

3



PLANLÆGNINGENS DOGMER

Planlægningens eviggyldige sandheder kan blive en hindring for god planlægning.

Side 3

DIGITAL KOMMUNEPLAN

Hvad er hr. og fru Jensens interesser i forhold til digitaliseringen af kommuneplanlægningen?

Side 4

GRÆNSEN MELLEMLY OG LAND

„Grænsen mellem by og land findes kun i kommuneplanens kort og i planlæggerens bevidsthed”, siger byplanlægger Karsten Thorlund.

Side 6

TRAFIK UDEN PLAN

Ingen planmæssige overvejelser bag statens trafikinvesteringer på 26 mia.

Side 10

DEBAT

Fornyelse af planlægningen og salg af almene boliger.

Side 12

PLANDANMARK

Anmeldelser, kort nyt og kalender

Side 14



Redaktion

Ole Damsgård (ansv.)
Mads Uldall

Redaktionsadresse

Dansk Byplanlaboratorium
Nørregade 36
1165 København K
Tlf.: 33 13 72 81
Fax: 33 14 34 35
Mail: db@byplanlab.dk

Forlag og ekspedition

Arkitektens Forlag
Tlf.: 32 83 69 00
Fax: 32 83 69 40
Mail: eksp@arkfo.dk

Årsabonnement i 2003

180 kr. incl. moms og for-
sendelse i Danmark

Annoncer

Morten Herforth,
Jette Haxthausen,
Lone Andersen
(annoncebestilling:
la@arkfo.dk)

Layout

Isabel Sandra Duckett
Karin Larsen

Repro + tryk

Arco Grafisk A/S

ISSN

1602-9038

BYPLANNYT udkommer
med seks numre om året

Signerede artikler står for
forfatterens regning, usig-
nerede for den ansvars-
havende redaktørs regning

Fonden Realdania har ydet
økonomisk støtte til arti-
kelserien Planlægningens
dogmer.

BYPLANNYT nr. 3 / 2003 (1. årgang)



overskudsjord er
ikke blot den
moderne bys **bagside**



1.000.000 m³ jord
transformeres til
landskabelig **forside**

TRANSFORM arkitekter udfører konceptudvikling med
borgerinddragelse sideløbende med en egentlig projektudvikling
der udnytter det arkitektoniske og bymæssige potentiale i
ukonventionelle by og landskabsopgaver.

Rosensgade 80
8000 Århus C
87300114
www.transform-arkitekter.dk

LEDER

PLANLÆGNINGENS DOGMER

Planlægning, som vi praktiserer den her til lands, bygger på en række dogmer. Det vil sige „evigtgyldige” sandheder, som alle – eller stort set alle – inden for faget er enige om. I dette og de følgende numre af BYPLANNYT tager vi fat på planlægningens dogmer, ridser lidt i lakken og spørger om sandhederne er så evigtgyldige endda. Ikke fordi, dogmerne nødvendigvis er forkerte, men fordi dogmer kan udvikle sig til en sovepude og i visse tilfælde endda kan blive en hindring for god planlægning.

Et af dogmerne er, at byer skal være velafgrænsede. Grænsen mellem by og land skal være skarp. Sammenhængende byudvikling er bedre end spredt byvækst. Det er der en række gode og rationelle begrundelser for.

Til trods for, at dogmet har været praktiseret siden 1930'erne, oplever man alligevel, at bygrænserne er svære at se i virkeligheden. De bynære landskaber bærer sjældent præg af en kærlig planlæggerhånd. Tværtimod, de bynære landskaber er ofte de mest forsømte.

Hvad værre er: Landskabets muligheder og begrænsninger bruges stort set ikke, når der lægges ny by ud. Det viste en undersøgelse, som Ib Asger Olsen og Bent Møller Rasmussen lavede på Fyn for nogle år siden.

Vi møder dogmet igen i en af de allerseneste udmeldinger fra Miljøministeriet, hvor det i en pressemeddelelse om de nye (og mere liberale) muligheder for jordbrugspareller hedder, at det skal tilstræbes, at udbygningen tilgodeser principperne om sammenhængende bebyggelse.

Hvordan det? For miljøministerens plan er jo at skabe flere boliger ude på landet i 5 eller 10 kilometers afstand fra byerne. Har man ikke allerede der givet køb på princippet om sammenhængende bebyggelse?

Og gør det nogen særlig forskel om man placerer de nye parcelhuse på de meget store grunde mere eller mindre tæt på en eksisterende landsby? Burde man ikke i stedet have sagt, at det ved udlæg af nye jordbrugspareller skal tilstræbes, at landskab og bebyggelse spiller sammen, og, at landskabets muligheder og begrænsninger udnyttes bedst muligt?

Er dogmet om sammenhængende bebyggelse ikke blot en rituel afvaskning og ren utopi? Og kan man ikke sige, at dogmet om velafgrænsede byer forhindrer os i at lave ordentlige planer for de bynære områder og den spredte bebyggelse på landet?

Ole Damsgård

DIGITAL KOMMUNEPLAN

Aalborg Kommune præsenterede den 3. december 2002 en digitale kommuneplan. Den digitale Kommuneplan skulle samle op på Aalborgs noget rodede samling af planer. Dele af kommunen var dækket af kommuneplanen fra 1986, andre dele af bykataloger udarbejdet i slutningen af 1990'erne osv. Planlægger Charlotte Zeth Andersen, siger om baggrunden for den digitale kommuneplan „Vi ønskede at lave en forenklet og mere ensartet kommuneplan, som dækker hele kommunen. Når vi nu skulle i gang med det, ville vi også have et system, som er nemmere at vedligeholde både på kortsiden og på tekstsiden.”

Rådmand Henrik Thomsen siger om baggrunden for den digitale kommuneplan „Ideen med en digital kommuneplan er, at den enkelte borger kan bruge kommuneplanen aktivt og se hvilke bestemmelser, der gælder for en konkret matrikel i forhold til tilbygninger og ombygninger. Det har været det primære. At det så letter arbejdet for vores byggesagsbehandling, da borgerne er klædt bedre på når de kommer med deres ansøgninger, er en positiv sidegevinst.” Digitaliseringen af kommuneplanen er imidlertid ikke kun et led i udviklingen af den kommunale service – digitaliseringen har også et demokratiseringselement. „Gennem en digital kommuneplan, som er til debat er det let for borgeren at give sin mening til kende og det er lettere at kommunikere med borgerne. Det er lettere at have en vedvarende dialog med de borgere, der henvender sig” siger Henrik Thomsen.

WEB-MEDIET

Men hvad er en digital kommuneplan egentlig og hvordan adskiller den sig fra en tradi-

tionel kommuneplan? Bo Overgaard fra Carl Bro siger „Et web-medie giver nogle andre muligheder for, hvordan man kan præsentere tingene. Brugeren vil typisk have interesse i at finde hurtig information, men også have mulighed for at fordybe sig ned i detaljer. Det er ikke sikkert at den traditionelle kommuneplan efterkommer disse behov.” Bo Overgaard mener, at de kommuner der lægger traditionelle kommuneplan på hjemmesiden som en pdf fil ikke har forstået Web-mediets muligheder og sammenligner med tidligere teknologiudviklinger: „Da fjernsynet var i sin vorden rykkede radiospeakerne ind i TV studierne. Radiospeakerne forsatte med at læse op af nyhederne, som de gjorde det i radioen. De udnyttede ikke det nye medies muligheder. Det er det samme, hvis man tager den traditionelle trykte kommuneplan med dens opdelinger og strukturer og lægger den på hjemmesiden som et pdf dokument.” Bo Overgaard mener, at man i højere grad bør tænke kommuneplanens struktur frit. I stedet for kommuneplan burde man måske blot kalde det 'kommunens planer', idet borgerne er ligeglade med, at der findes forskellige niveauer i planloven. Borgerne er interesseret i at vide hvilke bestemmelser og bindinger, der glæder for deres område – om det står i kommuneplanen eller en lokalplan er de ligeglade med.

SCENARIER

Aalborg har udnyttet den digitale kommuneplans fleksibilitet og målrettet kommuneplanen mod forskellige grupper af brugere. Med udgangspunkt i 7 workshops med forskellige grupper af brugere har Aalborg Kommune udarbejdet scenarier for, hvordan forskellige grupper bruger den digitale kommuneplan. „Hr. og Fru Jensens indfalds-



vinkel er typisk, at de skal bygge et eller andet. De er interesseret i nogle meget geografisk afgrænsede og specifikke oplysninger. En erhvervsrådgiver, en journalist eller en politiker vil have andre og bredere interesser.” siger Charlotte Zeth Andersen. For at lette borgernes adgang til hvilke planer, der gælder for deres ejendom har Aalborg Kommune lavet en funktion, hvor man kan søge på 'hvad gælder for mig'. Denne funktion giver direkte adgang til alle de planer som gælder for et specifikt område.

STÆRKE OG SVAGE SIDER

Den digitale kommuneplan har været tilgængelig i 4 måneder og ca. 5.000 har benyttet den. På spørgsmålet om den digitale kommuneplans styrker svarer Charlotte Zeth Andersen „En af styrkerne er, at den er tilgængelig alle steder fra. Har du en computer, har du også mulighed for at læse kommuneplanen. I forhold til vedligeholdelsen er der også mange fordele.” Charlotte Zeth Andersen indrømmer, at

den digitale plan også har nogle svage sider. Særligt er man utilfredse med kartografien – kortene er simpelthen ikke gode nok. Nu er man ved at opgradere GIS programmerne og forhåbentligt resulterer det i nogle bedre kort. Charlotte Zeth Andersen siger om overvejelserne om kortmaterialet: „Vi skulle træffe et valg mellem at afvente det nye system eller leve med at kortene ser ud som de gør. Vi drøftede, hvornår vi skulle gå i luften og om vi skulle vente til at teknikken var længere fremme. Vi valgte, at sige at teknikken løbende bliver bedre og man kan altid vente på noget der bliver bedre.”

EN DYNAMISK PLAN

Aalborgs digitale kommuneplan er ikke en færdig plan. Kun planerne for 2 af Aalborgs 7 bydele er revideret og man møder ofte nogle meget tunge pdf filer når f.eks. bydelsplaner er scannet ind. På spørgsmålet om, hvorfor man ikke ventede til planerne for alle kommunens områder var revideret svarer Charlotte Zeth Andersen „På grund af Aalborgs geografiske udstrækning og størrelse valgte vi at opdele kommuneplanen i 7 områder. Hvis vi havde lavet en samlet kommuneplan ville nogle af områderne være forældede inden man fik de sidste områder med.” Tanken er også at kommuneplanen løbende skal udvikles i takt med, at man bliver klogere på de forskellige grupper af brugeres ønsker. På baggrund af tilbagemeldinger fra borgere planlægger man således, at udbygge den digitale kommuneplan med en ordbog, hvor planlægningsbegreber forklares.

Mads Uldall, projektleder

WWW.AALBORG.DK

På forsiden bliver man præsenteret for et kort, en menu og en kort tekst, Om Kommuneplanen.

Menuen ligger under den øverste vandrette bjælke og består af to dele: En systematisk del, det vil sige hovedstruktur, rammer, redegørelse osv. og en mere brugerrettet del: Nyheder, Praktiske oplysninger, Skriv til kommunen, Vejledning og Hvad gælder for mig.

På kortet har man flere muligheder for at klikke på et område og zoome ind eller gå til de rammer, som gælder for det pågældende område. Ved at bruge zoom-funktionen kan man gå helt ned på den enkelte matrikel, hvor kortet angiver grænser, bebyggelse og arealanvendelse. Der kan også vælges en tematisk indgang til kortet, så f.eks. de bevaringsværdige bygninger eller kolonihaver vises. Kortet er på nuværende tidspunkt noget gnidret og trænger til et grafisk løft. Det er ikke umiddelbart muligt at ændre på kortvinduet's størrelse, hvilket er begrænsende når man ønsker at orientere sig.

Teksterne virker velredigerede. Man har valgt at holde fast i de normale fagtermer som kommuneplanrammer, hovedstruktur mv. Fagtermerne forklares hen ad vejen i brødteksterne. Der bruges forholdsvis få billeder.

I alt i alt er det en kolossal stofmængde der er samlet på hjemmesiden. Kommunen regner selv med 3.000-4.000 sider. Efter at have krydset frem og tilbage er man i tvivl om den traditionelle opdeling i hovedstruktur, rammer og redegørelse på sigt er relevant og hensigtsmæssig i den digitale kommuneplan.



GRÆNSEN MELLEM

BY OG

Planlægningen i Danmark bygger på en række dogmer – sandheder som stort set alle er enige om og ve den, der vover at tale dogmerne imod. Det er imidlertid, hvad Dansk Byplanlaboratorium gør med denne og de efterfølgende artikler om planlægningens dogmer.



Den berømte skarpe grænse mellem by og land, som alle danske planlæggere stopfodres med på studierne – for den skal bare sidde – findes måske kun i deres hoveder.

„Når man bevæger sig rundt i byen, kan denne grænse ikke stedfæstes,” siger arkitekt og byplanlægger Karsten Thorlund. „Hvad enten det gælder en større provinsby eller en kommune i Hovedstadsområdet, findes grænsen mellem by og land kun i kommuneplanens kort og i planlæggerens bevidsthed. Den skarpt afgrænsede by havde nogle helt andre forudsætninger, som nu er historie. Den er overhalet indenom af virkeligheden.”

Er det stærke danske dogme en illusion? Noget tyder på det. Karsten Thorlund og en række andre danske byplanlæggere kan i hvert fald ikke finde den skarpe grænse nogen steder, for byernes kanter består af restlandskaber, beboelse, industri, der vil ses, shopping og enorme tekniske anlæg i

LAND

et stort udstrakt landskab. Indimellem ligger enklaver for velhavere eller bistanndsklienter. Og hvad skal der blive af byplanlæggeren og hans traditionsrige drømme om pæne, samlede byer i dette rod?

„Udfordringen for byplanlægningen er at udnytte landskabet mellem Ikea, Dansk Supermarked, Bauhaus og alle de andre og formulere visioner for en anden type by. En by, der ikke kun drømmer om volde, mure og middelalder. Hvis det skal ske, må vi en gang for alle acceptere, at byen er skruet sammen på en anden måde end traditionen fortæller os,” siger Thorlund. Men det kommer til at gøre ondt, for planlæggerne bliver nødt til at forlade deres faste standpunkter. „Hvis ideen om grænsen mellem land og by opgives, undermineres hele systemet med separation og opdeling, som indtil nu har været fagets basis.

Traditionelt har byplanlægning i høj grad handlet om adskillelse på alle niveauer, og

det er stadig svært for faget at arbejde med hybrider og blandingsformer. Dogmet er ikke længere sandt, for vi har ingen begrænsninger nu. Den grænseløse mobilitet, der følger med bilen, udfordrer det. Byens udkanter rummer mange kvaliteter, som helt overses af det klassiske bybegreb, hvor bymuren eller volden var funderet i en række militære og handelsmæssige forhold. I dag er grænsen en ren ideologisk konstruktion, der modsiges af byens faktiske udvikling. Men man nægter at erkende og acceptere eksistensen af denne mere udflydende by, fordi den strider mod planlægningens intentioner. Man siger: ”Det er for galt, vi kan ikke lide den slags by, vi vil ikke have den,, men den er der altså. Opgaven for faget må være at tage sig af den by, der allerede omgiver os,” siger Thorlund, der ikke engang er forelsket i de af traditionen tiljublede grønne kiler, der skubber sig ud fra København som et led i den berømte fingerplan. De minder ham om „restlandskaber, der venter på nye programmer”. I virkelig-

heden er kilerne med til at sløre grænsen mellem land og by.

ROMANTISK LEVN

„Jeg ved ikke hvorfor, en by skal have en klar grænse. Det er et romantisk levn fra middelalderbyen bag sine volde og bjergbyen på sin top,” siger landskabsarkitekt Ole Mouritsen, Arkitektskolen i Århus. „En grænse i forhold til et dominerende træk i landskabet som et bakkedrag eller en ådal – ja! Men ellers kan jeg ikke se hvorfor.” Han kan ikke få øje på grænsen nogen steder i virkeligheden; Ikke omkring København, ikke omkring Århus eller Odense. Faktisk kan Mouritsen kun komme i tanke om Ribe, set fra Vest. „Men fra øst ser Ribe ud som alle andre steder – parcelhuse på én etage. Hvad er det så for et skel, man opererer med? Vi kan ikke lave skarpe grænser med den typiske danske boligform, fordi husene er lave, ligger spredt og grønt. De flyder lettere ud. Det er noget andet med en otte meter høj bymur eller en kar-

réby, men det er meningsløst at bruge grænsen som mål, når vi taler om industri-kvarterer og parcelhuskvarterer. Man kan have det som landskabsarkitektonisk mål i nogle særlige tilfælde, hvor byen rejser sig i det åbne land.”

Uklarhed præger billedet af landet i dag, for byen fylder mere og mere derude, vurderer han. Landmænd er gift med bankassistenter og bygger parcelhuse, mens byfolk bygger med sortglaserede teglsten i forstæderne. Skagensgult sænker sig over hele Jylland, afbrudt af spredte haciendaer med rundbuer. Og det er umuligt at se forskel på en industrialiseret kostald og en vinduesfabrik. „I dag er der intet skel mellem by og land, for byfolk flytter på landet og tager hele deres kultur med, og der er næsten ingen landmænd tilbage, samtidig med at vi har for meget landbrugsjord. Man siger, at byfolk skal have adgang til naturen og alle markveje. De er de virkelige forbrugere af landskabet, og man er begyndt at kalde de få tilbageblevne landmænd for 'kulturlandskabsforvaltere'. Der er ikke et ledigt husmandssted tilbage. Tag til Karup Hede og se, hvad der sker der. De fleste steder på landet har kun en halv times kørsel til en større by. De klare grænser findes ikke længere hverken mentalt eller kulturelt,” siger Ole Mouritsen, der stadig synes dogmet har en kvalitet, når det gælder om at skabe kontrast, så „det hele ikke bliver forstæder og by”, og vi stadig kan være ensomme vandringsmænd i skovene.

VI FORMØBLER ARVESØLVET

Presset på det åbne land er nu så stort, at vi må til at vælge: Vil vi stadig kunne se det frie

landskab og de bølgende kornmarker, eller skal det være som i planløse Irland, hvor der omkring Dublin er placeret dyre huse på alle bakketoppe? spørger geograf Hans Thor Andersen, Københavns

Universitet. „Landbruget er det erhverv, der kan betale mindst for et areal. I Nordsjælland er der kun landbrug, fordi jorden er reserveret til det. Liebhabererne står i kø for at købe den. Men kommer der først huse og by ind i billedet, er der ingen grænser for hvilke ting, der lige skal have plads

– ekstra parcelhuse, ridehuse, fodboldbaner og et stort amerikanske medicinalfirma, der kommer forbi og frister med arbejdspladser. De arealer står og kalder på gode skatteydere til kommunerne, som har meget svært ved at lade være med at se på jorden som mulighedernes land. Alle kommuner har en drøm om at udvikle sig, og har man ikke mere plads inden for byzonen, ser man ud over den. Det gælder især de grønne kiler ved hovedstaden,” siger Hans Thor Andersen. „Planlæggerne bør nægte at pille ved dem, for gør man det, bliver der meget langt til grønne arealer og sammenhængende landskaber – og der er ingen fortrydelsesret. Den enkelte lille byggesag ændrer ikke det store billede, men de mange gør. Vi skal især passe på omkring byerne, mens en opblødning ude i landet vil være et minimalt problem. Vores nationale selvforståelse vil have svært ved at acceptere én lovgivning for området omkring hovedstaden og en anden for resten af landet. Jeg er bange for, at vi er i gang med at formøble arvesølv et og styre efter kortsigtede gevinster. I den forbindelse er det ikke så betydningsfuldt, hvilken regering vi har, selvom den nuværen-

de ikke virker helt så bundet til dogmet som den sidste. Presset på jorden kommer især fra kommunerne, der igen er under pres fra borgerne og Christiansborg.”

FRIHEDSTRANGEN HERSKER

Den ældre generation af arkitekter er vokset op med dogmet, for eksempel Dan Borgen Hasløv, der gik på arkitektskolen i 1970'erne, hvor spekulanterne stod i kø, og forstæderne poppede op omkring ørerne på ham, hvor alle fik biler, og hvor mange ville flytte på landet. „Virkeligheden fortalte os hver dag, at der var behov for en grænse. Vi tog på ture med skolen og så, hvordan det ene skønne landskab efter det andet blev ødelagt. Men diskussionen er gået i glemmebogen. Man finder ikke unge arkitekter med de samme oplevelser som den gang,” siger han. „I dag opretholder vi dogmet, samtidig med at der er givet frit slag for mange ting i det åbne land. Grænsen er under pres og var det også under den tidligere regering. Der hersker en frihedstrang, som nogle steder i Danmark får lov at udfolde sig, og det foregår i det åbne land og i småbyerne. Man tror, at ens frihed er større på landet – og det er den også. Så derud flytter alle de mennesker, der vil leve økologisk, plus alle dem, der vil lave en virksomhed for et minimum af penge – bilforretninger, entreprenører, værksteder – plus alle dem med drømmeslottene fra kunstige herregårde til franske vinslotte over villaer i amerikansk eller spansk stil. Det virker som om, det i særlig grad foregår på landet. Det åbne land forsvinder simpelthen og bliver noget andet,” siger Dan Borgen Hasløv.



SE MIG!

„Nogle tror, at landet, som H.C. Andersen beskrev, stadig eksisterer, men der er kommet et helt nyt kulturlandskab bestående af folk, der ikke vil styres og reguleres, som man bliver i byerne. Lige så snart man overskrider grænsen fra by til land, fornemmer jeg, at individualiteten bestemmer. Uanset at du skal spørge om lov til det ene og det andet, er der mere frihed derude. Den stammer fra landbrugets gamle særstilling, hvor bønder ikke skulle belastes med alle de administrative bindinger, som byboer havde.” Hasløv mener, at dogmet eksisterer, men stille og roligt er ved at forsvinde. Og igen er der denne tvedeling: I de

tyndt befolkede egne af landet er der ingen grund til voldsomme dogme-diskussioner, for der sker ikke så meget. Men omkring byerne, „hvor moderniteten er på vej ind for fuld knald – der tjener dogmet ikke engang sit formål. Der er det ikke

lykkedes for amterne at sikre det åbne land for bybefolkningen, så der var noget at se på. Der er mange steder i Danmark, hvor en vandretur foregår mellem campingvogne, ophugningspladser og lavprisforretninger i nedlagte mejerier.” På landet bor mennesker ikke længere sammen i et skæbnefællesskab, hvor alle var bundet til stedet af arbejdet og traditionen, og hvor der herskede en behårdet intern justits. Herremænd valgte de

flotteste paradeplaceringer, og deres underordnede valgte ikke noget, men fik det udpeget. Det klassiske danske landskab er bygget på det livssyn, men sådan er mennesker ikke i dag. „Vi er gået fra et skæbnefællesskab til et lystfællesskab, hvor alle er herremænd, og alle vil ses. Se mig! Du må ikke i byerne. Vi har tradition for, at herinde er alt styret. Byboer udfoldede lidt større frihedstrang i kolonihavehuset, senere i sommerhuset, og nu er den på landet. Et eller andet sted skal den boble op.”

TRAFIK UDEN PLAN

Trafikministeren udsendte i februar en plan for de kommende 10 års statslige trafikinvesteringer. Niels Helberg har set nærmere på planens forudsætninger.



I disse måneder er de fleste kommuner i fuld gang med at udarbejde planstrategier. Formålet er at opstille sammenhængende visioner og strategier for kommunens udvikling i dialog med borgerne. Planstrategien er det samlede udgangspunkt for de mange beslutninger politikerne skal træffe i de kommende år, og for de kommunale investeringer der skal bidrage til den ønskede udvikling.

Men sådan foregår det ikke i staten.

Ganske vist indeholder det højt besungne danske plansystem begrebet landsplanlægning som betegnelsen for den sammenfattende fysiske planlægning på nationalt niveau, men af én eller anden beklagelig grund har landsplanlægningen og de nationale trafikinvesteringer aldrig haft et tæt og kærligt forhold til hinanden.

26 mia. kr. – det er regeringens bud på omfanget af statens trafikinvesteringer i de kommende 10 år. De fordeler sig på en markant udbygning af motorvejsnettet (18-19 mia.), en mere beskedne opgradering af jernbanenet og -materiel (6-7 mia.) og en pulje til kapacitetsforbedringer og sikkerhed (1 mia.).

Investeringsplanen baseres på 4 prioriteringer, nemlig:

- > En bedre infrastruktur
- > Reduktion af stigende trængselsproblemer
- > Sammenhænge mellem og inden for landets regioner
- > Internationale trafikforbindelser og standardisering af normer på baneområdet.

Der er tale om en traditionel opprioritering af kapacitet og fremkommelighed i den eksisterende struktur.

Planen forholder sig ikke eksplicit til væsentlige spørgsmål vedrørende lokalisering, mobilitet og tilgængelighed – spørgsmål som er temmelig afgørende for de næste 10 års udvikling. Jeg nævner i flæng:

Pendling og arbejdskraftoplade.

Hvordan afvikles den stigende bolig-arbejdsstedtrafik mest effektivt omkring de større bysamfund? Bør en effektiv kollektiv trafik opprioriteres i forhold til privatbilen? Hvordan skal de store byer kunne tage imod et stadig stigende antal biler?

Lokalisering og tilgængelighed.

Hvordan sikrer vi, at de mest transporttunge funktioner får den bedste beliggenhed i forhold til transportsystemet? Hvilke krav skal stilles til trafikbetjening af landsdelcentrene? Hvordan kan trafikinvesteringerne bidrage til „Et Danmark i balance“?



Transportens sikkerheds- og miljøomkostninger. Hvordan afvejes fremkommelighed og mobilitet på den ene side med sikkerheds- og miljøomkostninger på den anden side? Den højeste sikkerhed og de mindste miljøomkostninger findes i et effektivt kollektivt trafiksystem. Motorveje med høje hastigheder betyder øgede miljøomkostninger. Hvordan indgår det i prioriteringen?

Fordelingen mellem kollektiv trafik og privatbilmisme ved forskellige transportopgaver. Privatbilmismen er af mange gode grunde inde i en opadgående spiral som forstærkes yderligere af en stadig udbygning af motorvejsnettet og en løbende forbedring af fremkommeligheden. Af uforklarlige grunde vægtes det som et stort samfundsproblem, at der ind imellem opstår kø på visse motorveje, hvorimod dårlig service og ventetider i den kollektive trafik tilsyneladende vægtes som mindre betydningsfuldt. Og hvad med den allerstørste flaskehals i den kollektive trafik – strækningen mellem Roskilde og København. Hvordan kan man lave en tiårs investeringsplan uden at løse dét problem?

Betingelserne for en effektiv godstransport. Hvordan forholder investeringsplanen sig til fremtidens godstransport, herunder de centre og knudepunkter der i stigende grad vil spille en rolle for en effektiv gods-

transport? Det fremgår bl.a. af en serie publikationer fra Miljøministeriet om „Transport i det kompetente og innovative Danmark”.

Sikring af mobiliteten for dårligt stillede grupper. Næsten halvdelen af Danmarks husstande råder fortsat ikke over egen bil. Bør der ikke gøres en særlig indsats for at sikre deres mobilitet i et „Danmark i balance”?

Cykeltransportens rolle i et nationalt perspektiv. Investeringsplanen anser tilsyneladende ikke cykeltrafikken som en vigtig faktor i det overordnede trafiksystem. Hvorfor ikke?

Bedre udnyttelse af eksisterende kapaciteter. Der ligger megen skjult kapacitet på motorvejene. En bedre fordeling af trafikken over døgnet og en større belægningsprocent i køretøjerne ville øge kapaciteten i det eksisterende vejnet betragteligt. Et øget hastighedsniveau og en større hastighedsspredning vil derimod reducere kapaciteten. Hvorfor ikke sætte flere busser ind i motorvejstrafikken?

Dialog med borgere og interessegrupper som en vigtig del af beslutningsgrundlaget. Hvor er diskussionen med brugerne? Alle er afhængige af trafikken, og alle har en mening om den. Hvorfor ikke organisere en ordentlig debat?

Sammenhængen med amters og kommuners planlægning.

Hele den overordnede trafik i Hovedstadsområdet er under diskussion, og en samlet trafikplan fra HUR forventes at foreligge her i foråret indeholdende en række vigtige prioriteringer. Det samme gælder en trafik- og miljøplan for Københavns Kommune. Hvor er sammenhængen?

Kort sagt kunne man ønske sig at en langsigtet investeringsplan, svarende til næsten 3 års samlede skattelettelser, var baseret på nogle planlægningsmæssige overvejelser. Det kunne f.eks. være en national transportstrategi der både indeholdt strategiske overvejelser om udvikling, mobilitet, fremkommelighed, miljø og sikkerhed.

Resultatet af en sådan planlægningsproces kunne udmærket være en vis udbygning af motorvejsnettet. Men det kunne også være en mere grundlæggende prioritering af det overordnede transportsystem, i forhold til de opgaver det skal løse, og de ressourcer der bør stilles rådighed.

Måske skulle staten skele lidt mere til kommunerne når der skal laves planer. Der er meget at lære.

DEBAT

FORNYELSE AF PLANLÆGNINGEN

John Pløgers debatindlæg i det seneste Byplannyt sætter mit pis i kog. Vel nok fordi det fremførte minder om en generel tendens i de indlæg i debatten om fornyelse af planlægningen, som kommer fra de „ikke-traditionelle” byplanfag.

Byplanlægningens centrale udfordringer afhænger af mål og værdier. I Pløgers verden indgår byers miljømæssige bæredygtighed og byregioners funktionelle sammenhænge tilsyneladende ikke. I hvert fald kan han rask væk fastslå: „drop ideen om at man kan styre via helhedsplanlægning og planlæg kontekstuel, „der hvor det sker”” og „man skal ikke kontrollere via centrale plankontorer og „masterplans”, men arbejde „i marken”, der hvor der tegner sig nogle mulige eller nødvendige transformationer”. Men ak, byplanlægningen har aldrig frigjort sig fra „rammeplanens åg”, skriver Pløger.

Overlad med andre ord placeringen af fremtidig bolig- og erhvervsbyggeri, detailhandel, institutioner, multiarenaer og andre byfunktioner til developerne, grundejerne, sektorerne og markedet. Lad dernæst kommunerne frit planlægge „værdi- og kulturelt

pluralt” i takt med at de private aktører og sektorerne tegner det overordnede billede af bylandskabet.

En konsekvens af Pløgers udsagn må være, at vi f.eks. ikke skal have en overordnet regionplanlægning i hovedstadsområdet, som kan søge at skabe sammenhæng mellem by og infrastruktur, spare på arealer til byformål, friholde grønne kiler til friluftsliv og begrænse afhængigheden af bil. Stationsnærhedspolitik, centerstruktur og den slags overordnet planlægning af regionens hovedstruktur er irrelevant rammestyring. Overvejelser om f.eks. forbedringer af den kollektive transport bør ikke inddrage forestillinger om fremtidig byudvikling. Pløgers indlæg synes her helt på linie med den tidsaktuelle politiske hovedstrøm.

Jeg synes, at det er både rigtigt og vigtigt, at byplanlægningen må tilføres nye kompetencer, og at også byteoriforskning bør inddrages. Men hvilke mål og værdisæt, og hvilke erfaringer fra, eller forskning i overordnet byplanlægning, byudviklingens drivkræfter og reguleringsmuligheder, refererer Pløger til, når han konkluderer, at vi bør droppe – og ikke styrke – den traditionelle, overordnede byplanlægning? Eksemplerne i indlægget gør mig ikke klogere i så henseende.

Udsagnet „byplanlægningen må forandres, fordi dagens byudvikling er uforudsigelig, fragmenteret og tilfældig” kan vi godt enes om. Men med mit faglige mål om omstilling af vore bysamfund til større grad af miljømæssig bæredygtighed, er min konklusion den stik modsatte af Pløgers, når det gælder behovet for overordnet rammestyring. Pløgers forslag til tilføjelser til planlægningen kan vi sådan set ikke blive vanvittigt uenige om, men „de nye fag” kunne måske vinde, hvis deres indtog i byplandebatten og plansamarbejdet, skete med en lidt større ydmyghed og respekt for de traditionelle byplanfags faglighed.

Peter Hartoft-Nielsen,
forsker på FSL.

De almene boliger er en vigtig brik på det danske boligmarked.

Foto: Georg Hemmingsen.

Grafik: Susanne Grenå, KAB.



DE ALMENE BOLIGER ER EN VIGTIG BRIK PÅ BOLIGMARKEDET

Regeringen ønsker at tilbyde beboerne i almene boliger at købe deres bolig som ejer- eller andelsbolig. Formålet er at skabe velfungerende boligområder og skaffe penge til nybyggeri. Desværre viser udenlandske erfaringer, at regeringens forudsigelser og håb ikke holder stik. En stor videnskabelig undersøgelse af salget af almene og kommunale boliger i England, Holland og Sverige, der er foretaget af Geografisk Institut på Københavns Universitet, viser en række fællestræk:

1. Det er kun de mest attraktive boliger, som kan sælges, så salg er ikke nogen løsning på problemerne i socialt belastede boligområder.

2. Beboerne køber kun deres bolig, hvis de får en klækkelig rabat. På den måde forærer man en samfundsskabt værdi til de beboere, der tilfældigvis bor i de almene boliger lige nu. Taberne er dem, der står uden for boligmarkedet, og kommende generationer.

3. Nybyggeriet af udlejningsboliger går fuldstændig i stå, og der kommer til at mangle

boliger, som den almindelige lønmodtager kan betale. I London er det f.eks. en medvirkende årsag til manglen på offentligt ansatte som sygeplejersker, lærere og politibetjente.

4. Segregationen øges med deraf følgende ghettodannelse og voksende boligsociale problemer.

Den almene sektors opgaver

Et salg af de almene boliger i Danmark vil ikke blot påvirke boligmarkedet nu og her, men vil påvirke byernes udvikling i mange år frem. Har man først holdt udsalg, skal der nemlig mange penge op af lommen for at bygge noget nyt, der kan løse den almene boligsektors opgaver.

Den almene sektor sørger i dag for, at der på boligmarkedet er boliger til rådighed af en rimelig standard og til en husleje, som alle i princippet kan betale. Ikke mindst sørger den for trygge rammer for de beboere, der ikke er i stand til selv at finansiere en ejerbolig eller som ikke har lyst til eller magter at påtage sig det ansvar, som det er at være ejer.

Endelig er de almene boligorganisationer en vigtig sparringspartner for kommunerne,

der dels får stillet boliger til rådighed til boligsocial anvisning, dels har en aktiv samarbejdspartner i arbejdet med at løse de sociale problemer i boligområderne. Det gælder f.eks. ved ansættelsen af beboerrådgivere og ved igangsættelse af integrationsprojekter o.l. Endelig er de almene boliger et vigtigt planlægningsinstrument for kommunerne, når de skal sikre en passende fordeling af ejer- og lejeboliger i lokalområdet.

Et bud på en løsning

I stedet for et tvangssalg ønsker vi i boligsektoren at komme i en åben, fordomsfri og ligeværdig dialog med regeringen om fremtidens boligpolitik og en modernisering af hele den almene sektor. En model kunne f.eks. være at kombinere et frivilligt salg af boliger i store boligområder, hvor det er en bypolitisk fornuftig beslutning, med regelforklaring og øget selvfinansiering.

Vi har masser af ideer og fornyelsesvilje. Så nu mangler vi kun en invitation til dialog fra regeringen, der, stik imod den demokratiske tradition i Danmark, har valgt i mere end 15 måneder at arbejde bag nedrullede gardiner.

Jesper Nygård,
adm. direktør i KAB,
Bygge- og Boligadministration

PLANDANMARK

Dette opslag, Pland Danmark, er tæt integreret med Dansk Byplanlaboratoriums hjemmeside. Der er ikke i BYPLANNYT plads til en dækkende omtale af kommende arrangementer. På Dansk Byplanlaboratoriums hjemmeside www.byplanlab.dk findes yderligere informationer om de arrangementer, der er omtalt i kalenderen, herunder oplysninger om program og tilmelding. Kalenderen opdateres løbende på hjemmesiden.

Nyheder af interesse for BYPLANNYTs læsere, meddelelser om arrangementer mv. kan sendes til mu@byplanlab.dk

KORT NYT

Byernes udfordringer

Erhvervs- og Boligstyrelsen planlægger at offentliggøre en kortlægning og analyse af byernes udfordringer inden sommerferien. Tilgangen til kortlægningen og analysen af byernes udfordringer er henholdsvis en regional erhvervspolitisk vinkel, en bypolitisk vinkel og en planlægningsmæssig vinkel. Kortlægningen og analysen ser både på de store, de mellemstore og de små byers udfordringer samt på de forskellige udfordringer, som byernes står over for afhængig af deres placering i forhold til vækstcentrene i Danmark. Kortlægningen og analysen tager afsæt i en række case studier af danske byer. På baggrund af kortlægningen og analysen af byernes udfordringer opstilles en række anbefalinger, som skal medvirke til at sikre, at hele landet bliver attraktivt for bosætning og udvikling. Udmøntningen af anbefalingerne skal ses i sammenhæng med regeringens regionale vækststrategi, som også offentliggøres inden sommerferien.

Bypolitisk netværk for yngre byudviklere

Dansk Byplanlaboratorium har taget initiativ til at starte et netværk for yngre byudviklere. En yngre byudvikler er i denne sammenhæng, personer under 40, som opfatter byudvikling som mere end teknisk arealregulering. Formålet med netværket er, at fremme diskussionen om fremtidens planlægning og i øvrigt virke som et fagligt inspirations- og debat netværk.

En aktivitetsgruppe bestående af 15 yngre byudviklere med forskellig uddannelses- og branchemæssig baggrund har i løbet af foråret planlagt en række arrangementer. Det første arrangement – en diskussion om planlægning på tværs af generationer – finder sted torsdag den 12. juni (se kalender). Af andre arrangementer under planlægning kan nævnes en planlægningslejr i juli måned og en konference om nye relationer og roller i byudviklingen ultimo august.

Du kan finde mere information om bypolitisk netværk for yngre byudviklere på dansk Byplanlaboratoriums hjemmeside www.byplanlab.dk/-netværk

Masteruddannelse i Kulturmiljø og Landskabsanalyse

Formålet med masteruddannelsen er, at give kursisten kompetence til at integrere naturværdier og kulturmiljø i forvaltning og planlægning af landskabet og arbejde tværfagligt, dvs. med forståelse for, hvordan resultater fra forskellige landskabs-historiske discipliner og traditioner kan integreres til en helhed. Uddannelsen henvender sig til beslutningstagere, planlæggere og sagsbehandlere inden for ministerier, direktorater og sektorforskningsinstitutioner, amter og kommuner, som har kulturmiljø og landskabsforvaltning som sagsområde, herunder amternes kulturmiljøråd.

Flere boliger og mere liv på landet

Fødevareminister Mariann Fischer Boel og miljøminister Hans Chr. Schmidt er blevet enige om nye regler for at oprette helårsboliger med hobylandbrug på landet. Det bliver nu lettere at få en jordbrugsparell med en helårsbolig med mulighed for lidt landbrug og et par dyr.

De nye retningslinjer fastslår bl.a. at udbygningen skal tilgodes principperne om sammenhængende bebyggelse. Ved landsdelscentre må der ikke placeres jordbrugsparell inden for en afstand af 10 kilometer fra byzonegrænsen. Ved egnscentre med mere end 15.000 indbyggere må der ikke placeres jordbrugsparell inden for en afstand af 5 kilometer fra byzonegrænsen.

PUBLIKATIONER

Bymæssige rammer for videnserhverv

Hovedstadens Udviklingsråd og PSL RAMBØLL, 196 sider

I hovedstaden findes nogle mere eller mindre specialiserede erhvervsområder, som har givet anledning til spekulationer om særlige synergifordele ved samlokalisering af videnserhverv. Det er også en almindelig antagelse at videnstunge virksomheder har fordel af en nærhed til vidensinstitutioner.

HUR og PSL RAMBØLL har foretaget en analyse af de ca. 2.400 vidensvirksomheder i hovedstadsområdet og afdækket de faktorer, der har betydning for virksomhedernes lokalisering.

Konklusionen er, at tilgængelighed er en af de afgørende faktorer for virksomhedernes lokalisering. Virksomhederne er meget opmærksomme på, at der skal være nem adgang til virksomheden. Tilgængelighed ses som et afgørende konkurrenceparameter til at rekruttere medarbejdere.

Der er en klar tendens til, at vidensvirksomheder ikke betragter samlokalisering i nærområdet som specielt fordelagtigt i forhold til at udvikle deres virksomhed. I den forbindelse betragter de hovedstadsområdet som et stort klyngeområde. Det er hovedstadsområdet, de referer til, når de f.eks. skal rekruttere arbejdskraft eller samarbejde med andre virksomheder eller forsknings- og udviklingsinstitutioner.

Det er en grundig analyse, der ligger bag ovenstående konklusioner. Alle vidensvirksomheder i hovedstadsområdet er registreret, der er foretaget en omfattende spørgeskemaundersøgelse og endelig er der foretaget kvalitative interviews med 30 virksomheder. De mange grafer i rapporten, der f.eks. viser vidensvirksomhedernes vurdering af forskellige faktorerets betydning i dag og i fremtiden, sikrer at læseren bevarer overblikket over den komplekse problemstilling gennem hele rapporten.

MU

ANMELDELSE

Den Europæiske Byplanbiennale til Danmark 2005

Ved den afsluttende rundbordssamtale på den Europæiske Byplanbiennale i Barcelona udfordrede Frederiksbergs borgmester, Mads Lebech, de tilstedeværende planlæggere. Planlæggerne har ikke forstået, at planlægning er politik. Alt for ofte oplever man, at planlæggere under dække af faglighed bevæger sig langt ind på den politiske boldbane. Det er de demokratisk valgte politikere, der skal træffe beslutningerne og ikke planlæggerne.

Mads Lebech sluttede af med at invitere de europæiske planlæggere og byer til den næste By-

KALENDEREN

MAJ

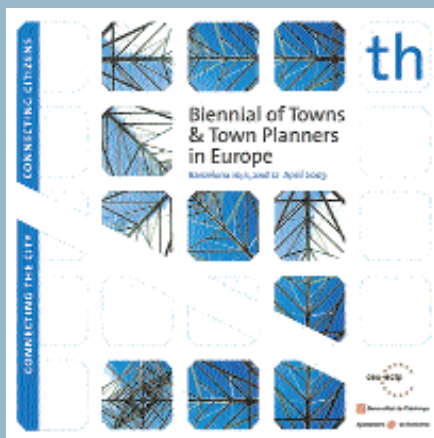
FUTURES TO COME	-9. juni, København
TRAFIK- OG MILJØPLANER FOR HUR, KØBENHAVNS OG FREDERIKSBERG KOMMUNER	21. maj, København
ØKOLOGISK BYGGERI PÅ TÅSINGE	22. maj, Svendborg
BYEN OG BANEN – BYPLAN OG KOLLEKTIV TRAFIK I KØBENHAVNSEGNET	23. maj, København
SKANDINAVISKE BYSTRATEGIER	23. maj, København
UDBYGNING AF KOLLEKTIV TRAFIK I ÅRHUS	27. maj, 2003, Århus

JUNI

CYKELKONFERENCE 2003	2. juni, København
VVM-SEMINAR	2.-3. juni, Odense
BYMIDTEN PÅ OVERFØSELSINDKOMST	3. juni, Nørresundby
CYKEL-EKSKURSION I HELSINGBORG	5. juni, Helsingborg
PLANLÆGNINGEN AF MOTORVEJEN VED SILKEBORG	11. juni, Silkeborg
PLANLÆGNING PÅ TVÆRS AF GENERATIONER	12. juni, København
ÅBEN LAND-KONFERENCE 2003 - NYE GRÆNSER	12.-13. juni, Silkeborg
TEMAMØDE OM VMP II VÅDOMRÅDER	16.-17. juni, Tønder
TRYGHED KONTRA KRIMINALITET I BYEN	18.-19. juni, Grenaa
ET DANMARK I BALANCE – HVORDAN SKABER VI BALANCEN?	19. juni, Grenaa

JULI-NOVEMBER

LOKALPLANKVALITET OG BYKVALITET	27.-28. august 2003 i Korsør.
KULTURMILJØET I PLANLÆGNINGEN	3.-4. september 2003, Kerteminde
PLANLOVEN I PRAKSIS.	9.-10. september 2003, Odense.
DET 53. DANSKE BYPLANMØDE	2.-3. oktober 2003, Bornholm.
PLANLÆGGEREN	29.10-1.11 Grenaa



planbiennale, som kommer til at foregå i Øresundsregionen i 2005.

Den Europæiske Byplanbiennale finder sted hver andet år og har tidligere foregået i Lyon, Rom, Emscher Park og Rotterdam. På biennalen diskuteres centrale problemstillinger og de mest spændende projekter, som foregår rundt om i Europa præsenteres.

Biennalen, som i år foregik fra den 10. til den 12. april, havde temaet Connecting the City – connecting Citizens. Ud over Barcelona, som altid er interessant, var et af biennalens højdepunkter Manuel Castells blændende forelæsning om byernes rolle og udvikling i netværksamfundet.

Ifølge Castells sker byudviklingen i storbyregioner. Ikke som en traditionel lag på lag byvækst, men i flercentrede strukturer, hvor transport og infrastruktur bliver kritiske udviklingsfaktorer. De storbyregioner, der ikke magter at organisere ordentlige transportsystemer, vil tabe i konkurrencen.

En anden interessant iagttagelse Castells fremførte var, at IT både fremmer koncentration og dekoncentration dvs. at udviklingen stadig foregår i bestemte regioner, men forholdsvis spredt internt i vækstregionerne. Planlæggernes vigtigste rolle i fremtiden bliver at få tingene til at hænge sammen både fysisk og socialt.

OD

BYPLANPRISEN 2003



Herning Kommune fik Byplanprisen 2002 for planlægning og udvikling af området Birk Centerpark.

Juryens begrundelse var, at Herning på forbilledlig vis i en langtidsholdbar planlægningsproces sammen med en række partnere har formået at skabe et byområde, hvor landskabelig og arkitektonisk planlægning integrerer kultur, -uddannelses- og erhvervsbyggeri.

Birk Centerpark er et nutidigt eksempel i international klasse på et funktionsblandet byområde, hvor landskab, arkitektur og kunst integreres på fornemste vis.

Hermed indkaldes forslag til Byplanprisen 2003. Byplanprisen uddeles hvert år til en kommune, et amt eller en organisation, som har gjort en særlig indsats for at fremme gode og smukke bymiljøer og landskaber.

Byplanprisen uddeles til planlægning, som er udtryk for nytænkning og som samtidigt dyrker og videreudvikler landskabets og byens egenart og identitet. Temaet er frit, hovedsagen er, at planlægningen er udtryk for udvikling.

Byplanprisen kan f.eks. gives til særlige initiativer, som inddrager forskellige parter på en ny og inspirerende måde.

Byplanprisen kan også gives til projekter, som inddrager nye temaer i den traditionelle planlægning. For eksempel integration af fremmede i en by eller en bydel.

Ud over konkrete afgrænsede projekter kan Byplanprisen også uddeles til planlægning, som har et mere strategisk sigte. For eksempel når det gælder en bys eller en egns udvikling, eller når det gælder bevaring og udvikling af landskabelige og kulturhistoriske kvaliteter.

Hvem kan indstille?

Forslag kan indstilles af planmyndigheden selv eller af foreninger, organisationer eller privatpersoner. De detaljerede regler om Byplanprisen kan ses på www.byplanlab.dk/bylab/pris.htm.

Hvordan indsendes forslag?

Forslag til Byplanprisen indsendes ved at udfylde og indsende et skema med nogle få basisoplysninger eventuelt suppleret med forskellige bilag efter behov. Skemaet kan downloades fra www.byplanlab.dk/bylab/pris.htm eller rekvireres på telefon 3313 7281.

Sidste frist

Senest fredag den 8. august kl. 12.00, 2003 skal forslagene være Dansk Byplanlaboratorium i hænde på adressen Nørregade 36, 1165 København K. Elektronisk fremsendelse af forslag accepteres.

Prisuddeling

En jury kårer årets prisvinder på grundlag af de indsendte forslag. Juryen består af 5 medlemmer udpeget af Danske Arkitekters Landsforbund, Dansk Byplanlaboratorium og Foreningen af byplanlæggere. Byplanprisen vælges blandt de forslag som indsendes.

Danske Arkitekters Landsforbund og Dansk Byplanlaboratorium