

FINGERPLANEN

KOMMENTAR TIL ARTIKLEN "FINGERPLANEN I CAR-BAD" Af Jens Kvorning



Ole Jappe og Jens Galsøe har i sidste nummer af Byplan et indlæg om den seneste version af Fingerplanen, hvor de fremfører en række relevante og kritiske kommentarer med fokus på, hvordan planen forholder sig til mobilitet og trængselsproblemer. De to forfattere har været aktive i den danske byplanlægning og på den bymæssige debat-scene i mange år, de har en stor indsigt i debatten om Københavnsregionen og kan derfor også pege præcist på nogle af de vanskelige problemstillinger. Men der er også i artiklen konstateringer, som åbenbart af forfatterne opfattes som selvfølgelig, men som efter min mening godt kunne kræve lidt flere argumenter: Hvorfor er Nordhavsprojektet et stort problem? Hvad er det mere præcist for problemer der knytter sig til udbygningen omkring ring 3? Hvad er det der gør at stationsknudepunkterne kan risikere at producere meget mere biltrafik – og skal man så droppe denne strategi?

Udover disse spørgsmål fik artiklen mig til at tænke på, hvad det egentlig er vi snakker om, når vi i faglige forsamlinger og medier fører debatter af denne her slags: Er det planens indhold som plandokument? Er det Miljøministeriets manglende vilje til at effektivere den myndighedsrolle, som Ministeriet har fået i forhold til Københavnsregionen? Er det det manglende samarbejde mellem Miljøministeriet og andre ministerier involveret i infrastrukturplanlægning eller andre aspekter af

◀ **Nordhavsprojektet** bliver ikke kun en ny bydel for dem, der vil komme til at bo og arbejde i den. Det bliver også en ny bydel der tilfører hele det centrale København nye oplevelsesmuligheder og nye rekreative arealer, som dermed vil påvirke hele byens funktionsmåde. Denne gunstige effekt forudsætter imidlertid, at man politisk og planlægningsmæssigt forstår og udvikler Nordhavsprojektet i denne bymæssige kontekst. Det kræver bl.a. at der kæmpes for og sættes ressourcer af til strandparken mod nord. Illustration af: COBE, Sleth, Polyform og Rambøll

den rumlige planlægning? Er det kommunernes manglende lyst til at se sig selv som del af en regional by og arbejde for en højere grad af bæredygtighed? Er det manglende eller mis-ledende billeder af, hvordan vi kan omstrukturere og tilpasse Københavnsregionen til nye vilkår? Eller er det en grundlæggende ulyst blandt regionens befolkning til reelt at forfølge mål og initiativer, der skulle kunne udvikle og omdanne Københavnsregionen i en mere bæredygtig retning?

Den regionale by

Vi har en fingerplan som har fungeret i mange år og som er omgærdet af stor faglig stolthed og kendt langt ud over faglige og nationale grænser. Men det er også en 'kendt' og 'fin' plan som svarer forholdsvis dårligt til Københavnsregionens aktuelle funktionsmåde.

Det er antageligt vel over halvdelen af regionens befolkning som i deres daglige færden ikke er i overensstemmelse med planens logik, fordi de kun bevæger sig i den ydre by og mest på tværs af fingrene. Derfor kører de i bil og vil blive ved med at køre i bil, selvom vi snakker nok så meget stationsnærhed, og selvom der er nogen der har opfundet noget der hedder Loop City.

Skal vi så droppe fingerplanen og finde på noget andet, når den nu ikke svarer til byens funktionsmåde? Nej – jeg er enig med Galsøe og Jappe med en lille udvidelse af argumentet. Vi skal fastholde planen fordi den har fungeret så længe, er så klar, fastholder en vigtig balance mellem bygget og åben - og har så stor opbakning. Men vi skal diskutere hvad der skal til for at få planen til at fungere overfor en regional by-formation, hvis funktionsmåde den ikke er helt gode venner med. Og her er det så det bliver aktuelt at finde ud af hvor problemet ligger henne: Om det er planens

byform, planen som styringsmæssigt dokument, planmyndighedens vilje og kapacitet til at fastholde planen, eller om det er de kommuner som skal realisere planens intentioner, som ikke leverer det der skal leveres?

Lad mig begynde med det sidste: Fingerplanen påbyder eller forventer at kommunerne sikrer, at deres planer styrker den kollektive trafik, øger bæredygtigheden gennem bl.a. stationsnær udbygning og lever op til de miljømæssige mål, der er i planen.

“Det er vel over halvdelen af regionens befolkning som i deres daglige færden ikke er i overensstemmelse med planens logik.”

Så længe vi kun læser målformuleringer, så lever kommuneplanerne op til disse krav, men når man ser nærmere på planerne og det der bliver realiseret, og taler med planlæggere og politikere - så bliver i hvert fald jeg overrasket over i hvor begrænset grad kommunerne opfatter sig selv som en del af Københavnsregionen og grundlæggende i deres planer spørger: Hvordan kan vi bidrage til at Københavnsregionen bliver så stærk som mulig. Hvordan kan vi bidrage til at regionen tilbyder rammer for et godt dagligt liv til mange forskellige

grupper. Hvad er vores rolle, hvad kan vi gøre - og hvad skal vi lade andre om.

I stedet dominerer en opfattelse af, at netop vores kommune skal have det store butikscener, de bedste skatteydere, de mest sofistikerede arbejdspladser, den arena der kun kan være én af i hele regionen – og så kan de andre tage sig af det mindre attraktive. Det der med at diskutere bæredygtighed som et regionalt anliggende, det ser det ikke ud til, at der i praksis er så mange der tror på.

Forståelse for det regionale

Vi laver grønne tage og så må det være nok.

Sådan en karakteristik overser selvfølgelig en masse fine initiativer, men jeg vil alligevel påstå at der ligger et stort problem i den manglende fælles debat og det manglende fælles ansvar blandt kommunerne for at udvikle Københavnsregionen til et bedre og mere bæredygtigt sted at leve og producere. Der er uden tvivl også et problem i, at Ministeriet ikke har den store lyst til at slå i bordet. Men der er også den logik, at når eller hvis der bliver slået i bordet, så vokser tilsyneladende lysten og det legitime i at omgå Fingerplanens grundlæggende intentioner.

Og denne form for anti-helheds tænkning bliver jo styrket gevaldigt af udmeldinger fra politikere og økonomer om det ønskelige i fri oprettelse af butikscener og hypermarkeder, som bliver diskuteret i en kontekst hvor alle ressourcemæssige og mobilitetsmæssige konsekvenser er fjernet, og hvor by-regionens funktionsmåde er dømt ude som et konkurrenceskadeligt begreb.

Jappe og Galsøe bemærker i deres artikel at man bør have et kritisk blik på udmøntningen af Stationsnærheds-princippet: (Det).. 'vil selvfølgelig

medvirke til at skabe gode vilkår for den kollektive trafik, men det kan også medføre en uønsket vækst i den individuelle trafik i de enkelte områder og dermed udløse behov for nye statslige vejinvesteringer’.

Jeg er enig i at det er meget vigtigt at have et kritisk blik på udmøntningen af diverse fortætningsstrategier, men det er for mig at se kvaliteten, som er afgørende. Hvis fortætningen fører til ringe eller i bedste fald uinteressante bymiljøer, vil det i længden blive umuligt at gennemføre denne bærende del af regionplanstrategien.

Siden krisen har det generelt været svært at få interesse for projekter omkring de ydre stationer. Al investorinteresse har ligget på de helt centrale områder i regionen. Det burde selvfølgelig ikke ændre hverken regionale eller kommunale planer, men blot føre til at man venter til der igen er interesse.

Men konsekvensen af den aktuelt manglende investeringslyst kan meget vel blive projekter, som leverer alt for ringe bymæssig og arkitektonisk kvalitet, og dermed bliver et argument for at man skal lade være med at gennemføre disse omstrukturings og fortætningsprojekter. Det er vel et af de problemer som Ringbysamarbejdet nemt kan komme til at stå overfor, og som dermed bliver en test på om det er et samarbejde eller en konkurrencesituation. Om kommunerne kan definere deres roller i en helhed eller kun kan se sig i en konkurrence.

Et udvidet tætheds-, og bæredygtighedsbegreb

Jeg har tidligere i en rapport om tæthed og bystruktur, som vi udarbejdede for Miljøministeriet, argumenteret for et udvidet tætheds-begreb, hvor man ikke kun interesserer sig for den fysiske tæ-

hed, men fokuserer på at der opnås en tæthed, som understøtter et fuldt udfoldet dagligliv. Det er klart at tæthed forstået som mange kvadratmeter potentielt støtter den kollektive transport. Men hvis der ikke skabes nogle attraktive fortætninger af dagliglivet i et område, og der opnås synergi mellem en række funktioner og dermed opstår nogle sociale miljøer og oplevelsesmuligheder, som kan supplere den ydre bys fragmenterede sociale landskab - så taber vi nogle meget vigtige pointer ved stationsnærhedsstrategien.

“Vi skal diskutere, hvad der skal til for at få planen til at fungere over for en regional byformation.”

At skabe fortætningspunkter burde nemlig både sigte på at støtte den kollektive trafik og skabe fortætninger, som kan få områdets funktionsmåde til at ændre sig. Blandt andet med den konsekvens at det vil fremkalde en større grad af cykel og gangtrafik rettet mod mål som har med det daglige, det smukke og det oplevelsesrige at gøre.

Man kunne i denne sammenhæng pege på en anden pointe eller påstand fra den omtalte rapport om tæthed og bystruktur. Jeg indførte et begreb som jeg benævnte: ‘Det potentielt bæredygtige’.

Det kan jo synes at være et totalt overfladisk gummi-begreb, som kan legitimere alt eller udvande alt. Men intentionen var at gøre opmærksom på at der kan være mange initiativer, som ikke øjeblikkeligt fører til en målbart højere grad af bæredygtig adfærd. Bilen er som Jappe og Galsøe siger mere komfortabel end som så, og den er indlejret i vores forbrugskultur på en meget solid måde. Derfor stiger man ikke ud af bilen og ind i toget bare fordi det er kommet lidt nærmere. Men det potentielt bæredygtige betyder at gennemføre ændringer, som sikrer at den dag det bliver meget dyrere at køre i bil – eller man bliver enige om et road-pricing-system, der kan afdække de reelle samfundsmæssige udgifter og prioriteringer - så har man en bystruktur, der kan fungere under disse vilkår.

Det må vel være noget af det vigtigste at argumentere for og fastholde i en langsigtet plan – og på den måde imødegå meget snævre overvejelser om økonomien i hypermarkeder eller hvor mange procent af pendlertrafikken man kan flytte hvis man (kun) investerer i udbygning af den kollektive trafik.

Nordhavsprojektet eller fingrene

Når Jappe og Galsøe i forbifarten sidst i artiklen nævner at ‘opgaven bliver ikke lettere af at man i disse år udbygger Nordhavnen med en stor mængde boliger og erhverv’ så fremstår der en ret grundlæggende diskussion om hvad det hele handler om.

Jeg vil være tilbøjelig til at påstå at Nordhavsprojektet er et vigtigt bidrag til at gøre København og Københavnsregionen mere bæredygtig. Den nye bydel vil være koblet meget effektivt op på det kollektive system, den har en tæthed og en rumlig struktur der gør det oplagt, oplevelsesrigt



og komfortabelt at gå og cykle til mange daglige gøremål. Og så tilbyder den nye bydel (forhåbentlig) nogle storslåede nye rekreative muligheder til befolkningen i hele den centrale del af København, hvilket også vil skubbe trafikbilledet i den rigtige retning.

Det der for Galsøe og Jappe 'ikke gør det lettere' er ikke uddybet i artiklen, men jeg gætter på at det handler om, at det byggevolumen og by-potentiale som Nordhavnsprojektet repræsenterer, efter Galsøe og Jappes mening, kunne bruges mere konstruktivt til at restrukturere den ydre by – altså fingrene.

Det bringer os tilbage til planen og helhedssynet. Man kan indvende mod de revisioner af Fingerplanen som er blevet gennemført, at de hver gang har udvidet byggemulighederne i Fingrene og derved har inviteret til at bygge nyt og åbent i kanten, fremfor tæt ved stationerne og dermed

udvikle nye fortætningspunkter.

Men er det noget der kan reguleres med den regionale plan, eller er det noget der kun kan reguleres hvis alle kommuner for alvor begynder at spørge til relationen mellem bæredygtighed og bystruktur og grundlæggende spørger til deres muligheder for at være med til at udvikle den regionale by i en mere bæredygtig rolle.

Det fører til en lidt vattet eller måske provokerende påstand: Fingerplanen er en god plan fordi den fastholder en balance og relation mellem det byggede og det åbne, og fordi den er kendt og har fungeret i mange år. Men den er ikke det centrale redskab til at udvikle en mere bæredygtig region og herunder ændre på trafikbilledet. Det er kun befolkningens og kommunernes opbakning og engagement der kan sikre det.

Og så kan man slutte med en scanning efter det positive: Er der ikke noget der tyder på at en del

▲ Sorgenfri Hvis den åbne by skal bringes til at fungere mere bæredygtigt er det vigtigt at styrke og udvikle fortætningspunktet eller det lokale center. Det kan forøge andelen af gang- og cykeltrafik, og det kan støtte brugen af kollektiv trafik – vel at mærke hvis det er attraktivt og rummer de vigtigste servicefunktioner. Polyform Arkitekter har for Freja Ejendomme og MT-Højgaard udarbejdet forslag til at styrke fortætningspunktet omkring Sorgenfri S-bane station. Der er i forvejen et mindre center, men det er presset, fordi det mangler større butikker og fordi det ikke opleves som særlig attraktivt. Projektet skaber en fordobling af centret, som giver plads til flere og større butikker, samtidig med at det tilfører området nye boligtyper og lokaler til flere serviceerhverv. Derudover skabes der en række pladsrum som umiddelbart signalerer centrum og gør at man bliver modtaget på en venlig og indbydende måde, når man stiger ud af S-toget.

kommuner i Københavnsregionen er begyndt at samarbejde på en måde der trækker i denne retning? ■

Om forfatteren

Jens Kvorning er arkitekt, professor og centerleder på Kunstakademiets Arkitektskole.