

HVEM UDBYGGER VORES BYER – OG HVORDAN?



36. BYPLANHISTORISKE SEMINAR 25. NOVEMBER 2019
VARTOV, FARVERGADE 27, KØBENHAVN K

DANSK BYPLANLABORATORIUM
BYPLANHISTORISK UDVALG

SKRIFT NR: 80

36. Byplanhistoriske seminar 25. november 2019

Byplanhistorisk skrift nr. 80: Hvem udbygger vores byer - og hvordan

Redaktion: Michaela Brüel, Hans Kristensen, Jens Clemmensen og Karsten Jørgensen (ansvarshavende)

Skriftet er udarbejdet på baggrund af indlæggene på seminaret afholdt i Vartov, Farvergade 27.

Grafisk tilrettelæggelse: Jakob Frisk Maibom

Omslagsfotoet viser det nye Orangerihavekvarter i Rødovre. Copyright Gröning Arkitekter

Rettighederne til fotos i skriftet tilhører den pågældende artikels forfatter med mindre andet er angivet. Copyright: Dansk Byplanlaboratorium og forfatterne

Skrifttype: Minion Pro

Skriftet kan frit downloades fra Dansk Byplanlaboratoriums hjemmeside: www.byplanlab.dk

ISSN: 0900-3274

ISBN: 978-87-90413-43-9

Dansk Byplanlaboratorium, Byplanhistorisk Udvalg
Rådhusstræde 6, 1. sal, 1466 København K.
Tlf.: 3313 7281

Flere udgivelser:

www.byplanlab.dk/byplanhistoriskudvalg

Formålet med at udgive »Byplanhistoriske skrifter« er at bidrage til belysningen af den danske byplanhistorie. Det sker blandt andet ved, at planlæggere og andre, der har medvirket, med deres egne ord fortæller om den udvikling, de har deltaget i. Skrifterne kan bestå af notater, erindringer eller beskrivelser af særlige emner eller begivenheder, såvel som arbejder af mere forskningsmæssig karakter. Byplanhistorisk Udvalg afholder et årligt seminar med både historiske og nutidige indlæg om særlige planlægningsmæssige emner. For hvert af disse seminarer udsendes skrifter med gengivelser af de afholdte indlæg. Det er udvalgets håb, at disse »Byplanhistoriske skrifter« vil inspirere til,

at andre på samme måde vil berette om deres oplevelser og erfaringer og således bidrage til fremskaffelse af nyttigt baggrundsmateriale for senere forskning – et materiale, som det ellers vil være vanskeligt at skaffe til veje. Udvalget håber også, at skrifterne inspirerer til sådan forskning.

Skriftet tilegnes Michaela Brüel, udvalgets venlige, vidende og humoristiske formand gennem mange år, som afgik ved døden september 2021. Michaelas arbejdsplads var de fleste år Københavns Kommune med kommuneplanlægning og lokalplanlægning. Derudover var der et politisk engagement – bl.a. medlemskab af Hovedstadsrådet og Overfredningsnævnet.

INDHOLD

Invitation til seminaret

Velkomst og introduktion

Arkitekt, ph.d. Jesper Pagh, ordstyrer

De centrale aktører i danske byers hidtidige udbygning

Cand.mag. Jonas Møller – med bistand af mag.art. Poul Sverrild

Hvad er et udviklingsselskab

– og hvorfor har de vundet frem?

Cand. scient. pol. Jørgen Nue Møller

Aktuelle udviklingsprojekter i Danmark

“Udvikling af Grønttorvet”. Adm. direktør i FB-gruppen

Hans-Bo Hyldig

”Udvikling af Irma Byen”. Stadsarkitekt i Rødovre Kommune

Bjarne Rieckmann

Udviklingsprojekter i udlandet

Arkitekt maa. Helle Søholt, Gehl People

Boligsocial byudvikling

Formand for Boligselskabernes Landsforening, direktør i Lejerbo

Palle Adamsen

Kan kommunen sikre en helhedsorienteret planlægning i udviklingsområder – og hvordan?

Stadsdirektør Stefan Birkebjerg Andersen, Odense Kommune og

Stadsarkitekt Peder Baltzer, Aalborg Kommune

Deltagerliste

Invitation til seminaret

Udviklingen i de større byer har i de senere år været præget af, at udbuddet af boliger ikke har kunnet følge med efterspørgslen. Det har betydet en omfattende byggeaktivitet – især i centrale byområder, hvor ejendomspriserne har været stigende – samtidig med at udbygningsmulighederne er begrænsede.

De såkaldte udviklingsselskaber er blevet en vigtig aktør i byernes vækst – ligesom de almene boligselskaber og byfornyelsesselskaberne har været det i tidligere perioder.

Udviklingsselskaber, der som oftest er baseret på at være ejer af større arealer i byzone, har en central rolle i udformningen, byggemodningen, planlægningen, udmatrikuleringen, markedsføringen og salget af byggeret - såvel i forbindelse med nybyggeri som omdannelse af eksisterende bebyggelser.

På den ene side er der en række fordele og muligheder forbundet med at etablere sådanne selskaber, der kan koordinere de mange offentlige og private interesser, der er involveret i udviklingen af et byområde.

På den anden side bliver der ofte stillet spørgsmål fra både planlæggere og brugere til, om der i tilstrækkeligt omfang tages hensyn til de mål og visioner, som gennem de senere år er blevet en vigtig del af kommunernes planlægningsstrategi. Bl.a. er det blevet hævdet, at der er ved at ske en gentagelse af nogle af de arkitektoniske og byplanmæssige fejl, som vi i dag erkender var forbundet med den høje byggeaktivitet i 1960'erne og 70'erne.

Derfor sætter Byplanhistorisk Udvalg i år fokus på udviklingsselskabernes rolle i byernes omdannelse – og på en række af de virkemidler, som står til rådighed for planlægningen af nye og bedre byområder. Deltagerne præsenteres for en række af de senere årtiers byudviklingsprojekter i ind- og udland, og der gives en række bud på, hvorledes man vil kunne sikre den bedst mulige kvalitet i nye byområder – med særlig vægt på de boligsociale, brugermæssige og bæredygtige aspekter.

Velkomst og introduktion

Arkitekt, ph.d. Jesper Pagh, ordstyrer

Hvem udbygger vores byer – og hvordan? Det er et godt spørgsmål, og svaret kommer nok an på hvem man spørger, og hvad man egentlig mener med spørgsmålet.

Det formelle svar er, at udbygningen af byerne jo er omfattet af planlovens retningslinjer for kommuneplanens indhold, ifølge planloven skal der for hver kommune foreligge en kommuneplan, der omfatter en periode på 12 år, og kommunalbestyrelsen skal virke for kommuneplanens gennemførelse. Altså er det formelt set kommunalbestyrelsen, der udbygger vore byer, eller i hvert fald bestemmer, hvordan de udbygges.

Det reelle svar findes alle mulige andre steder, blandt mange i formuleringen om, at kommuneplanens hovedstruktur, retningslinjer og rammer skal tilvejebringes på baggrund af en samlet vurdering af udviklingen i kommunen – og så er det straks et mere kompleks, dynamisk og modsætningsfyldt billede, der viser sig.

Om end plansystemet i planlovsfundamentalisters øjne i stigende grad er gjort impotent, beskriver det dog stadig i udgangspunktet et hierarkisk rammesystem, der virker oppefra og ned, således at statens interesser går forud for kommunernes, og planstrategi, kommuneplan og lokalplaner svarer til hinanden som kinesiske æsker. I praksis forstår man dog nok ikke meget af, hvad der foregår i Nyborg, Nakskov eller Nørresundby, hvis man prøver at forstå det på dén måde.

Ofte er der væsentlig (nogle gange endog meget stor) forskel på det projekt, der oprindeligt er blevet præsenteret for offentligheden, politikere og planlæggere, det projekt der realiseres, og de forventninger der har været til det undervejs. Ofte er der også væsentlig forskel på, hvad forskellige parter har lagt til grund som projektets egentlige formål, og dermed også, hvad det er, man har hæftet sig ved til en start, undervejs i dets udvikling, og vurderer ved dets realisering.

For politikerne i kommunalbestyrelsen kan det være ønsket om at tiltrække nye arbejdspladser eller skatteborgere (det første som regel for at lykkes med det sidste), eller få nogle penge i kassen, som kan bruges til at dække et hul i budgettet eller på noget, borgerne synes er fedt inden næste valg, ved at sælge noget kommunalt ejet jord – eller i et stjålent øjeblik af forfængelighed forsøge at sikre sit eftermæle med en buste i anlægget...

For planlæggerne kan det måske handle om mere hverdagsagtige foreteelser som at imødegå en konkret, forestående udfordring med daginstitutionskapaciteten, eller bidrage til at realisere kommunens planstrategi ved at tiltrække private investeringer, der på en god dag også kan bidrage til udviklingen af kommunens infrastruktur mens borgerne (hvis de overhovedet når at finde ud af, hvad der foregår, før end planerne er vedtaget og kører på skinner) måske ikke altid har mere klart formulerede ønsker, end at deres bymidte ikke bliver grimmere og mere dysfunktionel end den allerede er, at der ikke er nogen, der bygger et højhus, der spærrer for udsigten over bugten, eller at de kan få lov at beholde adgangen til centralt beliggende rekreative områder.

Investorerne – hvad end de er lokale småspekulanter, internationale kapitalfonde eller vore egne pensionskasser – vil bare gerne have forrentet deres investering – et helt legitimt ønske, der på kort eller lang sigt baserer sig på kælderkolde kalkuler, og kan formuleres på alle mulige måder, så det nogle gange til forveksling kan komme til at lyde som egentligt samfundssind, mens developerne, dette sagnomspundne folkefærd som de færreste ved, hvad egentlig laver eller hvordan tjener deres penge, i egne øjne blot er en slags urbane jordemødre. Det skal man ikke lade sig forføre af, for i dagens markedsdrevne byudviklingsregime er både politikere, planlæggere og arkitekter helt afhængige af dem; derfor er det også til en start dem og investorerne, pilen peger på, hvis vi vil besvare spørgsmålet om, hvem der udbygger vores byer – selvom det ikke fremgår direkte af planloven, at det skulle være tilfældet.

Men ingenting kommer ud af ingenting, og særligt i de seneste 30 år har kommunerne i høj grad selv omstillet deres planlægningspraksis med nye, strategiske metoder og redskaber og ikke mindst etableringen af arealudviklingsselskaber og allehånde byudviklingssamarbejder på tværs af traditionelle skel mellem statens, markedets og civilsamfundets aktører. Det bliver man også nødt til at se nærmere på, hvis man vil svare på, hvem der udvikler vores byer og hvordan.

Det er et gavmildt tilfælde, at dette seminar finder sted i et flerfoldigt jubilæumsår for planfaglige begivenheder, der hver for sig og tilsammen tegner et patchwork af et bagtæppe for årets tema.

Det er 100 år siden, Steen Eiler Rasmussen i 1919 gjorde sin entré i dansk planlægning ved at vinde alle de tre byplankonkurrencer, der blev udskrevet dét år: en bebyggelsesplan for Hirtshals, en byplan for Ringsted og en bebyggelsesplan for Prinsensgadekvarteret i det indre København – alle tre sammen med den ældre Knud Christiansen. Rasmussen selv var 21 år gammel, og havde lige forladt Kunstakademiets Arkitektskole uden at færdiggøre sine studier, og da han fem år senere i 1924 vendte tilbage, var det for at blive Danmarks første lektor i byplanlægning.

Anlæggelsen af Hirtshals var en del af en større plan for 'erobring af Vestkysten', som var startet med anlægget af Thyborøn, og blev fulgt af Hvide Sande og Hanstholm. Esbjerg var kommet til allerede 50 år tidligere som erstatning for Altona, der indtil tabet af hertugdømmerne havde været den vigtigste havn til besejling af Nordsøen.

Det overordnede strategiske sigte med anlægget af havnen i Hirtshals lykkedes i første omgang – set i både nationalt og regionalt perspektiv. Selve udbygningen af byen gik langt fra, som Steen Eiler Rasmussen havde forestillet sig, og det var trods alt først og fremmest den, han havde forestillet sig. Manglende evne og vilje fra bygherres side til at fastholde planens hovedgreb, opsplitning af planlægningsopgaven på forskellige instanser med modstridende interesser, og manglende koordinering af overleveringen i projektets tidlige faser fik langsomt men sikkert planens egentlige idé til at blafre i vestenvinden. Lyder det bekendt?

Selv pegede Rasmussen på manglende politisk forståelse for, hvad byplanlægning handler om, og mangel på evne til at få kontrol over den jord, den nye by skulle bygges på, som nogle af hovedårsagerne til den fejlslagne realisering. Sammen med en grundlæggende disrespekt for politikeres evne til at træffe og stå ved planmæssige beslutninger, der måtte være upopulære nu og her, men de rette på lang sigt, var jordejerskab som udgangspunkt for sammenhængende, langsigtet planlægning et tilbagevendende tema for Steen Eiler Rasmussen i de følgende 70 år af hans karriere.

Om noget er de seneste årtiers forandring af planpraksis kendetegnet ved forsøg på at sikre den langsigtede, strategiske planlægning ved at fjerne den fra den kortsigtede politiske slagmark, og sikre dens gennemførelse igennem ejerskab til eller i det mindste kontrol over den jord, den skal finde sted på, igennem forskellige konstruktioner af arealudviklingsselskaber og byudviklingssamarbejder.

Kort tid inden konkurrencen om Hirtshals blev offentliggjort d. 18. oktober 1919, havde Rasmussen og Christiansen vundet konkurrencen om en byplan for Ringsted – trods deres ifølge dommerbetænkningen manglende udnyttelse af de økonomiske muligheder ved at bygge helt ned i Ringsted ådal vest om Sankt Bendts Kirke. Rasmussen var ikke naturromantiker, men ønskede at bevare den profil af middelalderbyen Ringsted med kloster og kirke som man – af samme årsag – stadig oplever, når man kommer ad landevejen (og i dag også ad motorvejen) fra Sorø. Og så fremhæver han vigtigheden af at opretholde en skarp afgrænsning mellem by og land – et princip der 50 år senere, som den første etape i 1970'ernes planlovsreformer, blev lovfæstet med by- og landzoneloven (se også Byplanhistorisk Note nr. 47).

Den skarpe afgrænsning mellem by og land er stadig i dag – om end det i praksis kan være svært at få øje på alle steder – et grundlæggende princip i udbygningen af vores byer, og forhindrer dem i at glide spredt og uplanlagt ud i det åbne land. Det er også et princip, der lægger pres på de eksisterende byområder, med ikke uvæsentlige konsekvenser for grundpriserne og rekreative områder i byzone.

Endelig – eller i virkeligheden inden alt dette – vandt Rasmussen og Christiansen i foråret 1919 konkurrencen om en bebyggelse i Prinsensgadekvarteret i det indre København.

Dén gade findes ikke længere, for ad åre og omveje blev kvarteret i stedet kendt som Borgergade/Adelgade-kvarteret, og da dét 25 år senere endeligt stod for fald, forsvandt Prinsensgade sammen med kvarterets øvrige slumbebyggelser til fordel for bl.a. mesterværket Dronningegården. Da tiden kom dertil, var det Steen Eiler Rasmussen, der ledede den firemandsgruppe, der udarbejdede planerne for saneringen af kvarteret. Samtidig udarbejdede Rasmussen for KAB og SAB planerne for en helt ny bebyggelse ved Utterslev Mose i udkanten af København, som skulle udgøre en erstatning for Borgergade/Adelgade-kvarteret og være alt det, det gamle kvarter ikke var.

Det blev til 'Menneskesamfundet Tingbjerg', som Steen Eiler Rasmussen, der arbejdede på projektet i mere end 20 år selv døbte det, og der skulle være ro, renlighed og regelmæssighed i dette, det måske mest gennemtænkte og gennemplanlagte by- og boligområde i Danmark; kulminationen på den moderne byplanlægnings bestræbelser. Rasmussen nåede at leve længe nok til at se, at Tingbjerg alle bestræbelserne til trods udviklede sig til noget helt andet end det, han havde forestillet sig. Det er en lang historie (se fx Arkitekten 07-2019), og selvom han selv tog sig det nært, og på sine ældre dage lamenterede over, at det måske i højere grad end i gennemplanlagte Tingbjerg var på anarkistiske Christiania, at mennesket kunne sætte sig selv og hinanden fri, kan man ikke klandre Steen Eiler Rasmussen for alt det, der gik galt.

Det var en anden tid, og det er det også i dag, hvor Tingbjerg er på den såkaldte 'ghettoliste' over landets mest udsatte boligområder, og boligselskaberne fsb og SAB – bl.a. i partnerskab med det private ejendomsudviklingsselskab NREP – har igangsat en ambitiøs udviklingsplan for området.

70 år efter Steen Eiler Rasmussen meldte sig på banen for første gang – i 1989 – skrev David Harvey sin i dag berømte, berygtede og stadig ofte citerede artikel med den lange og tungebrækkende titel "From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism", hvori han ganske præcist beskriver overgangen fra den klassiske keynesianske velfærdsstats offentligt dominerede og finansierede 'predict-and-provide'-planlægning (som Steen Eiler Rasmussen i en dansk sammenhæng om nogen stod fadder til) til den strategiske forhandlingsplanlægning og samarbejder mellem offentlige og private parter, som totalt dominerer billedet i dag.

Harvey er, som folk er flest, ingen profet, og hans artikel er en kritisk analyse af den fornyede og forstærkede konkurrence verdens storbyer imellem, der fremkom op igennem 1980'erne, og det øgede fokus på byudviklingens finansielle aspekter, herunder tiltrækningen af arbejdspladser og skatteindtægter, det bl.a. førte med sig. Ikke desto mindre er netop den artikel et godt sted at starte, hvis man vil forstå nogle af de rationaler, der ligger bag den omfattende forandring af planlægningen, der har fundet sted siden da, og hvorfor det ikke er så ligetil at give et entydigt svar på, hvem der udbygger vores byer og hvordan.

For mens plansystemet efter planloven, da det blev reformeret op igen i 1970'erne, var i overensstemmelse med det administrative system for landet i det hele taget efter kommunalreformen i 1970, og det i høj grad var offentlige interesser, der drev planlægningen oppefra og ned, er det i dag i langt højere grad enkelte projekter – ofte drevet eller initieret af private interesser – der er den drivende faktor i byudviklingen. Og da der ikke længere finder nogen regional koordinering af kommunernes planlægning sted, og staten har reduceret sin egen rolle i planlægningen til langt under et absolut minimum, er kommunerne i de fleste tilfælde alene hjemme med developere og private investorer, når de skal foretage den samlede vurdering af udviklingen i kommunen, der skal ligge til grund for kommuneplanens hovedstruktur, retningslinjer og rammer.

Det var også i 1989, København fik sin første kommuneplan – samme år som Jens Kramer Mikkelsen blev overborgmester. Og selvom der ikke skete så meget andet lige med det samme end at hovedstadskommunen blev reddet fra økonomisk kollaps, blev den langtidsholdbare løsning, som i de efterfølgende år blev udviklet i samarbejde mellem kommunen og staten, det første eksempel på det, Harvey beskriver i sin artikel i fuld skala i praksis i Danmark: frasalgs af kommunale boliger og grunde, etablering af et arealudviklingsselskab (i dag By & Havn), offentlige investeringer i infrastruktur for at tiltrække private investeringer i først nyt erhvervsbyggeri (og dermed arbejdspladser) og dernæst boliger (og dermed skatteindtægter), og siden har ingen set sig tilbage. Harveys artikel er en kritisk analyse; den kan også bruges som opskrift...

Skiftet dengang fra det, Harvey beskriver som managerialism til entrepreneurialism i planlægningen beskrives næppe tydeligere end i beslutningen om at lade den københavnske metro følge to spor på Amager, der som udgangspunkt havde det til fælles, at de betjente strækninger, hvor få eller ingen boede – frem for at lade den følge den tæt befolkede og befolkede Amagerbrogade. Havde man valgt det sidste, havde det bare været en god, gammeldags velfærdsydelse til byens eksisterende beboere; den realiserede løsning skabte mulighed for udviklingen af dét, der i dag er Ørestad, og dét der netop nu er under udvikling som et nyt byområde på strækningen fra Kløvermarken i nord til lufthavnen i Kastrup i syd – og dermed tiltrækning af nye borgere og nye skatteindtægter der kan bruges til den videre udvikling af byen; entrepreneurialism frem for managerialism.

Tilbage står så spørgsmålet om, hvem der udbygger vores byer og hvordan. Det er stadig vanskeligt at svare på, for det er der virkelig mange der gør, og de gør det på alle mulige måder.

Det gode ved dét er, at i modsætning til i mahnibordsplanlægningens storhedstid er der i dag en bred kreds af interessenter involveret i det løbende arbejde med at foretage en samlet vurdering af udviklingen i kommunen, og man lykkes mange steder med at tiltrække endog ganske megen privat kapital, som i høj grad bidrager til det fælles bedste, mens de giver et klækkeligt afkast til investorerne.

Det knap så gode er, at det i mange tilfælde er komplet umuligt for andre end de direkte involverede at vide, hvad der foregår, og hvem der overhovedet er involveret. Udviklere og investorer er fritaget for enhver form for politisk eller samfundsmæssigt ansvar, ingen ved præcist hvor pengene kommer fra, og mens alles øjne er rettet mod amerikanske kapitalfondes indtog på lejeboligmarkedet, kan de 1,3 mio. danskere, der er kunder i PFA se frem til at få deres pension forrentet igennem selskabets partnerskab med By & Havn om at bygge ca. 900 boliger på Stejlepladsen i Københavns Sydhavn – et område der egentlig var fredet, og i kommuneplanen udlagt som særlig følsomt over for byudvikling.

Således er vi altså alle – selvom de færreste nok er klar over hvordan – med til at udbygge vores byer.

De centrale aktører i danske byers hidtidige udbygning

Som en ramme for seminarets fokus på nutidens udviklingsselskaber som hovedaktører i byernes vækst, giver dette indledende indlæg et overblik over den historiske byudvikling i Danmark. Der fokuseres på seks etaper, som tilsammen tegner sig for en meget stor del af den 10-dobling af den samlede bygningsbestand, som har fundet sted i perioden 1860 til 2000.

Af cand. mag. Jonas Møller – med bistand af mag. art. Poul Sverrild

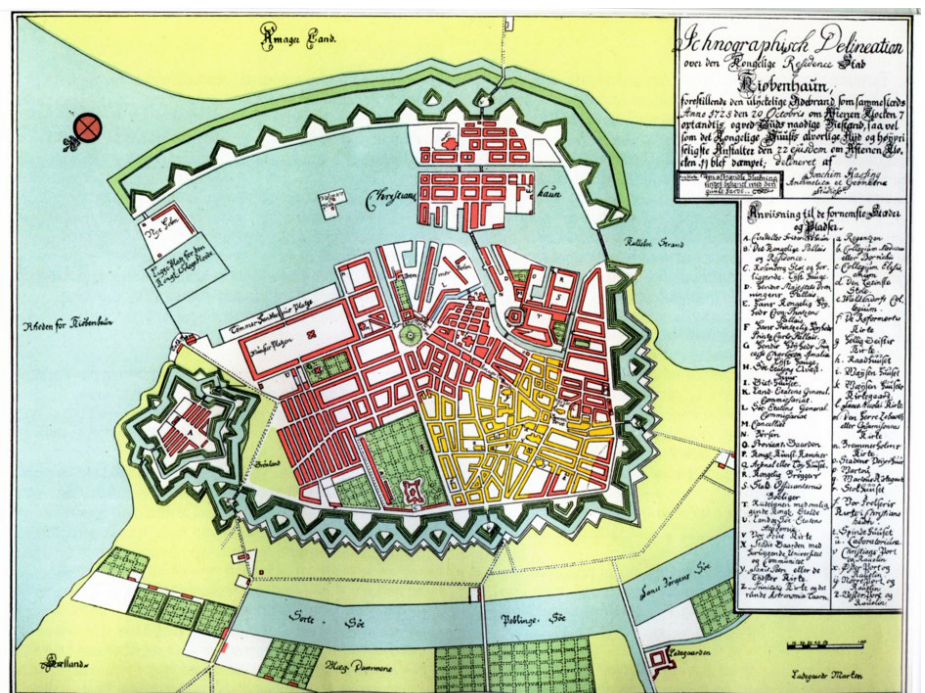
Perioden 1860 – 2000 udgør den industrielle epoke i Danmark, dvs. udviklingen fra et landbrugsland til et ”postindustrielt samfund”. Tilsammen illustrerer de seks trin i byerne udvikling, hvordan industrialiseringen, klassesdelingen og byggeteknologien – samt den tiltagende politiske regulering af markedskræfterne – har gjort plads til nye aktører i byvæksten.

Hvert af de seks trin bliver beskrevet ud fra hvilket led i byggeriets værdikæde, der har ”siddet for bordenden”, dvs. sat et afgørende præg på byggeriet og dets kvalitet.

Eksempler på konkrete projekter er fortrinsvis fra København, hvor urbaniseringen er sket i den mest udfoldede og mangfoldige form. Desuden fokuseres der primært på boligbyggeriet.

1. Det spekulationsstyrede brobyggeri 1860 til 1910

København var i de første 50 år efter, at enevældens ophævelse var slået igennem, den by, der voksede mest som følge af den tilvandrende arbejdskraft fra landet. I 1910 var byen blevet så stor, at den rummede halvdelen af landets byboere.





Demarkationslinjen omkring København var grænsen for det område uden for den befæstede by, der ikke måtte bebygges. Den var bestemt af en virksom kanons afstand fra den befæstede by, og arealerne havde militær status.

I 1850'erne blev demarkationsservitutterne ophævet. Staten solgte sin del af demarkationsområderne til højstbydende – især for at finansiere opførelsen af den nye vestvold. Kommunen købte det meste – og solgte jorden i et tempo, der sikrede de højest mulige priser.

Samtidig begyndte private grundspekulanter at opkøbe den omkringliggende jord og dens gårde. Det skete i en forventning om, at grunden efterfølgende ville kunne sælges til en endnu højere pris til erhvervs- og boligformål.

I de efterfølgende årtier blev der bygget maskinbaserede fabrikker, etableret vandforsyning, kloakering og brolagte gader samt anlagt jernbaner, ligesom det store arbejde med den nye vestvold omkring hovedstaden påbegyndtes.

Derfor skulle der bygges boliger – både til den hurtigt voksende klasse af tilflyttende arbejdskraft og til det indestångte københavnske borgerskab.

De sidstnævnte flyttede ud i de forholdsvis mondæne ejendomme, der blev bygget langs de gamle indfaldsveje til byerne – brogaderne – samt på nye alléer og tværveje. De boede i facadehusene.

Fx stod "Det Københavnske Byggeselskab" med Tietgen som initiativtager til de nye velhaverboliger omkring Søtorvet og fronten mod Kongens Nytorv mellem d' Angleterre og Gothersgade. Hellig-Hansen, der var en driftig snedkersvend, opførte et stort antal stukejendomme i området mellem de nedbrudte volde og søerne. Hvis facaden var tilstrækkeligt udsmykket, fik byggherrer tilladelse til at lægge en ekstra etage på huset.

Med hensyn til arbejderboliger voksede efterspørgslen så hurtigt, at der kunne tjenes hurtige penge. Samlet kan der Wskelnes mellem fem slags

bygherrer, der opererede i brokvartererne.

For det første lod nogle af de nye industrielle virksomheder opføre arbejderboliger i tilknytning til fabriksbyggeriet. Det var altså arbejdsgivere, der fungerede som en slags byudviklere ved at anlægge minibyer omkring arbejdspladserne.

For det andet var der mange håndværksmestre, der byggede etageejendomme i eget regi og efterfølgende selv beboede en stuelejlighed og drev ejendommen som et opsparings- og pensionsaktiv.

For det tredje blev brokvartererne særdeles lukrative for private spekulanter, der via byggeselskaber opførte lejekaserner. Arbejderbefolkningen voksede så hurtigt, at friarealerne i de nye brokvarterer blev bebygget stadigt tættere. I de små gårde opførtes side- og tværbygninger med små arbejderboliger (2 vær. + køkken på i alt 30 m²). Der blev bygget højt og hvert enkelt hus var bygget sammen med sine nabohuse.

For det fjerde blev der etableret selvfinansierende byggeforeninger. De var opsparingsforeninger for kommende beboere, der i fællesskab forestod opførelse af billige boliger. Blandt de bedst kendte eksempler er Kartoffelrækkerne på Østerbro og Sverrigsgade på Amager.

For det femte spillede forskellige former for filantropiske bygherrer en voksende rolle. Det bedst kendte og tidligste eksempel er Lægeforeningens boliger på Østerbro efter koleraepidemien 1853 med 550 lejligheder og 2.500 beboere. Kommunen gav grunden som tilskud til projektet. I de følgende årtier opførtes et betydeligt antal stiftelser rundt omkring i byen til håndværkere, gamle sømænd og sømandsenker, adeligt tyende osv.

Samlet blev der i de større byer – fortrinsvis de fire magistratsbyer – opført mere end 300.000 nye boliger i perioden mellem 1860 og 1910.

Udbygningen af brokvartererne stoppede brat med det store byggekrak i 1908. Grundspekulanter og håndværkere trak hinanden med i faldet, bankerne kom i krise – og staten måtte lempe reglerne for bankernes seddeldækning. Alene i Københavns Kommune stod over 10.000 lejligheder tomme – samtidig med at der var 1200 lejligheder med mere end fire personer i hvert værelse.



2. Det bygmesterstyrede byggeri i de nye stationsbyer 1870 til 1930

Ligesom dampmaskinen var en væsentlig forudsætning for udbygningen af de større byers brokvarterer, satte den også gang i udviklingen i det åbne land – især i kraft af togdriften, der kunne levere hurtig og billig gods- og persontransport mellem alle dele af landet.

Fra 1860 til 1930 blev der anlagt 5.400 km jernbaner i Danmark – fortrinsvis mellem købstæderne. Jernbanerne forkortede rejsetiden mellem nabokøbstæder til 20 min. – og resulterede i ca. 500 nye holdesteder og stationer, som efterfølgende gav anledning til bydannelse. I gennemsnit var der syv stationsbyer pr. købstad. Afstanden mellem de nye byer var 7 – 10 km. Hver station havde i gennemsnit 7 – 10 landsbyer i deres opland.

Jorden var rigelig og billig. Bønderne var villige til at sælge, hvis priserne blot var højere end prisen for landbrugsjord. Arbejdskraften var billig – og leveomkostningerne var lavere end i byerne.

De nye stationsbyer havde en dobbelt funktion: På den ene side blev byerne opsamlings- og afsendingssteder for den voksende produktion af landbrugsprodukter, der blev sendt til de større byer. Jernbanenettet var forudsætningen for, at Danmark kunne afsætte sine produkter på det internationale marked.

På den anden side blev stationsbyerne modtagelses- og distributionssteder for den voksende mængde produktions- og forbrugsvarer, som kom fra de større byers industrier og import fra udlandet. Jernbanen spredte byernes produktions- og forbrugsgoder til hele landet.



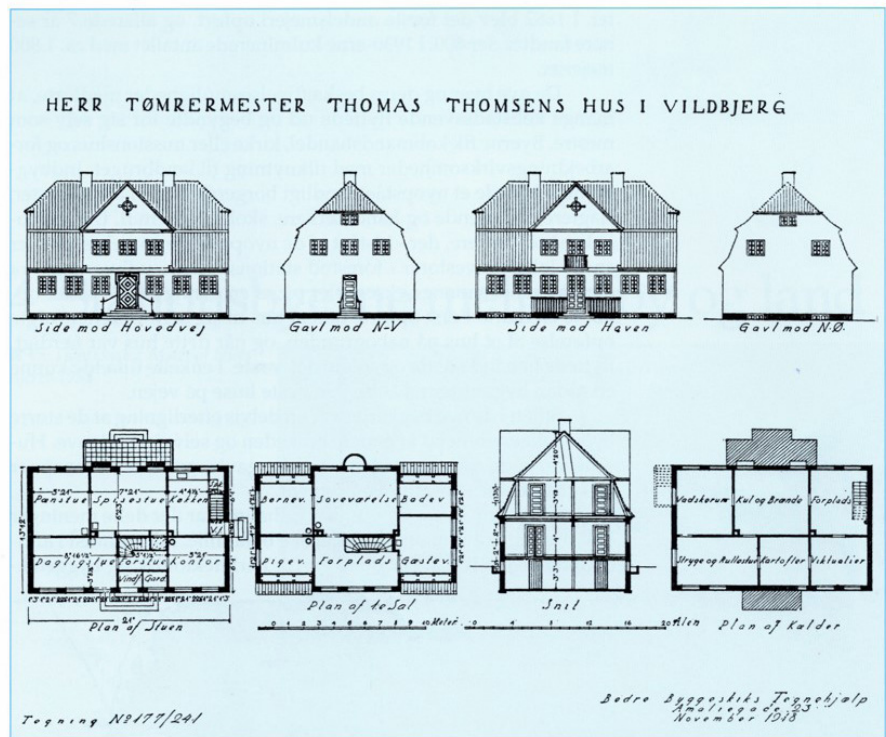
De enkelte jernbaneselskaber tilstræbte funktionelle og ensartede bygninger i de forskellige stationsbyer, der fik stationsbygninger med ventesal til passagerer og pakhuse til godsmodtagelse.

Desuden opførtes et stort antal funktionærboliger og ledvogterhuse m.m.

Den nye bytype bidrog til udviklingen af en "selvstændighedskultur" i Danmark. Der blev etableret mange små og mellemstore virksomheder inden for håndværk, handel og transport. En stor del af bygningerne var boliger kombineret med arbejdspladser i form af butikker, værksteder og produktion. Udover den stærke vækst i antallet af virksomheder inden for handel og transport opførtes i de efterfølgende årtier elværker, telefoncentraler og posthuse, sparekasser, tekniske skoler, realskoler, læge- og dyrlægekonsultationer m.m.

Med næringsfrihedens ikrafttrædelse i 1862 mistede købstædernes privilegerede håndværkslaug deres monopol på at udøve deres fag. Det førte hurtigt til fremvæksten af et stort antal landhåndværkere, der både betjente de omkringliggende landbrug – og forestod udbygningen af stationsbyerne. Mange af disse – især murermestre og tømmermestre – påtog sig rollen som bygmestre. Betegnelsen bygmester stammer fra tiden før man benyttede arkitektbetegnelsen. En bygmester var den, der udarbejdede bygningstegninger og styrede opførelsen af bygning. Stationsbyernes udbygning faldt sammen med, at man på landet gik over til det murede byggeri, hvor man hidtil overvejende havde bygget i bindingsværk og stråtag. Der var stor variation i nybyggeriet. I den ene ende blev der bygget enkle og ydmyge huse til arbejdsmænd. I den anden ende blev der bygget "villaer" og forretningsbygninger med tårne og ornamentik.

Det var ikke alt, der var lige kønt. Landhåndværkerne havde ikke altid den samme faglige ballast, som købstædernes mesterudlærte håndværkere – og de mange cementstøberier, der skød op løftede ikke altid kvaliteten. Der var ikke nogen egentlig bygningslov for det åbne land – udover visse brandsikringskrav. Først fra 1915 kunne sogneråd udstede bygningsreglementer.



Faktisk blev der bygget så meget bras, at velmenende arkitekter og andre etablerede "Bedre Byggeskik", som leverede standardiserede tegninger til huse i forskellige prisklasser. De blev udbredt via nye bygmesterskoler.

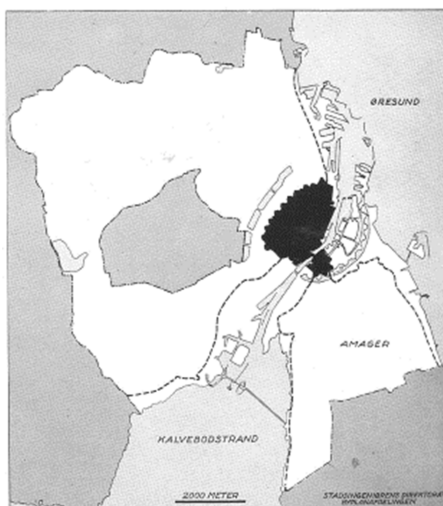
Stationsbyerne var en slags trædesten eller mellemlid mellem bondestanden og byboerne. De repræsenterede en mere rolig og politisk stabiliserende overgang fra landbruget til byerhvervene end den, som fandt sted i de større byer.

I alt medførte de 500 nye byer frem til 1930, at der blev opført ca. 120.000 nye ejendomme.

3. Det arkitektstyrede byggeri i de større byers yderdistrikter 1920 til 1950

I mellemkrigstiden blev de større byers tunge industri suppleret med en hurtigt voksende let-industri, der bl.a. fremstillede en lang række elektro-tekniske produktions- og forbrugsgoder. Det drejede sig om produktionsgoder i form af el-motorer til brug for håndværk og industri, oprettelse af el-værker og et dertil knyttet el-net, telefonnet m.m. På forbrugssiden udbredtes radioer, telefoner, køleskabe, støvsugere, cykler osv. Inden for byggeerhvervet voksede de nye installationsfag, el-faget og VVS-faget, hastigt.

Flere af de større bykommuner havde i begyndelsen af 1900-tallet foretaget strategiske udvidelser for at kunne styre den fremtidige udbygning af byerne. Københavns Kommune indlemmede således i 1902 Brønshøj, Valby og Sundbyerne og fulgte op af massive opkøb af bondegårde, således at kommunen kom til at eje mellem 30 og 40% af al jord.





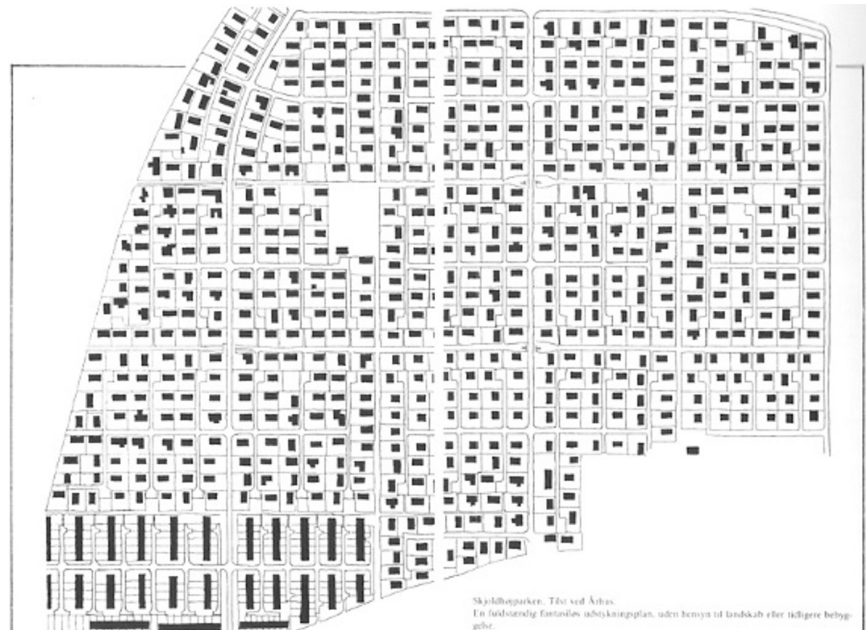
Få år senere besluttede Borgerrepræsentationen i København at satse på en udbygning af sporvejssystemet med henblik på at gøre de nye og store arealer tilgængelige og byggemodne – og dermed standse den sammenstuvning af befolkningen, som fandt sted.

Der var en vigtig politisk fase i den forstand, at det offentlige vedkendte sig ansvaret for befolkningens boligforhold – og at boliger blev en menneskeret. Udviklingen kulminerede med Socialreformen i 1933 – og førte også til store offentlige investeringer i transportanlæg, bl.a. en række broprojekter i 1930'erne, hvor arbejdsløsheden var stor. De første sociale boligselskaber så dagens lys umiddelbart før udbruddet af 1. verdenskrig. Fra 1912 udvidede Socialdemokratiet sin boligpolitik. Mens partiet hidtil havde arbejdet for kommunalt boligbyggeri som alternativ til det private byggeri, så man nu også mulighederne i at udvikle kooperative bygherrer.



En ny boligstøttelov fra 1917 gav stat og kommuner mulighed for at yde tilskud og lån og lånegarantier til alment byggeri – helt op til 40% i tilskud. 2/3 af alle boliger i mellemkrigstiden blev opført med offentlig støtte.

Arkitektfaget bidrog til at billiggøre byggeriet ved at opdyrke den funktionalistiske æstetik, der betød fravalg af de mange og fordyrende dekorative elementer, som byggeerhvervet havde overtaget fra de tider, da det kun var de privilegerede klasser, der byggede byhuse. Perioden er ofte blevet kaldt ”arkitektfagets guldalder”, fordi der i faget udvikledes en mere helhedsorienteret og socialt baseret tilgang til projektering af boligbebyggelser.



Der blev i perioden opført mange park- og karrébebyggelser med store og fælles gård- og haveanlæg, ligesom rækkehusene fik en renæssance. De fleste af disse byggerier fremstår også i dag – 70 og 80 år efter deres opførelse – som gode og eftertragtede boliger.

Det var ”altanernes blomstringstid” og der blev tænkt lys og luft ind i byggeriet gennem store vinduespartier. Boligerne var større og rummede op til flere børneværelser. Den teknologiske udvikling åbnede op for nye muligheder hvad angår de sanitære forhold. Det blev installationernes tid med badeværelser, centralvarme osv. De store bykommuner spillede en central rolle i boligforsyningen. Det skete dels ved opførelse af kommunalt ejede udlejningsejendomme og dels ved opkøb af privat-ejede udlejningsejendomme.

Københavns Kommunes rolle som bygherre blev – udover at gøre brug af de statslige støtteordninger – finansieret gennem salg af den kommunalt ejede byggejord.

Kommunen byggede både for lave og for høje indkomster. Når den også byggede ejendomme med store og veludstyrede lejligheder, var det især for at holde på de gode skatteydere, der i stort tal var begyndt at flytte til Gentofte og Frederiksberg.

Som et eksempel på en af de mange arkitekter, der prægede mellemkrigstidens boligbyggeri i København, kan nævnes Hans Dahlerup Bertelsen. Uden at høre til arkitektfagets koryfæer, nåede han med en lille tegnestue at projektere omkring 60 byggeprojekter med over 4.000 boliger på under 20 år – byggerier, der alle var præget af de mange nye kvalitetskrav.

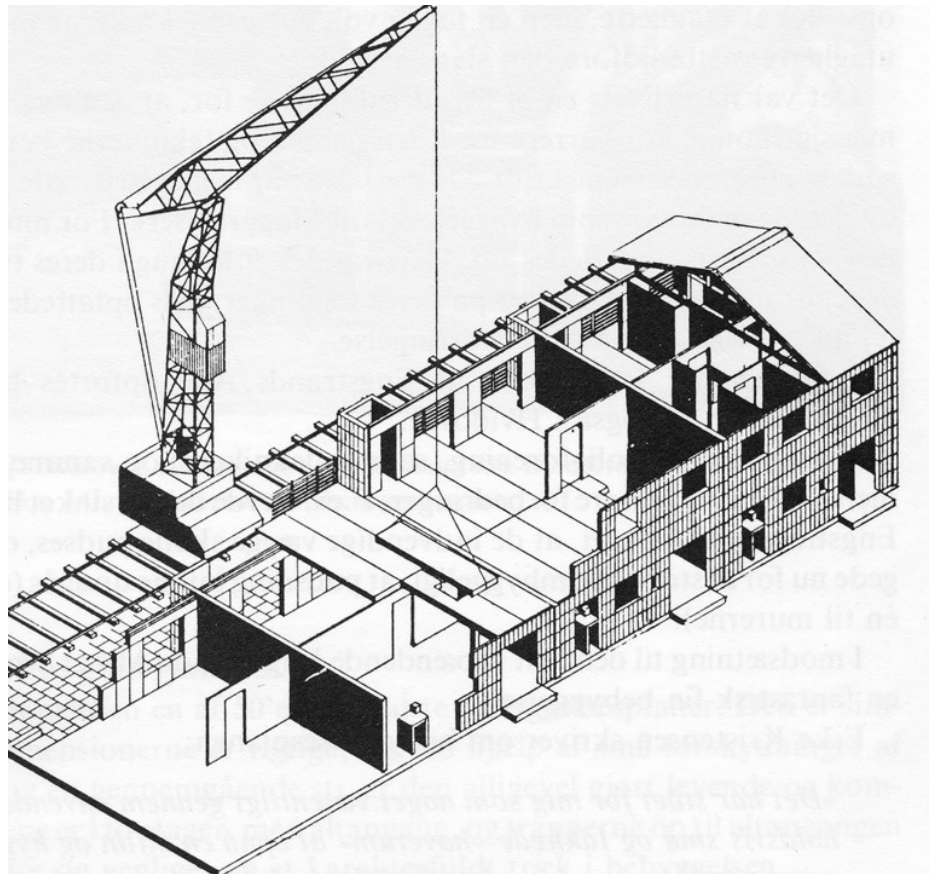
Blandt hans projekter kan nævnes Kanslerhus (1920), Fuglebakkegård (1925), Grundtvigs Have (1932) og Hostrups Have (1936)

Selv om perioden var præget af de to verdenskrige, der satte den økonomiske udvikling på stand by, og af den økonomiske krise i 1930'erne, har perioden sat sig væsentlige spor i de større byer. På de ca. 40 år blev der opført i alt 400.000 nye boliger – heraf en stor del i de fire magistratsbyer – i form af etage- og rækkehuse.

4. Det producentstyrede parcelhusbyggeri fra 1960 til 1980

I løbet af disse to årtier blev Danmarks bruttonationalprodukt fordoblet. Det skyldtes dels de store produktivitetsstigninger i industrien – dels en forøgelse af arbejdsstyrken med 50% - især som følge af kvindernes inddragelse på arbejdsmarkedet.

I denne tredje fase af industrialiseringen høstede Danmark desuden gevinsterne af billiggørelsen af olie og benzin på bekostning af kul. Det var en stærkt medvirkende faktor for den voldsomme byvækst, at bilismen skabte total overfladedækning – og dermed billige byggegrunde.



Fra 1960 – 1980 blev der i alt opført 820.000 nye boliger, dvs. 41.000 boliger om året. Hvis man medregner 1980'erne, hvor nybyggeriet var på skrump, blev der i alt opført 1.050.000 nye boliger. Det udgør næsten halvdelen af alle de boliger, der er bygget siden 1860.

På markedet for ejerboliger blev masseproduktionen sat i system med fremkomsten af typehusproducenter, som udbød nøglefærdige parcelhuse.



Op gennem 1960'erne udviklede et voksende antal arkitekter og driftige håndværkere prototyper af parcelhuse. I kraft af præfabrikation og gentagelseeffekt kunne de forskellige typehuse udbydes landsdækkende og opføres på kort tid. Arkitekttegninger kunne genbruges i det uendelige, og de kommende boligejeres rolle var indskrænket til at vælge mellem de ca. 60 forskellige hustyper, der blev udbudt.

Parcelhusbyggeriet var drevet frem af den skattemæssige begunstiggelse af ejerboliger. Boligejernes renteudgifter blev halveret ved at være fradragsberettigede i ejernes skattepligtige indkomst. Hertil kom de inflationære prisstigninger og deraf følgende gældsudhuling. Samtidig med de voksende indkomster steg huspriserne – hvorved boligejeres restgæld år for år blev lettere at tilbagebetale. Gæld i fast ejendom blev som følge af inflationen reduceret med ca. 10% om året, hvorved gælden blev halveret på ca. 8 år. Set over en årrække boede mange parcelhusejere nærmest gratis.

Der opførtes næsten 500.000 nye parcelhuse på 20 år – 75 nye huse om dagen – ud over hele landet – til den hastigt voksende middelklasse. Sammen med det almene boligbyggeri var nybyggeriet på over 40.000 boliger om året. Det betyder, at der i de 20 år blev bygget lige så mange nye boliger, som der var bygget i de foregående 100 år.

Regeringen havde i 1963 fremsat de såkaldte jordlove – om hhv. planlægning af arealbenyttelse, naturfredning og offentlige jordopkøb i forbindelse med byudvikling. Der gik imidlertid 20 år før lovgivningen i form af planlovreformen var vedtaget og implementeret. På det tidspunkt var historiens største byggeboom ved ebbe ud.

5. Det entreprenørstyrede planbyggeri 1960 til 1980

1960'erne og 70'ernes enorme efterspørgsel efter flere, større og bedre boliger gjorde faglærte bygningshåndværkere til den afgørende knaphedsfaktor.

De byggevirksomheder, der kunne tilbyde det mest produktive og hurtigste byggeri trak gevinsten i lotteriet.

Det blev til præfabrikerede og rumstore facadeelementer og etagedæk, elementkøkkener m.m. I byggeerhvervet skete der en markant forskydning fra det traditionelle og fagdelte byggehåndværk til den elementbaserede byggeindustri – hvilket betød, at en stor del af arbejdet flyttede fra byggepladser til fabriksgulve.



Starten på Christiania på de tidligere militære arealer på Christianshavn 1971



Entreprenørbranchen, der tidligere havde udviklet sig inden for anlægsprojekter, brugte nu deres teknologi og know-how i byggeriet.

Boligselskaberne inddrog i en tidlig fase af byggeprocessen en entreprenørvirksomhed i planlægningen. Derved flyttede en del af bygherrerollen over til entreprenørerne. Totalleverandører ændrede det traditionelle samspil mellem bygherre, rådgivere og udførende. Arkitektens rolle som bygherrens uafhængige rådgiver blev reduceret. Man kan sige, at der var tale om en ”kamp” mellem arkitekturen og produktiviteten.

Arkitekten Steen Ejler Rasmussen brugte betegnelsen ”kransorsbyggeri” om resultatet af den nye struktur i byggeriets leverancekæde.

De store plan- og parkbebyggelser havde et format, der forudsatte en samlet byudviklingsplan, som blev tilvejebragt gennem et samarbejde mellem boligselskab og kommunen med henblik på at fastsætte, hvilke funktioner, bebyggelsen skulle rumme. Udover boliger blev butikker og institutioner integreret i bebyggelserne.

Der var tale om moderne og funktionelle boliger, der ikke krævede hjemmegående husmødre. De adskilte sig fra de traditionelle udlejningsboliger til de lavere indkomster ved at være store og veludstyrede – og godt forsynede med friarealer, der kunne passes af en varmemester. Boligkvaliteten var god – men bebyggelsernes størrelse og arkitektur viste sig at være problematiske. Det stod i stigende grad klart, at denne byggeform havde væsentlige kvalitetsbegrænsninger, og de store planer blev gradvist afløst af mere ”håndformede” og tæt-lave boligbebyggelser.

Fra 1958 og frem til 1980 blev der opført i alt 320.000 nye almene boliger, fordelt nogenlunde ligeligt over hele landet. Det var næsten 2/3 af den samlede almene boligsektor.

6. Den beboerstyrede fornyelse af byernes brokvarterer 1980 til 2000

Brobebyggelserne fra anden halvdel af 1800-tallet var sakket agterud – både hvad angår standardforbedringer – og hvad angår deres vedligeholdelsestilstand som følge af huslejereguleringen siden 1939. Københavns kommune havde på grund af det omfattende parcelhusbyggeri og almene boligbyggeri i 1960’erne og 70’erne ikke fået del i byvæksten – men tværtimod oplevet en befolkningstilbagegang. Fra 1960 til 1980 var kommunens befolkningstal faldet fra 700.000 til 500.000. Mange af de erhvervsaktive beboere samt industriens virksomheder havde forladt de tætte bydele. Tilbage var lavindkomster og pensionister.

Efter datidens opfattelse var byen fuldt udbygget, og den eneste mulighed for vækst var fortætning af eksisterende boligområder. Derfor bestod saneringsselskabernes indsats i 1970’erne fortrinsvis i at nedrive gamle huse for at skabe plads til efterfølgende nybyggeri. Det var den fremgangsmåde, som tidligere havde været

anvendt – bl.a. i forbindelse med de store nedrivninger i Torvegade på Christianshavn i mellemkrigstiden – og senere i Borgergade-Adelgade-kvarteret. Beboerne skulle rykke op af boligstigen ved at flytte ind i nye boliger. Nybyggeriets stigende kvalitet ville kunne bruges til at tømme de dårligste boliger, som derfor kunne nedrives. Derved fulgte man den såkaldte ”oprykningsteori”.



Det store byggeboom sluttede i begyndelsen af 1980'erne med oliekrise, voksende arbejdsløshed, faldende boligpriser og et renteniveau på omkring 20%. Nybyggeriet gik næsten i stå – og arbejdsløsheden i byggefagene var for første gang siden 2. verdenskrig høj.

I 1980 opgjorde Boligministeriet byfornyelsesbehovet til at omfatte ca. 400.000 boliger, der var utidssvarende hvad angår størrelse, installationer og/eller friarealer.

Langt de fleste af de utidssvarende boliger var beliggende i de større byers brokvarterer. Her var i voksende omfang flyttet nye beboere ind i takt med flugten til forstæderne. En voksende del af de store ungdomsårgange – især uddannelsessøgende – flyttede ind i de billige boliger.

De nye beboeres kritik af den hidtidige saneringspolitik førte – især i København – til husbesættelser og blokader i forbindelse med nedrivninger.

Det resulterede i et politisk paradigmeskift, der udmøntedes i forslaget til en ny byfornyelseslov – fremsat i 1980 og vedtaget i 1982.

Den var affødt af udviklingen i København – men omfattede hele landet – og satsede på bevarende moderniseringer i stedet for nedrivninger.

Kommuner kunne overlade planlægningen og gennemførelsen af den vanskelige fornyelsesproces til byfornyelsesselskaber, som var offentligt støttede og regulerede selskaber, der opererede i utidssvarende og beboede byområder. Gennem et samarbejde med de berørte ejere og lejere og kommunen kunne selskaberne foretage en beboerorienteret renovering på tværs af eksisterende matrikelstel.

Både grundejerforeninger, den almene boligsektor, enkelte kommuner og byggeerhvervet gjorde brug af retten til at oprette byfornyelsesselskaber, som både skulle anvise erstatningsboliger til de udsanerede, nedrive de ejendomme, der ikke skulle bevares – og forestå de nødvendige opretnings- og moderniseringsopgaver i eksisterende bygninger.

Fornyelsesprocessen var ikke billig, da der overvejende var tale om håndværksprægede og arbejdskrafttunge opgaver. Faktisk var byfornyelsen ofte dobbelt så dyr pr. etagem² som nybyggeri, og byfornyelsen var drevet af en massiv offentlig støtte til et afgrænset hjørne af bygningsmassen – en støtte, der også blev begrundet med den store arbejdsløshed i byggefagene.

De fleste af bygningerne blev i forbindelse med fornyelsen solgt som andels- eller ejerboliger, hvilket udover et salgsprovenu også sikrede, at beboerne fremover blev motiverede til at være engagerede driftsherrer i de renoverede ejendomme.

Ved siden af den selskabsstyrede byfornyelse blev en del af byfornyelsesopgaven gennemført på privat initiativ. Gennem ejerlejlighedslovgivningen fra 1966 samt mange udlejningsejendommers overgang til andelsboligforeninger blev der iværksat en voksende mængde beboerstyrede fornyelsesprojekter i de ældre byområder.

De bevarende saneringer løftede den tidlige industris bygninger og byområder op til moderne standard gennem installationsforbedringer, lejlighedssammenlægninger, friarealforbedringer og gårdrydninger – samt opprioritering af byens rum.

25 år senere var stort set alle de 400.000 byboliger blevet renoveret. Områderne har efterfølgende udviklet sig til at blive de mest attraktive og dyre boliger – målt efter prisen pr. m².

De fornyede brokvarterer har bidraget til den popularitet, som livet i de større byer har opnået – og de grundværdistigninger, som er fulgt med. Dermed var byfornyelsesindsatsen også med til at bane vejen for den igangværende omdannelse af de tidligere industri- og havneområder, som er tema for dagens seminar.

Hvad er et udviklingsselskab – og hvorfor har de vundet frem?

Cand. scient. pol. Jørgen Nue Møller.

Det følgende er en skitse til afgrænsning og beskrivelse af især danske udviklingsselskaber. Men hvad er det? Lad os starte med at spørge, om saneringsselskaberne var udviklingsselskaber? Eller byfornyelsesselskaberne? Et opslag på internettet antyder, at et udviklingsselskab (i det følgende kaldt et UVS) primært etableres med henblik på byudvikling, enten af nye kvarterer eller fornyelse af eksisterende. Og med den afgrænsning er svaret ja. Nogle vil måske mene, at UVS'et også skal eje et grundareal, andre vil se på, hvem der etablerer det, og specielt forventer offentlig deltagelse, men ovenstående forekommer mig at være en fleksibel og hensigtsmæssig afgrænsning.

Hvad?

Udviklingsselskaber er ikke en særlig dansk opfindelse, selvom vi var tidligt ude med saneringsselskaberne. Ikke mindst Storbritannien udviklede under Margaret Thatcher modeller for britiske byers udvikling og omdannelse som London Dockland Corporation, Liverpool HAT (Housing Authority Trust), der rev næsten alle Liverpools nedslidte højhuse ned, og et antal Urban Development Trusts i Manchester, herunder den spektakulære nedrivning af det store modernistiske, sociale byggeri Hulme lige syd for bymidten. Ikke alt gik godt, men alt heller ikke skidt.

Som byudviklingsmodel er UVS i det væsentlige et ikke-lovreguleret fænomen. Der er ikke noget at finde i planloven eller kommunallovgivningen om UVS'er. Men UVS'erne må selvfølgelig forholde sig til begge dele. Et blik på den danske praksis viser en række forskellige modeller, der først og fremmest adskiller sig ved graden af offentlig deltagelse – og derved ved deres formål.

Det første store danske udviklingsselskab efter sanering og byfornyelse var Ørestadsselskabet, der blev etableret ved lov i 1992, og dermed er undtagelsen, der bekræfter reglen. Det var et I/S mellem stat og kommune, hvor Kommunen ejede 55%, Staten 45%. Formålet var at udvikle Ørestad som bykvarter samt at anlægge den første metro. Selskabet dannede senere et antal I/S'er med bl.a. Frederiksberg Kommune, men blev i 2007 opdelt i to, et arealudviklingsselskab, der senere fik navnet By og Havn, og et egentligt metroselskab, der videreførte metrobyggeriet. Her har vi altså et udviklingsselskab, der er helt domineret af offentlige interesser, men det er også udviklingsselskabets opgave at afvikle metrogælden ved salg af grunde.

I klar modsætning hertil står Carlsberg-byen i København, hvor Carlsberg A/S, et antal pensionskasser og oprindelig Realdania gik sammen om dannelse af et selskab til udvikling af Carlsbergs værdifulde grund på grænsen mellem København og Frederiksberg, fyldt med ikoniske bygninger og haveanlæg.

Realdania er siden udtrådt af ejerkredsen. Formålet med selskabet, der er et P/S, jf. nedenfor, er - med behørig respekt for de bestående kvaliteter - at udvikle det gamle bryggeri til et blandet bolig- og erhvervsområde og derved skabe gode afkast til ejerne.



Gamle Carlsberg. Foto fra Carlsberg-byens hjemmeside.

Imellem disse to yderpunkter findes en række blandingsformer, hvoraf nogle næppe kan klassificeres som egentlige udviklingsselskaber.

Realdania etablerede således fra 2008 et samarbejde med et mindre antal kommuner om udvikling af arealer. Først kom dele af havnearealerne i Fredericia, (i dag kendt som Kanalbyen), siden i 2009 Søndre Havn i Køge samt et ubebygget areal mellem den gamle bymidte og havnen, (i dag kendt som Køge Kyst), et par år efter (2011) fulgte Naturbydelen i Ringkøbing og senest i 2013 et byområde i Hedehusene vest for København kaldet "Nærheden". Alle er de etableret som partnerselskaber efter Selskabsloven, og i intet tilfælde har kommunen bestemmende indflydelse i selskabet, dvs. på generalforsamling eller i bestyrelsen. P/S-modellen er valgt, så skatten falder på ejerne, ikke på selskabet.

Og kommuner betaler som bekendt ikke skat! Realdania betragter disse projekter som en slags filantropiske investeringer, der gerne skulle hænge sammen og også gerne må give et vist afkast, men som ikke forventes at matche foreningens kommercielle investeringer.

En tilsvarende model er valgt i Aalborg, hvor kommunen, PFA og den engang lokale entreprenør Enggård har dannet et udviklingsselskab omkring et areal nord for fjorden, kaldet Stigsborg Havnefront. Også dette selskab er et P/S.

Her har vi egentlige selskabsdannelser. Mere uskarpt står begrebet UVS i en række andre store danske udviklingsprojekter.

I Odense besluttede byrådet at lukke den gennemgående motorgade Thomas B. Thriges Gade, som blev lukket i 2014 med henblik på genopførelse af boliger, erhverv og rekreation ovenpå et stort parkeringsanlæg, hvor der før havde været motorgade. Projektet gennemføres i et samarbejde med Realdania, der bidrager til finansieringen, og der er etableret en styringsorganisation med borgmester og adm. direktør på toppen. Realdania By & Byg har også bidraget med byggerier og pladسدannelse, men om et formelt UVS kan man næppe tale.

I Aarhus er udviklingen af Aarhus Øst lagt i rent kommunale hænder.

På Grønttorvet i Valby udvikler et privat aktieselskab – FB Gruppen - det tidligere grønttorv i samarbejde med PKA og i mere begrænset omfang udenfor samarbejdet KAB og udenlandske investorer. Formålet er selvfølgelig indtjening, men tilgangen er præget af bymæssig forståelse og sans for langsigtet bygningsmæssig kvalitet. Det er i formel forstand næppe et UVS, men interessant som byudvikling styret af en enkelt hånd.

Overalt spiller pengene en styrende rolle i byudviklingen, enten som ren profit eller afkast til pensionskasser, eller som formålsbestemt indtjening til finansiering af infrastruktur som metro, passager af tværgående jernbanespor som i Køge eller udgravning af kanaler som i Fredericia. Et almindeligt tilskud til kommunekassen ses dog også. Hensynet til indtjening synes at dominere hensynet til bybygning af høj kvalitet, også i Aarhus, hvor det altså fuldt ud er kommunen, der står for udviklingen. Aarhus Øst er på ingen måde bedre end de øvrige udviklingsprojekter.

Man kunne måske ellers mistænke, at specielt private interesser ville sætte deres negative præg på byudviklingsprojekterne, men det er svært at se, at de offentligt dominerede byudviklingsprojekter skaber bedre konkrete resultater end de privat drevne. Og vice versa. Næsten alle steder er der skabt et solidt og begavet udgangspunkt gennem forskellige former for især overordnet planlægning. Herom kan intet væmmeligt siges, bortset fra tætheden.

Men det kniber efter min mening mere, når det kommer til den udfyldende bygningsarkitektur og den eventuelle mellemkommende planlægning. Selvom en del af UVS'erne har haft ret stramme vilkår for byggeriet, er det alligevel ikke helt lykkedes med en harmonisk byudvikling i menneskelig størrelse, nogen steder slet ikke. Meget synes at være personbestemt, ikke blot på arkitektsiden, men lige så fuldt på bygherresiden. Plus og minus. Både sælgernes og købernes konservatisme kan spille ind på resultatet, og på sælgersiden ikke mindst ejendomsmaeglerens fokus på det kendte og dermed salgbare.

Vigtigst er imidlertid de rammevilkår, der blev skabt gennem planlægningen. Det handler især om bebyggelsesprocenten, der jo definerer det mulige antal byggeretter på stedet. Jo højere bebyggelsesprocent, jo bedre indtjening. Generelt synes jeg, at byggeriet er for højt og for tæt, men forståelsen af "stedets ånd" er ej heller rigtig god. Der er for meget trist rutine og nogen steder på den anden side for meget "her kommer jeg".

Hvorfor?

Der kan anføres en række årsager til dannelse af et UVS. Vigtigst er vel ønsket om at bringe privat kapital ind i samarbejde med offentlige midler, eller hvis vi står overfor et rent privat UVS, at sprede risikoen på flere aktører. Grundkapitalen i et UVS kan tilvejebringes på flere måder. Udgangspunktet er ofte en kommunes eller en virksomheds adkomst til et areal, som f.eks. Køge Kommunes adkomst til den delvis forladte Søndre Havn (der var og er et antal lejemål tilbage) og Carlsbergs adkomst til den tidligere bryggergrund.

Grunden indskydes i UVS'et som apportindskud, og den eller de øvrige partnere kommer så typisk med kontante bidrag, der dels indgår i sælgerens kasse, dels kan bidrage til nødvendig driftskapital.

At bringe flere parter sammen kan styrke muligheden for at realisere projektets formål og skabe merværdi for ejerne, allerede på grund af de større finansielle muskler. Men udover kapitalspørgsmålet er der andre grunde, hvoraf det at skabe en fokuseret organisation, der ikke blot råder over kommunal og byplanmæssig sagkundskab, men også kommerciel og finansiell viden, nok må tillægges den største vægt. Denne fokuserede organisation kan så forhandle med naboer og andre interessenter om de grænsespørgsmål, der altid opstår og i det hele forestå den demokratiske kommunikation i samarbejde med kommunens ledelse. Men man skal ikke lukke øjnene for, at UVS'er også rummer andre sider.

En vis armslængde til den detaljerede kommunale sagsbehandling og beslutningsproces er en af dem. Ved at etablere egen udviklings- og planlægningskompetence får UVS'et kræfter til et modspil mod den kommunale planlægning, og kan derfor bedre styre udviklingen bort fra kommunal detailstyring og ditto lokalplanlægning.

Og ikke mindst indebærer et UVS uden kommunal dominans, at selskabet dermed ikke er omfattet af kommunallovgivningen, men alene af selskabslovgivningen. Det har f.eks. betydning ved salg af grunde, hvor UVS'et kan forhandle direkte og ikke er bundet til offentligt udbud efter udbudsreglerne, og i relation til offentlighed og aktindsigt, som selskabet fritages for.

Hvordan?

Dette spørgsmål handler om UVS'ernes virkemidler og arbejdsmetoder. De arbejder ikke helt ens, men der er betydelige fællestræk. Det følgende er især baseret på praksis i de selskaber, der har Realdanias deltagelse og som efter min opfattelse har udviklet, hvad der må kaldes "best practice" på området.

Den grundlæggende forretningsmodel er efter overtagelse af grundarealerne at udvikle disse gennem planlægning og investeringer i infrastruktur. Hertil kan komme midlertidige aktiviteter og kulturelle aktiviteter, der gør området kendt i hele bysamfundet og måske tiltrækker kommende brugere af bydelen. Både havneområderne og industriområderne har oftest været lukket land for offentligheden. Derpå det gradvise salg af grunde, der sikrer det økonomiske grundlag.

Grundstenen er tilvejebringelse af en udviklingsplan. Udviklingsplanen er mere end en fysisk plan, og tilvejebringes gerne i et tværfagligt samarbejde mellem arkitekter, ingeniører, sociologer, antropologer og økonomer.

Oftest tilvejebringes udviklingsplanen gennem en konkurrence eller bedre et parallelopdrag, af og til kombineret til en parallelkonkurrence, hvor deltagerne kan se hinandens overvejelser undervejs. Men konkurrenceelementet består, hvis målet er valg af en gruppe aktører til den endelige detaljering af udviklingsplanen.

En udviklingsplan bør tage afsæt i den eller de visioner, der er nedlagt i projektgrundlaget, og dels skabe en overordnet fysisk rammeplan for hele områdets udvikling, dels strategier og handlingsplaner for enkelte delmål eller visionspunkter og dels en etapeplan for områdets udvikling. Hertil naturligvis en overordnet økonomisk dokumentation dækkende samtlige etaper fra start til slut.

At skabe en sådan udviklingsplan tager nemt et år til halvandet, især hvis byrådet skal have sjælen med.

Et prospekt er normalt et begreb, der bruges ved salg af virksomheder, hvor det er en beskrivelse af virksomhedens marked, aktiviteter, økonomi, ledelse og medarbejdere. I Køge Kyst blev der også udarbejdet prospekter for de enkelte etaper, der mere detaljeret beskriver etappen og dens muligheder og udfordringer, herunder fastlægger byggefelter og rekreative arealer, veje og stier. Prospektet danner herved grundlag for lokalplanlægningen. Men prospektet er i høj grad også et salgsdokument, der danner grundlag for et betinget salg af et eller flere grundstykker.



Udkast til udviklingsplan for Søndre havn i Køge af Tegnestuens Vandkunsten.

De lyst grønne er indre friarealer, der omgives af helt lyse byggefelter. Det er sokkeludstyknungen. De mørkegrønne er rekreative arealer, i Køge kaldet Almindinger, og det lyserøde er rekreative gang- og cykelforbindelser langs kantzonen. De anlægges af Køge Kyst. Hele dette greb er fastholdt, men undervejs med modifikationer.

Det betingede salg er naturligvis betinget af opnåelse af den endelige lokalplan, samt især i en startfase af købers salg af et betydeligt antal boliger, men også af UVSets godkendelse af det skitseprojekt for den nye bebyggelse, som køber præsenterer. Og det behøver ikke at være "bare-lige".

Den fulde udviklingsplan opdelt på etaper (enkelte mangler).



Til støtte herfor udarbejdes af visse UVS'er kvalitetsprogrammer og inspirationskataloger, der supplerer prospektet med tanker om de kommende bebyggelser, samt kunstprogrammer med sigte på styring af områdets kunstneriske udsmykning og et kulturprogram, der skal sikre det sociale og kulturelle liv fra dag 1.

Ofte står UVS'et for etableringen af infrastrukturen i området, dvs. veje, stier, evt. under- og overføringer og rekreative arealer.

Køge Kyst er således udstykket i sokkeludstyknings, så de nye bygherrer klarer alt på egen matrikel, men UVS'et klarer alt det fælles. I Køge er der meget infrastruktur.

Enkelte UVS'er som Carlsberg-byen har valgt at springe salg til developere over, og i stedet bygge i eget regi. Det er langt mere kapitalkrævende og øger risikoen betydeligt, men åbner jo også muligheden for, at developerverderlaget til bygherren tilfalder UVS'et og ikke tilfældige bygherrer/developere, der har købt grunde. Og styring af kvalitet og udvikling forenkles betydeligt med en reduktion af led i værdikæden.

Samlet set har UVS'erne styr på udviklingen, men er for de flestes vedkommende styret af deres orientering mod ejendomsmarkedet. Vægten har de fleste steder ligget på ejerlejlighedsmarkedet, og boligerne skal jo helst sælges (med fortjeneste).

Tilbage er den offentlige debat. Den er vigtig. Interessenterne er offentlige myndigheder, det lokale erhvervsliv, naboerne og byens borgere i almindelighed.

De offentlige myndigheder er naturligvis byrådet (også kaldet kommunalbestyrelsen eller Borgerrepræsentationen), men ofte videre end det. Hyppige interessenter er ministerier, styrelser og offentlige selskaber som hhv. Banedanmark og DSB. Spor skal flyttes eller spærres for en tid, strandbeskyttelseslinjer fastlægges, kanaler udgraves. Det kræver myndighedskontakt, ofte om følsomme og vanskelige emner, der kan være hjerteblod for myndigheden. Det kan tage tid.

Det lokale erhvervsliv taler ofte ikke med en stemme. Ejendomsejerne kan have andre interesser end industrien, og skal nogen flytte, kan det udløse stor alarm, som i Fredericia i 2007/08, hvor et mindre lystbådeværft måtte acceptere en flytning til Lindø (hvor vilkårene i øvrigt var bedre).

Udbygning kan presse lejepriserne, men også skabe grundlag for nye virksomheder og øget omsætning hos eksisterende, i takt med udbygningen af boligmarkedet.

Naboerne er ofte bekymrede over de ulemper, som nybyggeri fører med sig – nedramning af pæle, tilkørsel af byggematerialer, frakørsel af jord og støj fra byggepladsen. Men selvfølgelig også nysgerrige på det nye. Offentligheden er oftest positiv og synes, at det er spændende, at byen udvikler sig.

Dialogen kan finde sted på mange måder, både i en direkte dialog og via hjemmesider og presse.

Myndigheder m.v. behandles bedst i direkte dialog, enten skriftligt eller mundtligt. Offentligheden egner sig til hjemmeside og presse, men der er også gode erfaringer med stormøder, hvor der ofte deltager flere hundrede og ”udflugter”, hvor terrænet beses og fremtiden forklares.

Erhvervsliv og naboer skal behandles, så de føler sig respekteret og hørt, dvs. selvfølgelig har de adgang til alle kommunikationskanaler, men direkte dialog er at foretrække.

En særlig krølle er såkaldte kulturelle støttepunkter, som kan etableres som midlertidige haver og anlæg til ophold, grilning og anden udendørs madlavning, evt. badeanlæg, hvis muligt. Herved knyttes især offentligheden til stedet, og livet kommer før byen.

Hvorhen?

Det er for tidligt at gøre status over de danske udviklingsselskaber. Det må vente en 10-15 år. Men en midtvejsstatus kan forsøges.

Der kan næppe herske tvivl om, at en række projekter aldrig havde set dagens lys – i hvert tilfælde ikke i den nuværende opsætning – uden den økonomiske indsprøjtning fra UVS-konstruktionen. Der er heller ikke tvivl om, at de rollemodeller, der blev skabt gennem Ørestadsselskabet og Realdania-selskaberne m.v. har været betydningsfulde. Udviklingsselskaber er imidlertid ikke myndigheder, og kan ikke erstatte kommuneplaner og lokalplaner. Ej heller kan de meddele byggetilladelser og miljøgodkendelser m.v. De er et supplement til det offentlige plansystem, der især begrundes finansielt og med hensyn til sagkundskab og dedikerede ressourcer, men også i de frihedsgrader, som UVS-konstruktionen kan føre med sig.

Men der er også grund til at kaste et kritisk blik på UVSerne. Så lad os slutte med det.

Jeg synes, at hovedproblemet er et ”demokratisk underskud”. Ikke nødvendigvis større i UVSerne end i anden form for byudvikling, hvor kommunerne svinger taktstokken, men overordnet er der for meget ”top down” og for lidt ”bottom up”. ”Top down” betyder, at UVSerne især sælger til developere og pensionskasser, der ønsker sig bedst muligt afkast.

Men det efterlader de boligsøgende med et udvalg af ret ens og ikke så spændende boligprodukter. "Bottom up" ville betyde, at de progressive – og langtidstænkende – UVS'er i højere grad skulle tænke på nystiftede andelsboligforeninger, bofællesskaber for seniorer og alle andre aldre samt det nye spændende - byggefællesskaber efter tysk og hollandsk model, hvor et antal boligsøgende, ikke nødvendigvis mange, går sammen om at være fælles bygherrer for nye boliger, som de selv har indflydelse på. Tyskland og Holland er fuld af gode eksempler, vi kan lære meget af. Spejlet af dette synspunkt er naturligvis, at der i 00'ernes og 10'ernes byudvikling er kommet alt for meget marked og alt for lidt interesse for grundlæggende boligkvaliteter i menneskelig højde.

Et andet spørgsmål er forholdet til kommunerne. Risikoen ved at lægge byudviklingen ud i UVS'er er dels at kommunalpolitikere føler sig komfortable og dermed mister interessen – eller endnu værre – føler sig som kontrollanter eller opposition, selvom de fra begyndelse sluttede op om projektet. Og samtidig er der gode muligheder for udvikling af konflikter med den kommunale administration, der kan føle, at noget er taget fra den, og som ofte må synes, at UVS'et trænger sig ind på deres område. Det kræver diplomati at håndtere.

Endelig kan man ikke afvise muligheden for konflikter med det lokale erhvervsliv. Det vil ikke nødvendigvis finde en større udbygning af butiksarealer tiltrækkende, simpelthen fordi det kan presse den lokale konkurrence og de lokale lejepriser. Det er ikke et specielt UVS-problem. Kommunerne kan godt lave ulykker selv, og har gjort det i mange år.

Så samlet er UVS'er ikke et vidundermiddel, men med yderligere nogle års indsamling af gode og dårlige erfaringer – og ikke mindst udvikling af demokratisk funderede modeller på bebyggelsesniveau, altså andelsboliger, byggefællesskaber og bofællesskaber – et interessant nyt element i byudviklingen, hvor kommunerne og de almene bør gives friere hænder.

Tilbage står, at dansk byudvikling siden krisen i 1990'erne i stigende grad er blevet styret af finansielle hensyn af forskellig karakter, og i mindre grad af hensynet til at skabe gode byer.

Hvis den udvikling skal vendes, og det bør den, skal de centrale beslutningstagere udfordres på byudviklingens kvaliteter, og ikke blot se byudvikling som en finansieringskilde. Det kan kun gøres sammen med professionerne og ud fra et overordnet syn på byudvikling, arkitektur, finansiering og regulering i bred forstand. Og så skal der mere bottom-up i byudviklingen!

Aktuelle udviklingsprojekter i Danmark

Udvikling af Grønttorvet

Adm. direktør i FB-gruppen Hans-Bo Hyldig

Resumé ved arkitekt maa Michaela Brüel og Karsten Jørgensen.

Grønttorvets flytning

Siden Grønttorvet i 1958 flyttede fra Københavns Indre By til Valby, er storbyen rykket længere ud og omkranser nu torvegrunden. Samtidig har Grønttorvet brug for udvidelsesmuligheder, der vanskeligt kan tilgodeses i Valby. Torvet har derfor etableret sig i et nyt og moderne torv i Højteåstrup med gode trafikale adgangsforhold, og grunden i Valby kan overgå til integrerede byformål med boliger og erhverv.



Ill. Luftfoto og skråprojektion af Grønttorvsområdet,

FB-gruppens udvikling af Grønttorvsområdet

FB-gruppen overtog 1. maj 2016 Grønttorvsgrunden og udviklede her en ny tæt og grøn bydel med ca. 250.000 m² etageareal, heraf 90 % boliger og 10 % erhverv. Udgangspunktet er bæredygtighed og FNs 17 verdensmål.

De ca. 2.300 boliger, inkl. ungdoms- og seniorboliger, fordeler sig på omkring 45 % lejeboliger, 10 % almene boliger, 10% andelsboliger og 25 % ejerboliger.

De ca. 25.000 m² erhverv fordeler sig på 2 daginstitutioner, butikker, cafeer og restaurant og serviceerhverv.

De ca. 90.000 m² friareal fordeler sig med 23.000 m² park og 77.000 m² byrum, gårde og tagterrasser. FB-gruppen har valgt at bevare og videreudvikle strukturelle og bebyggelsesmæssige træk fra det gamle grønttorv, ligesom vejnavne er opkaldt efter frugter og grøntsager. Bebyggelsens hjerte er den 23.000 m² store park, hvor grønttorvshallerne lå. Parken anvendes nu til leg, ophold, aktivitet og fælles spisehus.



Den spiselige by

Den spiselige by udgøres af grønne gårdrum, kantzoner, byrum og gavle med frugttræer og bærbuske.
Teglbyen er inspireret af Valbys industribygninger.



*Projektet tager inspiration fra
Valbys industribygninger*

Fællesskaber omkring dyrkning og andre aktiviteter. Regnvandshåndtering og mikroklima

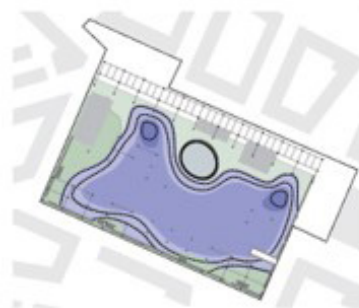


Grønne tage og væksthuse

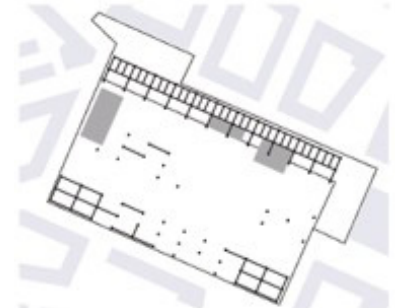
Grønttorvsparken – ”Spis din park”

Forslaget ”Spis din park” vandt med de tre hovedtemaer plantagen, plænen og promenaden arkitektkonkurrencen 1:1 landskab.

- I plantagen plantes over 250 træer med spiselige frugter.
- 25 % af grønttorvshallens konstruktion bevares i form af pergolaer som historisk fortælling.
- Den 7.500 m² store græsplæne rummer et 700 m² spejl bassin.
- Anlæggets 2.600 m² store reservoir er skybrudssikring for en 100 års hændelse.
- Området rummer det fælles spisehus og er samtidig friareal for Københavns Kommunes daginstitution.



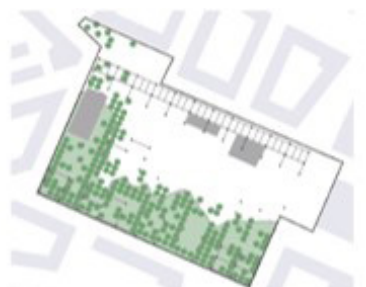
SKYBRUD



KONSTRUKTIONER



PLÆNE



PLANTAGE

*Konceptdiagrammer til at
understøtte de fem målsætninger*



Grønttorvets bebyggelser opføres primært med teglfacader

- Inspiration fra Valbys industribygninger
- Helhed med primært varme farver
- Fokus på detaljer – variationer i struktur, forskydninger, relief osv.
-

750 m² spisehus i parken opføres af bl.a. upcycledede genbrugsmaterialer fra de gamle haller



Fællesskaber

Fællesskabet har spillet en central rolle i den samlede udviklingsplan og udviklingsproces for Grønttorvet.

Ideen om at bygge den nye bebyggelse op omkring en stor grøn park udsprang af et overordnet ønske om at skabe identitet og give værdi til bydelen.

10 grupper integreret daginstitution til Københavns Kommune



Med væksthuse, dyrkningsbede og terrasser på tagene har det fra starten været ideen at skabe sociale mødesteder, der kunne understøtte fællesskaberne i de enkelte karreer.

Beboernes engagement og ansvar er afgørende for en bæredygtig udvikling

For at understøtte, at beboerne trives og hurtigt tager ejerskab til de nye omgivelser har FB-gruppen arrangeret start af taghavefællesskaber i de enkelte karreer. For også at understøtte fællesskaber på tværs af hele Grønttorvet, er beboerne blevet inviteret til fælles aktiviteter i parken, spisehuset og de fælleslokaler, som kan anvendes på tværs af Grønttorvets bebyggelser.

Hovedtidsplan Grønttorvet

Området forudsættes udbygget over en længere tidsperiode – fra 2016 til 2021.

Plan over området med årstal på de enkelte karreers færdiggørelse

REV. 16.08.2019

36

Sammenfatning

Det har de seneste 15-20 år været en trend, at der i byomdannelsesområder bygges tæt med karrébebyggelse i måske seks etager og med placering af højhuse indimellem. Sådan blev det også på Grønttorvsområdet, men det fungerer ikke. Højhusene skaber for store, tomme og forblæste byrum. Vi var ikke klogere dengang.

Det har fra kommunens side været et krav, at nybyggeriet skulle være med teglstensfacader. Men det må efterfølgende erkendes, at der er alt for mange ens fattige murstensfacader.

Der har også været drøftelser om forholdet mellem gadearealer og gårdaraler, hvor kommunen – som på Sluseholmen - har fastholdt, at der skulle være åbne porte mellem gadearealer og karrégårde. Det har derudover været et prioriteret projekt i forhold til den samlede udbygning, at der ikke kun skulle ske noget rekreativt på gaden og i gårdene, men også på tagene. Her er der som nævnt etableret drivhuse og fællesarealer for ejendommens beboere på nogle af bygningerne.

Som en del af projektet er der i dag etableret 2.300 m² etageareal på jorden til fællesarealer for områdets beboere, hvoraf den største del er administreret af grundejerforeningen.

Det har for det samlede område været et mål at etablere en blandet by, med almene boliger, andelsboliger, privat udlejede boliger samt ejerboliger. Der forelå en ældre lokalplan for området, fra før der fra kommunens side kunne stilles krav om, at en vis del af byggeriet skal opføres som alment byggeri. Men det har for FB Gruppen været en del af målsætningen, at der også skulle opføres alment byggeri. Vurderingen er, at investoren i første omgang taber på denne investering, men at dette på længere sigt ændrer sig pga. områdets samlede udvikling som en blandet by.

Det er i forbindelse med projektet konstateret, at højhuse heller ikke egner sig til ungdomsboliger – det er ikke rentabelt på grund af de små lejlighedsstørrelser.

Pensionsselskabet PKA har stået for udviklingen af 6-7 karreer svarende til måske en fjerdedel af byggefeltene. Det drejer sig for PKA om privat udlejning.

FB Gruppen står for omkring tre-fjerdedele af byggefeltene og realiseringen af dem: Det drejer sig både om lejeboliger - herunder almene og ungdomsboliger, andelsboliger og ejerboliger til salg.

Investeringen i Grøntorvets omdannelse har økonomisk set været en god sag. Jorden er købt relativt billigt, og FB Gruppen kunne efter byggemodning sælge ejendomme til 36.500 kr./m² etageareal i forhold til fremtidige byggemuligheder. FB-gruppen kunne i 2018 overføre et overskud til sig selv på omkring 5.000 kr./m² nybygget etageareal. FB Gruppen har en målsætning om ”at være med fra først til sidst”, og sælger ikke ejendomme til udenlandske investorer.

Udvikling af IrmaByen i Rødovre

Bjarne Rieckmann, Stadsarkitekt i Rødovre Kommune

IrmaByen er et helt nyt boligkvarter opstået på Irmas tidligere arealer på Korsdalsvej i Rødovre.

Udviklingen af området har strakt sig over mange år, og de seneste års store tilflytning til Storkøbenhavn har accelereret processen betydeligt. I dag er bydelen et sted, man står i kø for at bo i.

Efter Irma blev samlet med COOP og Irmas egen produktion og lagre blev nedlagt, lå området lidt øde hen. Før var det en hektisk arbejdsplads med mange ansatte, men nu var aktiviteterne begrænsede. Irmas hovedkontor havde dog stadig til huse på området og Irmas tidligere produktions- og lagerbygningerne blev anvendt som lager for Fakta.

IrmaByen er beliggende tæt ved Vestvolden, nær mange sportsfaciliteter og med kort afstand til Rødovre Centrum. Mod øst ses Damhussøen. Tværs gennem billedet løber Roskildevej.



Midt i 0-erne begyndte Rødovre Kommune at fokusere på områdets fremtid. Grundet områdets attraktive beliggenhed i forhold til Københavns city, grønne områder, mange sportsfaciliteter, nærhed til Rødovre Centrum m.m. opstod tanken om at etablere en ny og attraktiv bydel – en version forstaden 2.0. Området blev da også udlagt i Kommuneplan 2006 - 2018 til et integreret bykvarter for en blanding af boliger, kreative erhverv, serviceerhverv og institutioner.

I 2008 henvendte COOP sig til Rødovre Kommune for at høre nærmere om de fremtidige byggemuligheder, da man havde overvejelser om på sigt at forlade området. Denne henvendelse førte til tanker om i fællesskab at udskrive en arkitektkonkurrence om en ny bydel på området. Irmas daværende administrerende direktør Alfred Josefsen ønskede, at bydelen skulle hvile på Irmas grundlæggende værdier; Ansvarlighed / Omtanke / Indflydelse. Ambitionerne var høje både i Rødovre og hos Irma. Ledelsen i COPP var dog stadig lidt i tvivl om afhændelsen af grunden.

Endelig besluttede COOP sig for at sælge grunden og Rødovre og COOP blev enige om, at den rigtige model for at sikre den bedste løsning for begge parter var at udskrive en arkitektkonkurrence om en ny bebyggelse på det ca. 136.000 m² store område. I den efterfølgende kommuneplan 2010 – 2022 medtages området som et af 5 byudviklingsområder. Nu skulle vejen være banet for en god proces.



Irmas tidligere kafferisteri
"Kaffetårnet" med den markante
5m høje skiltning.

For Rødovre var det vigtigt, at den ikoniske bygning, der havde rummet Irmas gamle kafferisteri, blev bevaret. Imidlertid fratræder de drivende kræfter i COOP deres stillinger og dialogen aftager. Og efter at COOP en sommerdag i 2012 pludselig uden varsel bortskaffer det 5 meter høje Irma-skilt på det tidligere kafferisteri, der blev overtaget af Rødovre i 1996, ophører alt samarbejde med COOP.

Den store entusiasme var såret. Men i 2013 henvender en projektudvikler sig, med Claus Gröning Arkitekter som rådgiver, og med et lidt spagfærdigt projekt med to enfamiliehusområder placeret diagonalt omkring et grønt område. Rødovres ambitioner var noget større, og arkitekten blev sendt "glad" hjem med besked om at komme med noget meget mere ambitiøst – en ny bydel der rummer mangfoldighed og variation i en nutid kontekst.

Desværre går projektudvikleren konkurs og sagen ligger stille en periode indtil ELF Development overtager den. Herefter kommer der skred i udviklingen og Rødovre kan igangsætte lokalplanarbejdet. Og i 2015 er lokalplanen endeligt vedtaget og ELF køber grunden af COOP. Borgmester Erik Nielsen tager første spadestik d. 17. september samme år.

Planlægningsmæssigt er 2024 "horisontåret" for færdigetablering af IrmaByen og hvad deraf følger af infrastrukturinvesteringer for Rødovre Kommune.

IrmaByens koncept.
Copyright Gröning Arkitekter



IrmaByens ikoniske pejlemærke

Irmas oprindelige kafferisteri - lokalt kaldet "Kaffetårnet" – står som et markant pejlemærke centralt i bydelen. Tårnet er tegnet af arkitekterne Thorkil Klerk og Bent Mackeprang og opført i 1968. Bygningen er et meget fint eksempel på dansk modernistisk industribyggeri. Efter Irma havde nedlagt sin egen kaffeproduktion købte Rødovre Kommune bygningen i 1996 for at sikre den mod nedrivning. Baggrunden var, at bygningen havde og stadig har en meget stor ikon-værdi for Rødovre. Bygningen er synlig langt fra og den fremstod ved opførelsen som en eksponent for den moderne produktion og forstad.

I 2015 blev bygningen fredet og efterfølgende solgt til IrmaByens projektudvikler med henblik på at etablere funktioner i huset til glæde for såvel Irmabyens beboere som alle Rødovres borgere.

Bygningens kulturhistoriske værdi og store kvalitet som pejlemærke har været medvirkende til at IrmaByen er planlagt med dette ikon som det samlende visuelle element.

Lokalplanen

En grundidé var, at området skulle have karakter af den grønne forstad, hvor bygningerne ligger frit i grønne områder. Bebyggelsesprocenten er fastlagt til 85, og det samlede antal boliger forventes at blive omkring 1.000 med i alt op mod 3.000 – 3.500 nye borgere .

Det var vigtigt for Rødovre, at den ny bydel kom til at rumme mange forskellige typer og størrelser af boliger, så der er plads til alle, og at kommunens arkitekturpolitik "Rammer om Livet" blev iagttaget. Den endelige bebyggelsesplan blev derfor fastlagt i et tæt samarbejde med Rødovre Kommune, og planen består af 24 meget forskellige byggefeltet.



Der er en meget stor efterspørgsel på boliger i Storkøbenhavn og særligt i Rødovre har vi mærket dette, så alle ønskede, at bydelen hurtigst muligt blev realiseret. Det blev derfor besluttet at udarbejde en samlet lokalplan for alle 24 byggefeltet. For at sikre overblik og sammenhæng i bydelen valgte vi at udarbejde lokalplanen i to dele. En del indeholdende redegørelse og bestemmelser og en anden del indeholdende en designmanual med særlig vægt på byrummenes

I bestemmelser blev der indført referencer til designmanualens anvisninger. Designmanualen indeholdt i høj grad visuelle anvisninger og var et vigtigt redskab, idet billeder og tegninger ofte siger meget mere end ord. Manualen begynder i den helt store skala og breder sig nedad med anvisninger på de enkelte byrum, bygningstyper, belægninger, belysning, skilte, beplantning m.m. For ikke at efterlade nogen tvivl om de forskellige bygningstypologier indeholder manualen forenklede ”byggeklodstegninger” der fortæller, hvad der er tilladt, og hvad der ikke er tilladt. En metode der skulle vise sig uhyre effektiv.

Ideen var som nævnt at skabe en mangfoldig bydel og de 22 af de 24 byggefelter blev udlagt til forskellige bygningstypologier med boliger. Det mest iøjnefaldende beliggende felt på hjørnet af Korsdalsvej og Fjeldhammervej blev udlagt til butikker og erhverv som et lille detailhandelscenter, og endelig er et byggefelt langs den østlige og sydlige side af bydelen udlagt til pavilloner med inspiration fra pavillonerne omkring Kongens Have. Disse pavilloner er tænkt til iværksættere og mindre håndværk- og administrationserhverv.

Byggefelterne for boliger rummer enfamiliehuse, rækkehuse, townhouses, etageejendomme, punkthuse og huse egnede til en kombination af bolig og mindre erhverv. Etagehøjden varierer fra 1 til 8, incl. penthouses.

Hvert byggefelt rummer sine egne særlige egenskaber og har hver et fællesareal. Byggefelterne er placeret på hver side af et diagonalt bånd, der i den ene ende rummer et urbant rum, hvor Kaffetårnet knejser midt på og i den anden ende udfolder sig i et parkområde. Det urbane rum og landskabsrummet mødes i et indsnævret ”mødepunkt”.

Udviklingen af Rødovre efter 2. verdenskrig er i høj grad sket ud fra velfærdssamfundets præmis om masser af lys og frisk luft, og derfor findes der få planlagte og veldefinerede byrum i stor og lille skala. Ønsket har i forbindelse med den nye bydel derfor været at tilføre både større og mindre sådanne rum til byen. Og trods at Rødovre er en meget grøn kommune, er der til stadighed et ønske fra borgerne om flere grønne områder. IrmaByens hoveddisposition støtter disse kvaliteter.

Det centrale urbane rum med Kaffetårnet. Copyright Gröning Arkitekter



Miljøforhold

På grund af detailhandelscenteret, som der kunne være tvivl om havde regional betydning, blev det for en sikkerheds skyld besluttet, at gennemføre en VVM-redegørelse og miljøvurdering af bydelen. Det var et temmeligt stort arbejde, der indbefattede 19 baggrundsrapporter.

Et miljøområde, der fik særlig fokus, var lokal afledning af regnvand (LAR). I projektet føres alt overfladevand til lokal afledning. Dette sker via lokale opsamlingsområder i de enkelte bykvarterer. Nogle udlagt som åbne våde bassiner og andre som tørre, der først kommer i brug ved sjældnere store regnskyl og kan bruges til andre rekreative formål til hverdag. Vandet ledes fra disse områder til et større bassin, der har karakter af en lille sø og er beliggende ved mødestedet mellem det urbane rum og landsskabsrummet. Det er muligt at lade søen oversvømme og lede vandet ud i en fordybning i parken.

Byggeriet

Og så kom virkeligheden. Trods stor omhu i den meget store lokalplan og hos bygherren viste det sig meget tidligt i anlægsfasen, at der var behov for en strammere styring af friarealer og vej- og stianlæg. Der var tilløb til forskellige uhensigtsmæssigheder; bl.a. at de enkelte grundstykker ikke ville mødes i de rigtige koter. Det blev derfor nødvendigt at supplere planmaterialet med en særlig masterplan for friarealerne, således at den præcise sammenhæng i belægninger og haveanlæg kan opnås.

Projektudvikleren valgte selv at bebygge flere af byggefeltene og resten er blevet videresolgt til andre bygherrer, men selvom lokalplanen var udarbejdet i et tæt samarbejde med projektudvikleren, opstod der hurtigt ønsker om afvigelser fra lokalplanens bestemmelser. Ved detailprojekteringen af de enkelte byggefelte viste det sig også, at der var forhold, der havde været umulige at tage højde for i den skala, man arbejder i på en lokalplan. Derfor er der også enkelte steder sket tilretninger i bebyggelsesstrukturen, men hovedgrebet er intakt.

Der var planlagt to byggefelte med enfamiliehuse, det ene felt med en organisk udstykningsstruktur og det andet med en stram og vinkelret. Sidstnævnte område gav endvidere mulighed for at bygge i to etager, hvilket desværre ikke er muligt ret mange steder mere i enfamiliehuskvarterer. Endvidere er der i dette byggefelt mulighed for relativt store huse med op til 40% erhverv. Begge disse byggefelte blev desværre på et tidligt tidspunkt opkøbt af et typehusfirma og, trods kommunens forsøg på at hindre dette, videresolgt og bebygget med temmelig kedelige og ordinære huse, der ikke udnytter, de muligheder planen giver.

Der har været en utrolig stor efterspørgsel på boligerne i IrmaByen, og mange er blevet solgt eller lejet ud længe inden, de blev færdiggjort. Bydelen er blevet et meget populært sted for både tidligere Rødovreborgere og tilflyttere. En meget stor del af tilflytterne til Rødovre kommer fra bl.a. Frederiksberg og Østerbro. Det byggefelt, der rummer butikker og erhverv, har været lidt bagefter den øvrige udvikling, men detailprojekteringen er her nu gået i gang.



Det var forventet at bydelen stod færdig i 2024, men på nuværende tidspunkt ser det ud til, at hele byen bliver færdig før da.

Eftertanker

IrmaByen er på mange måder en lidt utraditionel bydel. Man har villet meget på en gang. Næsten alle forstadens boligtyper er til stede. Størrelser og højder på bygninger varierer meget. De enkelte delkvarterer (byggefelter) har hver deres egenskaber og særkende. Bydelen er en mosaik af forskellige delkvarterer med forskellige bygningstyper og størrelser, der ligger i grønne områder men dog relativt tæt sammen. Den er realiseret ud fra en samlet lokalplan med 24 byggefelter, der hver især kunne legitimere sin egen lokalplan. Og havde dette være tilfældet, ville det næppe have været muligt at realisere så stor en mangfoldighed og forskellighed i byen uden massive naboprotester. Nu er byen blevet en attraktion og folk står i kø for at bo der. Lidt tankevækkende.

Bydelen fremtræder tydeligt som en særlig bydel, men den er en del af byen. Den hænger infrastrukturelt tæt sammen med resten af Rødovre og der er adgang for alle Rødovreborgere til alle friarealer i området, ligesom der bliver adgang for alle til de kommende aktiviteter i Kaffetårnet.

Resultatets endelige kvalitet kan først måles om nogle år, når alt er færdigbygget; butikkerne taget i brug, Kaffetårnet er indtaget af fællesskabet og buske og træer er vokset til, men perspektivet tegner lovende.

Udviklingsprojekter i udlandet

Arkitekt maa Helle Søholt, Gehl People

Hos Gehl er målsætningen at skabe en ny planlægningspraksis med mennesker i centrum. ”Making Cities for People”.

Danmark skal gå foran, fordi vi har stærke traditioner og gode erfaringer.

De nye urbane udfordringer skaber en dynamisk og foranderlig virkelighed, der er vanskelig at planlægge. Elementerne Miljø og Klimaforandringer, Økonomisk ustabilitet, migration og urbanisering har alle mennesket som fællesnævner. Der er behov for nye planlægningsprocesser med fokus på viden, involvering, samarbejde, transparens og innovation.

I dag spildes vanvittigt mange samfundsmæssige ressourcer på processer, som ikke løser nutidens komplekse udfordringer og byplanmæssige behov. I Gehl arbejder vi globalt med udvikling af nye processer. Det gælder om at planlægge for sundhed, samvær, samtale og sammenhæng. Kort sagt bæredygtighed og livskvalitet i hverdagen for flest muligt.

Den ny planlægningspraksis illustreres ved følgende 4 eksempler: Buenos Aires, Christchurch, Göteborg og Aarhus.

Buenos Aires

Gehl har både været involveret i den kommunale strategiplan til 2027 og bydelsplanen for området ”Barrio 31”.

Det har været muligt at udarbejde en 10 års strategiplan, da der er samme politiske flertal på både nationalt, regionalt og lokalt niveau. Planen er udviklet af adskillige kommunale kontorer, som har arbejdet på tværs af de administrative ”siloer” for at sikre en holistisk og integreret tilgang til omdannelse af byen.

Arbejdet startede med en registrering af livet på offentlige arealer: hvor mange, hvem og hvornår?



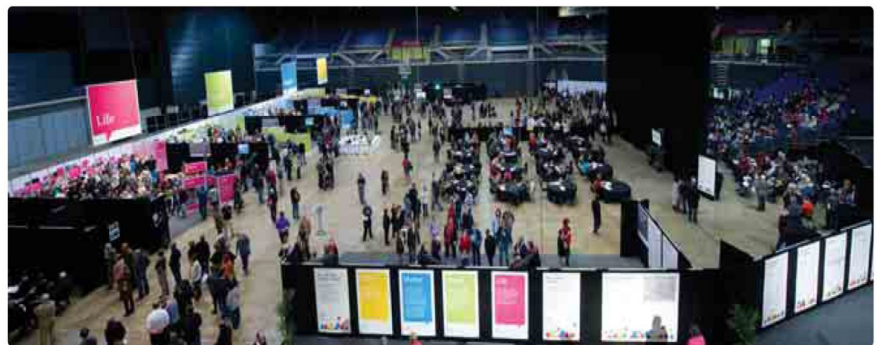
(”Public Space Public Life Survey”).

Det er et problem i Sydamerika, at hele den administrative ledelse skifter, når borgmesteren får ny farve. Denne udfordring forsøgte vi at imødegå ved at arbejde både med ledelsen, på tværs af forvaltninger og lokalt i området.

I "Barrio 31", der er en "favela" med 60.000 indbyggere og en motorvej tværs igennem, var der høj kriminalitet. Borgmesteren valgte at arbejde i kvarteret hver tirsdag formiddag, hvilket rykkede udviklingen. Arbejdet foregik både "top-down" med udarbejdelse af planer og "bottom-up" med borgerdeltagelse.

Christchurch

Byen udtalte ved samarbejdets start: Vi har en plan, men ingen by. På 3 weekendseminarer drøftede borgerne forholdet mellem mennesker, byrum og bygninger. Der kom 120.000 ideer frem. Den dialogbaserede proces foregik som et åbent hus i en idrætshal.



("What kind of city do you want?")

Göteborg

Byen kontaktede Gehl for at designe og facilitere en udviklingsproces. Gehl rådgav byen til ikke at have en arkitektkonkurrence, men snarere en viden- og dialogbaseret proces, der muliggjorde samarbejde med eksperter. Processen blev organiseret med en række seminarer, og alle deltagende multidisciplinære hold modtog betaling som professionelle fagligheder/rådgivere for deres arbejde i processen. Gehl fungerede som rådgiver, ekspert og formidler. I en proces som denne, er det vigtigt at sikre sig politisk samtykke undervejs, og Borgmesteren underskrev flere advisory board rapporter og andre dokumenter undervejs, for at forankre beslutninger igennem forløbet.

(”Intense forhandlinger”).



Aarhus

I omdannelsen af Trælasten er arkitekter, kommune og rådgivere i dialog.

Gehl stod for strukturplan, procesledelse og udformning af byrum.

Der blev fastlagt 5 byggefelter til 5 arkitektvirksomheder.

Gehl udarbejdede oplæg om strukturplanen for området, og gennem workshops samarbejdede arkitektvirksomhederne om udarbejdelse af skitser for deres respektive byggefelter. Skitserne blev præsenteret på 2. workshop og viderebearbejdet af de enkelte tegnester. På 3. workshop var fokus på tilpasning af skitserne til nabobebyggelserne, hvorefter det endelige projekt blev udarbejdet. Dette dannede grundlag for kommunens udarbejdelse af forslag til lokalplan.

Samtidig involverede vi borgerne lokalt gennem pop-up installationer. Her svarede i alt 260 forbipasserende på spørgeskemaer, hvilket var langt flere end de blot 35 personer, der deltog ved det formelle borgermøde i forbindelse med udarbejdelse af lokalplanen.

Det er derfor utrolig vigtigt, at vi møder folk hvor de er, og gentænker de traditionelle planlægnings- og inddragelsesmodeller.

Formålet med processen var bl.a. at sikre både helhed og arkitektonisk diversitet i en samskabende proces og at tage den arkitektonisk kvalitative og innovative idéudvikling fra konkurrencer og parallelopdrag med ind i en lærende proces uden et egentligt konkurrenceelement.

Vil vi skabe byer for mennesker, må processen skabes af og med mennesker.

Boligsocial byudvikling – hvorfor er det så svært at sikre almene boliger eller andre former for billige boliger i udviklingsområder

*Formand for Boligselskabernes Landsforening, direktør i
Lejerbo Palle Adamsen*

I hele 2019 fejrede BL Danmarks Almene Boliger 100 året for de almene boliger. Fødselsdagen er en lille historisk tilsnigelse, for faktisk blev der også før 1919, hvor BL blev stiftet, taget en række initiativer til at bygge det som vi i dag kender som almene boliger. Lægeforeningens boliger i Brumleby fra 1875 er nok de mest kendte.

Men først efter 2. verdenskrig blev den almene boligform afgørende for boligforsyningen, både ved fortætning af eksisterende byer, men ikke mindst ved udviklingen af de mange nye byområder

Realiseringen i hovedstadsområdet af fingerplanen (1947) er nok den mest kendte, men op gennem 1960'erne og 1970'erne var det almene boligbyggeri, sammen med parcelhusene, en driver for udbygning af især de største af vore byer.

Den udvikling blev forstærket ved, at der i perioden efter 2. verdenskrig og frem til starten af dette årtusinde stort set ikke blev bygget private udlejningsboliger eller nye ejerlejligheder i nævneværdigt omfang. Op til dette årtusinde blev der bygget over 550.000 almene boliger. I dag er der 611.000 almene boliger, og over 1. mio danskere bor alment.

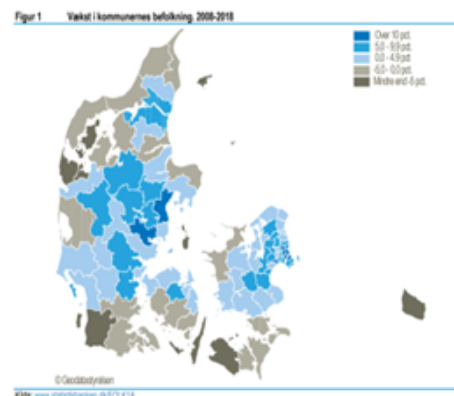
Mens boligforsyningen i mange år efter 2. verdenskrig var planlagt og styret, og den almene bolig udgjorde en stor andel af boligforsyningen, så har udviklingen i dette år-tusinde, både op mod finanskrisen og i 2010'erne været drevet af en stærk kommerialisering, hvor nye private og institutionelle investorer er kommet på banen. Salget af dyre projektlejligheder toppede i 2010,erne og pensionskasserne har sendt mange tusinde dyre lejligheder på markedet.

Urbaniseringen har de sidste 10 år betydet vækst i boligpriserne og det har gjort adgangen til byerne vanskelig for nogle grupper af samfundet og for familier og enlige med almindelige indkomster.

I København er befolkningstallet over en 10 årig periode fra 2008-2018 vokset med 100.000 indbyggere, hvilket svarer til en tredjedel af stigningen i det samlede indbyggertal i Danmark på 300.000 over de seneste 10 år. Og prognosen frem mod 2040 er at stigningen i de 4 største byer vil blive yderligere 245.000 indbyggere.(se nedenstående figur - slide 1)

Indbyggertallet i byerne de seneste 10 år

- I Københavns kommune: 100.000 flere indbyggere svarende til en stigning på 20 pct.
- I de fire største byer stiger indbyggere: 240.000 personer svarende til 17 pct. frem mod 2045.



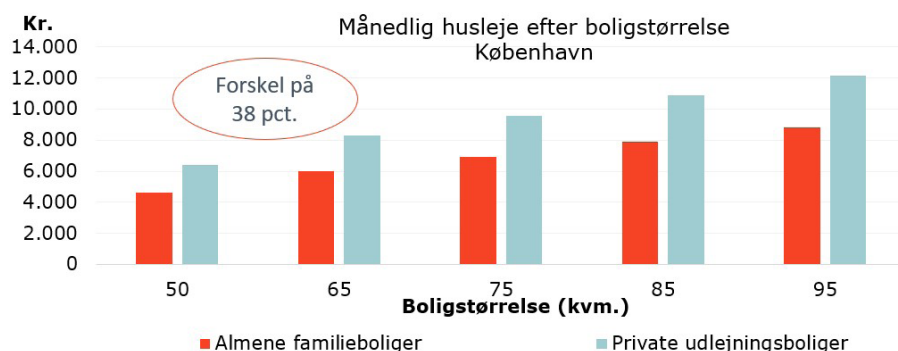
Med udviklingen er fulgt stigende økonomisk ulighed i formuedannelse og i adgangsmuligheder på boligmarkedet. Der er stigende skel mellem ejere og lejere, mellem unge og ældre generationer, mellem dem som er med på arbejdsmarkedet og dem som er uden for.

Og udviklingen sætter sit præg på byen. De sociale, økonomiske og etniske forskelle bliver tydelige imellem byens kvarterer, skolerne, institutionerne, fritidsaktiviteterne og sætter deres præg i tal og statistikker om det hverdagsliv som leves i byen. Og de hårdeste områder bliver parallelle samfund med egne regler, normer, visitationszoner og kriminalitet.

Sammenhængskraft, betalbare boliger og den blandede by er nogle af løsningerne på urbaniseringens og segregeringens negative effekter.

De almene boliger kan løse opgaven med at sikre betalbare boliger til den gruppe, som ellers ikke har adgang til byernes private boligmarked. Også de nyopførte almene boliger er konkurrencedygtige.

Af nedenstående figur (slide 2) fremgår, at en almen nyopført lejlighed på 65m² i København kan udlejes for i gennemsnit 6.000 kr. pr måned, hvilket er 38% under en tilsvarende nyopført privat lejlighed, som koster 8.300 kr.. Tilsvarende prisforskelle gælder for alle lejlighedsstørrelser. Så den almene bolig er en billig bolig i forhold til markedsprisen for nye lejligheder. En tilsvarende sammenligning for Århus kommune vil vise en prisforskel på op mod 50%. Mens forskellene i både Odense og Aalborg er mindre, her er der forskelle på henholdsvis 24% og 9%.



Med planlovens bestemmelse (Billigboligloven 2014) om, at kommunerne i nye lokalplanområder kan kræve, at 25% af boligerne skal være almene, og også kan kræve at de realiseres, har kommunerne det planmæssige værktøj til at blande byen med forskellige ejerformer og funktioner. Og det er kommunerne som gennem deres grundkapital og myndighedsprocedurer beslutter, hvor meget der skal bygges, og hvor det almene byggeri skal lokaliseres.

I en række af de udviklingsområder som udbygges nu har kommunerne enten ikke anvendt 25% muligheden, eller lokalplanlægningen er blev igangsat før planlovsbestemmelsen, eller kommunen har ikke et politisk ønske om blandede boligområder.

I Århus kommune er det en politisk ambition for byens udvikling at skabe en mangfoldig vifte af boligtyper og ejerformer, samt at skabe velfungerende boligområder. Det realiseres bl.a. ved gennem planlægning at styre boligsammensætningen i de enkelte boligområder, herunder ved at stille krav til private udviklere om at 25% skal være almene boliger. Og boligerne kræves opført.



Ud over disse krav til private udviklere kræver kommunen hos de almene bygherrer, at der blandt de almene boliger skal være en andel som er særligt betalbare. Det sidste opnås primært ved at der opføres små boliger, som er reserveret til en boligsocial anvisning til den målgruppe kommunen ønsker. Boligerne gennemføres fra den kvote staten reserverede som særlige flygtningeboliger.

Ved udgangen af 2019 er der 931 almene familieboliger under opførelse spredt rundt i byen og 936 ungdomsboliger.

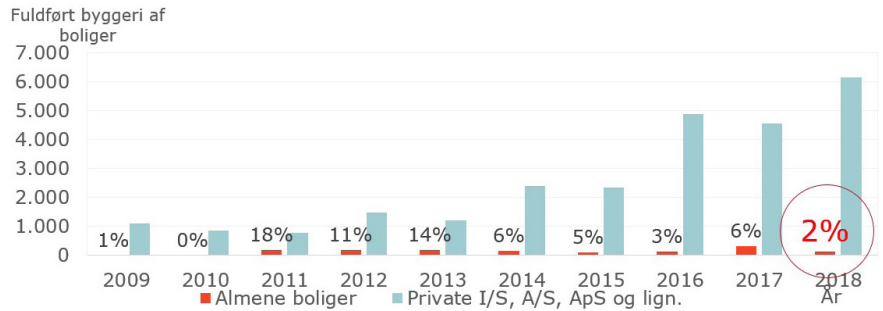
Zoomer vi ind på Københavns kommune er billedet noget anderledes. Over de seneste 10 år er under 5% af de boliger som er færdiggjorte almene familieboliger, og i 2018 kun 2%, svarende til 123 almene familieboliger, jf. neden ståede figur.

Det skal bemærkes, at der i København derudover bygges ungdomsboliger og en række særboliger. Men uanset disse forhold så er det selvindlysende, at en meget stejl befolkningstilvækstkurve og en flad, tenderende til stagnerede kurve for nye almene familieboliger, skaber et større og større gab mellem udbud af betalbare boliger, og efterspørgslen efter dem.

Der er naturligvis oplagte forklaringer om et komplekst udbudssystem

af jordarealer i Københavns kommune, ekstremt høje grundpriser og også høje byggepriser, som alt sammen overstiger det almene byggeris maksimumsrammer betydeligt. Men øges maksimumsrammerne, øges prisen på boligerne, og graden af betalelighed reduceres. Det skal også med i vurderingen, at siden 2014 har Københavns kommune stillet krav til 17 lokalplaner svarende til i alt 175.500 etagemeter, om 25% almene boliger. Formentlig er der ikke i alle planer stillet krav om at boligerne skal opføres.

Få nybyggede almene boliger i København



Presset på byen og byens arealer betyder, at det også er relevant at kigge mod potentialerne i de eksisterende almene boligområder. Cowi foretog i 2019 en undersøgelse af potentialerne i de almene boligernes tage og nåede frem til, at blandt de almene boligafdelinger er der mulighed for at opføre yderligere 1.000 boliger a 65 m².

Hertil kommer at der i de almene bebyggelser fra 50'erne og 60'erne er åbne og frie arealer, som ud fra en planmæssig betragtning kunne bringes i spil.

Når der ikke bygges i højde og drøjde i København skyldes det at Københavns kommune forlanger en ganske betydelig tillægskøbesum, når boligorganisationerne ønsker en udvidet anvendelse af deres ejendom, f.eks. ved udnyttelse af tagetage eller friarealer. Københavns kommunes krav er tinglyst på ejendommene og kommunen opfatter, at man er nødsaget til at håndhæve tillægsgrundkøbesummerne.

Derfor er der nu fremsat et lovforslag som giver adgang til, at kommunerne kan undlade at opkræve tillægsgrundkøbesummen eller dele heraf ved ændret anvendelse eller merudnyttelse af en almen ejendom med henblik på etablering af almene boliger. Lovforslaget har været i høring, men er endnu ikke fremlagt i folketetinget.

Hvis lovforslaget gennemføres, vil der være oplagte muligheder for fortætninger i en række af de almene områder, men der vil være en lang beslutningsproces som også kræver at afdelingerne beboere skal stemme for at deres boligområde skal "urbaniseres".

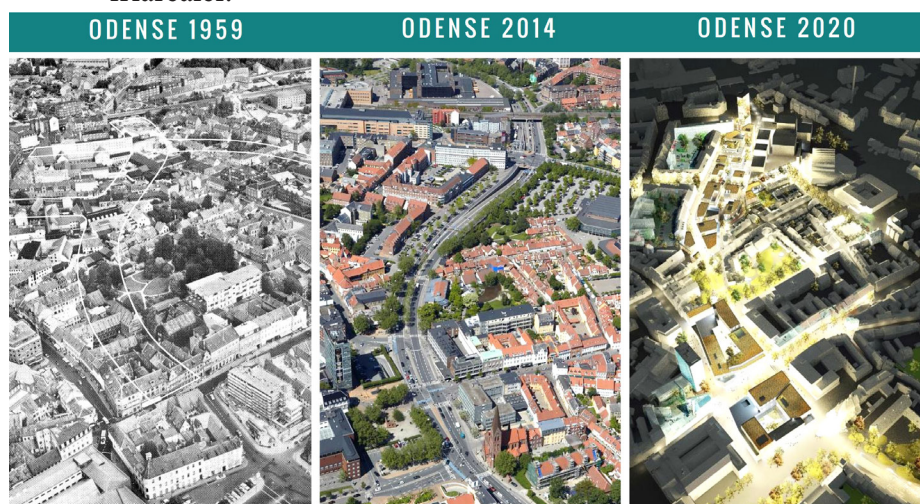
Gennemgangen af eksemplerne viser at der er udfordringer med at skabe blandede boligområder med almene og betalbare boliger, men også at der er værktøjer og muligheder og der er kommuner og områder hvor det er lykkedes. Og skal man sige det lidt polemisk så vil det være at: Byer kommer af sig selv, men blandede byer de skal planlægges og almene boliger er et af værktøjerne.

Kan kommunen sikre en helhedsorienteret planlægning i udviklingsområder og hvordan? (del 1)

Stadsdirektør Stefan Birkebjerg Andersen, Odense kommune

Oplægget identificerer indledningsvis de største udviklingsområder og –projekter, som Odense står overfor. Det drejer sig om følgende:

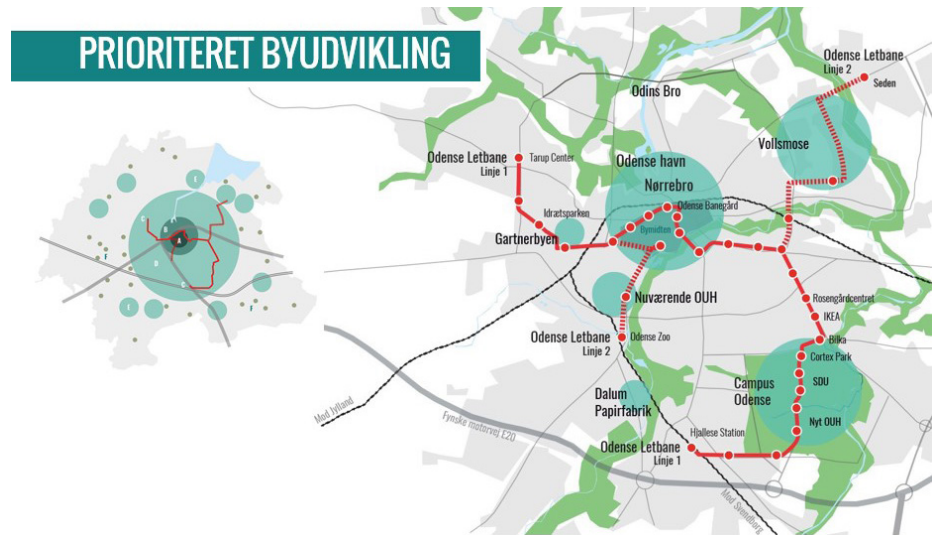
- Etableringen af Odense Letbane med to linjer.
- Omdannelse af Thomas B. Thriges gade under mottoet: Fra gade til by.
- Omdannelsen af Odense Havn til en blandet bydel med både boliger og erhverv
- Udviklingen af Nørrebro fra et blandet erhvervsområde til en levende bydel mellem bymidten og Odense havn
- Udviklingen af Campus Odense med bl.a. Syddansk Universitet og Nyt OUH i centrum
- Transformation af Vollsmose fra udskældt ”ghetto” til integreret bydel med funktionsblanding, arkitektonisk variation og nye friarealer.



Odense fra by til land

Erfaringerne med kommunens rolle i planlægningen og gennemførelsen af disse store projekter har været, at det politiske lederskab er helt afgørende. Kommunalbestyrelsen skal sætte retningen for projekterne og sikre opfølgningen på det overordnede plan. Forvaltningen – som har den daglige kontakt med projekterne – skal operationalisere og implementere de politiske beslutninger i form af konkrete krav til diverse bygherrer og developere. Det er i den sammenhæng vigtigt, at forvaltningen har forståelse for investorernes incitamenter og vilkår, uden at det dog betyder frafald af kommunens visioner og planer i en given projektsammenhæng. Fasthed og klarhed fra kommunens side giver investorerne sikkerhed. Et vigtigt element i kommunens planlægning og styring af udviklingsprojekter er, at fremhæve og fastholde sammenhængen mellem det enkelte projekt og helheden i et givent områdes udvikling.

PRIORITERET BYUDVIKLING



I Odense er visionerne og rammerne for byudviklingen samlet i en Bystrategi 2019, som også fungerer som kommunens planstrategi. FN's 17 verdensmål har været styrende for bystrategien, som omfatter følgende temaer:

- Alle skal med i fællesskabet
- Kreativitet og drivkraft
- Byudvikling med kvalitet
- Bæredygtig mobilitet



Omsat til praksis betyder det, at kommunen bl.a. vil satse på:

- Overveje muligheder for strategisk opkøb af arealer
- Strategisk placering af nye almene boliger for at skabe blandet by
- Fællesskaber i byrum og nye boligtyper
- Etablering af Arkitekturråd for at styrke kvalitet i det byggede miljø
- Krav til klimatilpasning og biofaktor i lokalplaner
- Bæredygtig mobilitet

Sammenfattet er konklusionen, at kommunen både kan og skal gennemføre en helhedsorienteret planlægning, hvor nøglebegreberne er "en samlet vision for byens (og bydelenes) udvikling", "klarhed og fasthed i forvaltningen" og "proaktivt samarbejde med forståelse for developere og investorers vilkår og incitamenter".

Kan kommunen sikre en helhedsorienteret planlægning i udviklingsområder og hvordan? (del 2)

Stadsarkitekt Peder Baltzer Nielsen, Aalborg kommune

I dette oplæg vil jeg gennemgå tre store byudviklingsområder i Aalborg Kommune. Områderne eller projekterne er enten gennemført, er fortsat aktuelle og / eller er netop startet som nye byudviklingsprojekter. Alle byudviklingsområderne er eksempler på, at en kommunalt initieret helhedsplanlægning kan styre byudviklingen.

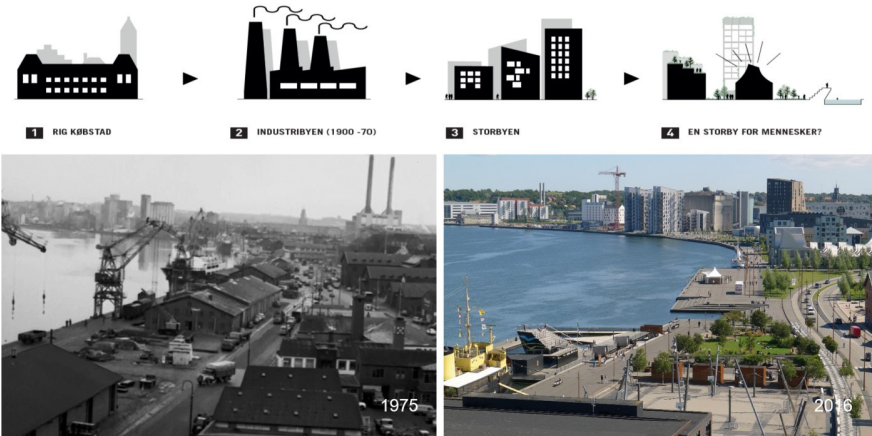
De tre eksempler er:

- Havnefronten på fjordens sydside, som er vidt fremskredet og primært udvikles i kommunalt regi
- Aalborg Øst, som er i fortsat proces og udvikles ikke mindst i samarbejde med Almene Boligselskaber
- Stigsborg Havnefront på fjordens nordside, som er planlagt og udvikles i regi af et ”Udviklingsselskab”

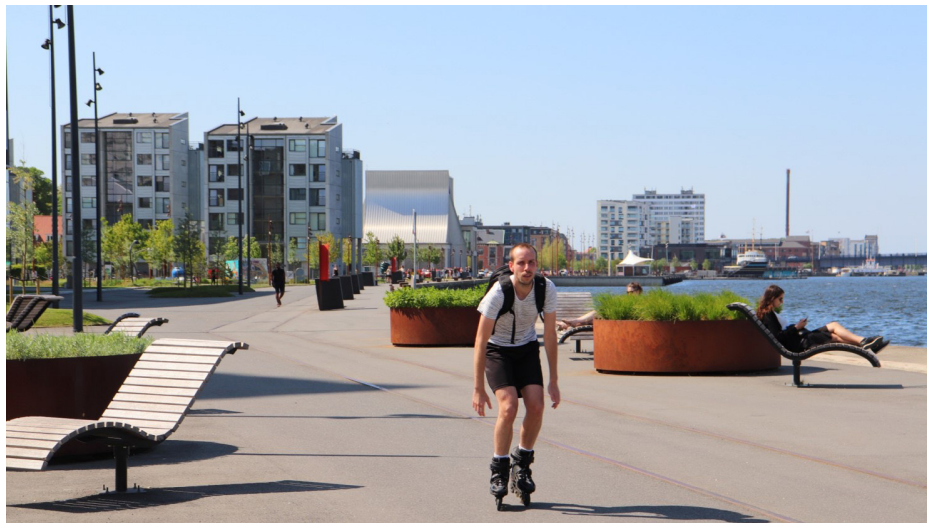
Aalborg Havnefront.

Udviklingen af Aalborg Havnefronten har stået på siden 70'erne og er indbegrebet af den transformation som Aalborg har gennemgået de sidste årtier fra primært at være et industrialiseret samfund – en industriby til i dag i højere grad at kunne betegnes som et videns- og servicesamfund – eller en videns- og kulturby. Den primære del af Havnefronten rummer i dag store rekreative strækninger hvor kulturinstitutioner som Utzon Centeret og Musikkens Hus er placeret. Men den rummer naturligvis også mange boliger. Boliger som udnytter den unikke mulighed det er at være placeret tæt på fjorden / vandet. Det skaber et godt mix for byen – fjord, rekreation og boliger. Ofte er den slags lokaliteter forbeholdt dyre ejerlejligheder. Men i Aalborg er det anderledes. Tilbage i 2009/10 – umiddelbart efter finanskrisen – besluttede det daværende byråd at investere i op mod 7.000 ungdomsboliger. Investeringen skete i et tæt samarbejde med byens almene boligselskaber og blev udmøntet i form af kommunens grundkapitalindskud til de respektive projekter med de mange ungdomsboliger. Der blev fra starten lagt vægt på god arkitektur, bæredygtighed og ikke mindst boligernes placering i byen. Derfor er op imod 1.000 af ungdomsboligerne placeret på Aalborgs Havnefront. Her ligger de side om side med nogle af de dyreste ejerlejligheder i Aalborg. Den gennemsnitlige pris for en ungdomsbolig på havnefronten er ca. 4.000 kr. om måneden for en lejlighed på brutto 50 m². Den heraf følgende sociale diversitet var således tilsigtet – det var en del af strategien for byens udvikling, og har således været med til at sikre et levende byliv i området. Kommunens vigtigste styringsinstrument har her været en klar politisk vision (bl.a. udtrykt og godkendt i Planstrategien fra 2011), ønsket om en høj grad af diversitet i byudviklingen og et målrettet samarbejde med boligselskaberne og private udviklere med det kommunale grundkapitalindskud som styringsredskab.

Aalborg – fra købstad og industriby til moderne storby



*Byrum med identitet, diversitet og social integration
I dag – et mangfoldigt og blandet område, hvor de dyreste lejligheder ligger side om side med billige ungdomsboliger.*

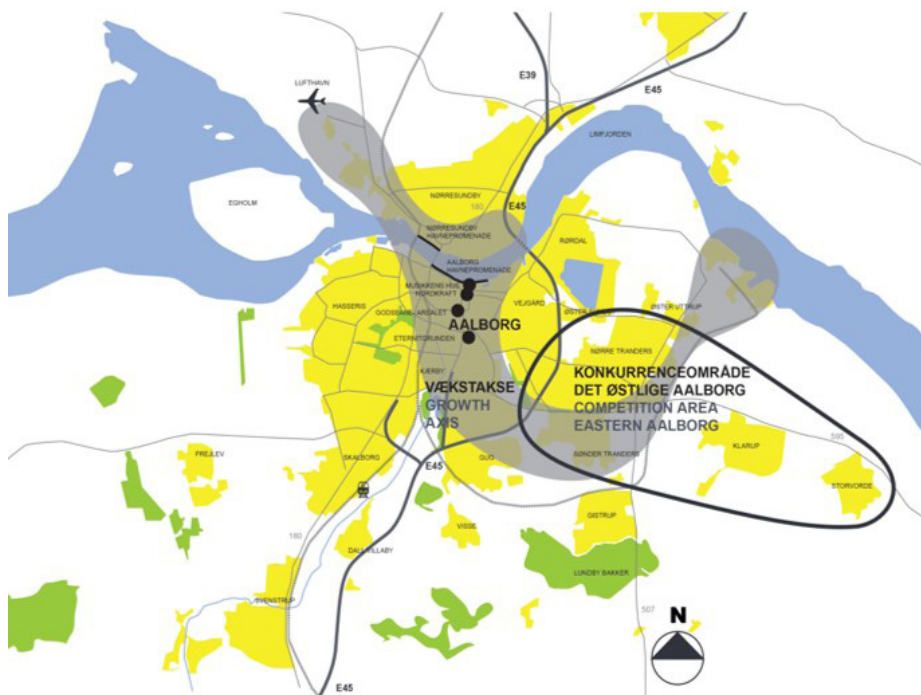


Aalborg Øst

Det østlige Aalborg var længe en samspilsramt bydel domineret af almene boliger. Men bydelen er blevet løftet igennem store offentlige investeringer i bl.a. universitetet og det kommende supersygehus, samt ikke mindst gennem et tæt samarbejde mellem kommunen og stakeholders i området. Dele af samarbejdet blev aftalt i et såkaldt "charter" – et gensidigt samarbejde med ønsket om løbende at dele udviklingsprojekter, planlægning m.v. med hinanden.

Aalborg Kommune deltog i 2012 i Realdanias konkurrence for "Fremtidens forstæder", som var en udløber af projektet "Forstædernes Tænketaank" – et projekt nedsat i et samarbejde mellem Realdania og det daværende Naturstyrelsen under Miljøministeriet. I Aalborg blev konkurrencen vundet af Tegnestuen Vandkunsten. Konkurrencen lagde en overordnet struktur for det østlige Aalborg m.m. og omhandlede en bydel på op mod 30.000 indbyggere.

*Fremtidens forstæder -
City in Between 2012 konkurrence*



I slutningen af 0'erne (før konkurrencen City in Between) tog Aalborg Kommune og Himmerland Boligselskab de første skridt til en gennemgribende revitalisering af Aalborg Øst. I første omgang blev der opført et Sundheds- og Kvartershus indeholdende beboerfaciliteter, apotek, lokalpolitistation etc. Gennem Himmerland Boligselskabs vision (Kildeparken 2020) for renovering af mange boligafdelinger blev grundlaget lagt for et tillidsfuldt samarbejde med områdets beboere, boligselskabet og kommunen.

Efter afviklingen af bydelskonkurrencen for det østlige Aalborg, startede Aalborg i årene efter et tæt samarbejde mellem kommunen, Himmerland Boligselskab og Realdania. Samarbejdet som har stået på frem til i dag, har handlet om kombinerede fysiske og sociale udviklingsprojekter i bydelen. Boligområderne er gradvist blevet fornyet både arkitektonisk og socialt, der er kommet nye lokale institutioner, der er tilføjet private udlejningsboliger og sidst er der i området blevet åbnet en rute for Danmarks første selvkørende bus.



Der er tale om ”et langt sejt træk”, som i dag er benævnt Aalborgmodellen. Alle har haft en vigtig rolle i at bidrage til, at ikke mindst det centrale område i bydelen – benævnt Tornhøjområdet – er blevet fornyet. Det gælder ikke mindst det centrale områdes indhold med Sundheds- og Kvartershuset, kulturhuset Trekanten, 2 dagligvarebutikker, et demensplejehjem, en afdeling med ældre- og handicapboliger, enkelte almene ungdomsboliger og flere almene og private familieboliger.

Kommunen har haft en central rolle i udviklingen af dette nye centrum for Aalborg Øst. Styringsinstrumenterne har været – i forlængelse af konkurrencen City in Between, at skabe et klart åbningsbillede for Tornhøjområdet, at fastlåse dette i en rammelokalplan, at få flere kommunale forvaltninger til at bidrage til områdets udvikling gennem kommunale investeringer samt bruge grundkapitalindskuddet til de almene boliger målrettet. Det sidste har bl.a. ført til et seriøst samarbejde om at matche de almene boliger med private boliger for at opnå en god diversitet i boligsammensætningen.

Endelig har den fysiske omdannelse af en tidligere mørk og skummel tunnel til en åben bro og Astrupstien med et smukt design – finansieret af Realdania og Aalborg kommune – medvirket til at løfte området betydeligt.

Det tætte samarbejde, den gode arkitektur og den målrettede satsning på diversitet i boligudbuddet har medvirket til, at der i dag er skabt en levende bydel som distancerer sig betydeligt fra den tidligere truende betegnelse ”ghetto – område”.



Stigsborg Havnefront

Stigsborg Havnefront er et nyt, næsten jomfrueligt udviklingsområde på Limfjordens nordside. Aalborg Kommune besluttede i starten af 10'erne, at søge området byudviklet gennem et ”udviklingsselskab”. I første omgang blev der udskrevet en konkurrence (et parallelopdrag) for det 55 ha store område med fokus på områdets fysiske og økonomiske udvikling. På den baggrund udarbejdedes en ”helhedsplan” som blev vedtaget af Aalborg Byråd. Planen rækker frem til 2045.

Stigsborg Havnefront. Parallelopdrag med fysisk / økonomisk vision for byudviklingen af bydel på 55 ha. til ca. 7.000 nye borgere. Her visualisering udført af Tegnestuen Vandkunsten.



Stigsborg Havnefront. Parallelopdrag med fysisk / økonomisk vision for byudviklingen af bydel på 55 ha. til ca. 7.000 nye borgere. Her visualisering udført af Tegnestuen Vandkunsten.

Helhedsplanen var herefter grundlaget for et udbud for den 1. etape af det store område – omhandlende byggemuligheder for ca. 80.000 etagemeter boliger, en skole samt andre bymæssige faciliteter. Udbuddet førte til dannelsen af Stigsborg Havnefront P/S som ejes af Aalborg Kommune, Pensionskassen PFA og det private byggeselskab A. Enggaard.

Styringen af udviklingen af den første etape (2019-28) sker gennem samarbejdsaftalen, ”Helhedsplanen”, det opfølgende kommuneplantillæg og en rammelokalplan, som dels regulerer alt det ”mellem husene”, dels gradvist frigør byggefeltet. Der er tillige udarbejdet et kvalitetskatalog for såvel de kommende bygninger, deres arkitektur og volumen, som den kommende byggemodning – design af udearealer, veje, stier og parker.

Det er kommunens oplevelse, at byråd, forvaltninger og medarbejdere samt de partnere der samarbejdes med i P/S’et skal være meget opmærksomme på og præcise omkring samarbejdets Governance – model, etableringen af et ”uafhængigt” sekretariat og kommunens to roller – dels som partner med ønsker til nytænkning omkring bydelens udvikling og dels som myndighed.

Internt i kommunen skal politikere og forvaltning ligeledes være skarpe på de to kasketter – ejerandel og myndighed. Forvaltninger og medarbejdere skal omkring byudviklingen, byggemodning og fx ejerforhold til infrastruktur kunne slippe, at de ikke skal byggemodne eller medtage større infrastrukturanlæg i de kommunale budgetter. De skal så at sige leve op til ”kill your darlings”.

Kommuneplantillæg og Rammelokalplan er centrale redskaber i styringen af byudviklingen for Stigsborg-området.

Modernisering af redskabskassen / Planloven?

På det overordnede plan kan erfaringerne med kommunens rolle i disse tre udviklingsområder sammenfattes i følgende citat:

”Man skal have blik for det hele og handle i kaos. Politik og planlægning er byledelse, og byplanlæggerne er ledere. Et lederskab der må udføres i et samspil med det politiske lederskab og borgerne i en folkelig og demokratisk proces – i samskabelse”.

Citatet stammer fra: The Art of City Building, Nordic City Network, 2018.

Citatet refererer til, at der er rigtig mange discipliner, fagligheder, instrumenter, love og forvaltninger (i bred forstand), der skal spille sammen og som skal tages i betragtning, når man skal besvare et spørgsmål som ”kan kommunen sikre en helhedsorienteret planlægning i udviklingsområder – og hvordan”.

Svaret er ja. Og svaret må heller ikke være andet end – ja. Kommunen – og i den sammenhæng Byrådet – er den eneste instans der kan og skal sikre denne sammenhæng på borgernes og samfundets vegne. – Naturligvis.

Men har vi i dag de rigtige redskaber?

Planloven er et centralt (og godt) redskab i denne sammenhæng. Planloven rummer bestemmelser der kan bruges til at formulere vision, strategi, struktur og (helt aktuelt) en nødvendig grøn omstilling.

Sammenfattende er det dog vurderingen i dag, at der er for stor afstand mellem på den ene side kommuneplanens hovedstruktur og strategier og på den anden side lokalplanernes bestemmelser for bebyggelsesplanen, byggeriets volumen og arkitektur og på den tredje side de konkrete byggeriers udformning.

Det ville være et stort fremskridt, hvis der kunne skabes en højere grad af sammenhæng mellem Planloven og Byggeloven. Det kunne sikre kommunen stærkere og mere sammenhængende redskaber.

I en kommende evaluering af Planloven bør denne ses i sammenhæng med Byggeloven og Bygningsreglementet.

Planlovens bestemmelser for hvad en lokalplan kan (og skal kunne) bør revideres. Det synes at være forældet, at lokalplanerne stadig har et detaljeret fokus på den enkelte bygnings arkitektur gennem en verbal beskrivelse af arkitekturen i paragraffer. Her bør Byggeloven fornyes og give mulighed for, at kommunerne i højere grad end i dag kan vurdere det enkelte projekts udformning og arkitektur som det fremgår af en given ansøgning – uden at kommunen på forhånd detaljeret har skrevet arkitektoniske bestemmelser ind i lokalplanen. Det er ikke nogen garanti for god arkitektur, at der – måske – 5 år før den konkrete byggesag er formuleret (teoretiske) bestemmelser i lokalplanen. Til gengæld bør Byggeloven indeholde mulighed for, at større byggerier sendes i høring i fx 14 dage – parallelt med de nabohearinger vi allerede ser i dag.

Til gengæld kunne lokalplaninstrumentet fornys således, at det i højere grad er omdrejningspunktet for den grønne omstilling. Vi kunne med fordel forstærke lokalplanens bestemmelser for, hvad det er for en karré, et kvarter, en bydel vi gerne vil have skabt med den pågældende plan. Hvor stort et volumen, hvilke højder, hvilket miljø – i bred forstand – hvilke grønne tiltag vi ønsker for det givne område som lokalplanen omhandler. Det vil give en meningsfuld dialog med borgerne – fremfor et detaljeret fokus på en arkitektur for den enkelte bygning som (måske) i den konkrete byggesag vil være helt anderledes.

Og det vil give en bedre forståelse for og sammenhæng med de overordnede strategier for byen og kommunen. Borgeren vil få nye muligheder for at kunne identificere sig med planerne for naboområdet.

Deltagerliste

34 meter over havet - ha	Kenn Birger	Havedesigner
Arkitema	Anne Worm	Byplanarkitekt
Arkitema	Zuha Alasadi	Byplanarkitekt
Arkitema	Ann Bentzen	Landskabsarkitekt
Bergmann&By	Solveig Bergmann Nielsen	Bystrategisk konsulent / Indehaver
Blå Kors Rold Skov	Hanne Thomsen	Forstander
Boligselskabet AKB København	Søren-Emil Schütt	Organisationsbestyrelsesmedlem
By & Havn	Julie Enevoldsen	Studentermedhjælper
By & Havn	Simon Hjortskov Christensen	Studentermedhjælper
Byplanhistorisk Udvalg	Grethe Silding	Arkitekt
Byplanhistorisk Udvalg	Karsten Jørgensen	Arkitekt
Byplanhistorisk Udvalg	Peder Boas Jensen	Arkitekt
Byplanhistorisk Udvalg	Jens Clemmensen	Arkitekt / Byplanlægger
Byplanhistorisk Udvalg	Michaela Brüel	Byplanarkitekt maa / Formand
Byplanhistorisk Udvalg	Helle Juul	Founding partner, CEO, JUUL-FROST ARKITEKTER
Byplanhistorisk Udvalg	Ole Christiansen	Geograf
Byplanhistorisk Udvalg	Gertrud Jørgensen	Professor
Byplanhistorisk Udvalg	Sven Illeris	Professor em
Byplanhistorisk Udvalg	Hans Kristensen	Sociolog
Byplanhistorisk Udvalg	Niels Helberg	Sociolog
Børling rådgivning og formidling	Paul Børling	Arkitekt
Aps		
DAC	Bjarne E. Jensen	Seniorprojektleder
Dansk Byplanlaboratorium	Ellen Højgaard Jensen	Direktør
Den Gamle By	Anneken Appel Laursen	Museumsinspektør
Egedal Kommune	Lotte Roed	Chefkonsulent
Erik D. Præstegaard	Erik D. Præstegaard	Pensionist
Gehl Architects	Victor Pastorino Nyman	Arkitekt
Gehl arkitekter	Daniel Boesen	Arkitekt
Glostrup Kommune	Christine Brønnum-Johansen	Landskabsarkitekt
Glostrup Kommune	Susanne Nørgaard	Planlægger
Glostrup Kommune	Birgitte Skoven	Urban Designer
Green Building Council Denmark	Charlotte Falstrup	Teknisk konsulent
Gribskov Kommune	Rina Erstad	Byplanarkitekt
Hillerød Kommune	Frode Andersen	Byplanlægger, Projektleder Favrholm Byudvikling
Høje-Taastrup Kommune	Anna Elise Rasmussen	Arkitekt
Høje-Taastrup Kommune	Birgitte Bøgeløv	Arkitekt, Byplanlægger
Høje-Taastrup Kommune	Astrid Jørgensen	Planlægger
Ikano Bolig	Cecilie Tarras Madsen	Fællesskabsudvikler og Byplanlægger
Ishøj Kommune	Søren Aakjær	Byplanlægger
Ishøj Kommune	Louise Ochmann	Koordinator for plan
JJW Arkitekter		Udviklingsafdelingen
KADK	Syreen Louise Kihm	Arkitekt
Kanalbyen i Fredericia	Anne Romme	Chefkonsulent
Kolding Kommune	Louise Bjerre	Projektleder
Kolding Kommune	Hans Peter Therkildsen	Projektleder
	Lene Lindberg Marcussen	Landskabsarkitektur-studerende

KU	Jeppe Kalnæs	Landskabsarkitekt
Kurhotel Skodsborg	Rikke Andreassen	Arkitekt
Københavns Kommune	Mette Haugaard Jeppesen	Byplanlægger
Københavns Kommune	Jeppe Cronwald Svendsen	Byplanlægger
Københavns Kommune	Katrine Lundbye Westphall	Byplanlægger
Københavns Kommune	Mikkel Vinther Jensen	Byudvikler
Københavns Kommune	Tobias Kjærulff	Fuldmægtig
Københavns Kommune	Sophus A. J. Bojesen	Projektchef
Københavns kommune	Ditte Døssing	Projektchef
Københavns Kommune	Esben Paludan	Projektchef
Københavns Kommune	Siv Raun Andersen	Projektleder / Arkitekt
Københavns Kommune	Signe Thora Kampf Larsen	Teamleder
Københavns Kommune	Thea Marie Dam	Seniorforsker Emeritus
Københavns Universitet	Niels Boje Groth	Kommuneplanlægger
Mariagerfjord Kommune	Karina Lindved	Arkitekt maa
Odense Kommune	Jette Flinch Nyrop	Arkitekt MAA, strategisk byudvikler
Odense Kommune	Anne Solitander Bohlbro	Landskabsarkitekt
Rambøll	Christian Bilbo Vedel	Landskabsarkitekt
Rambøll	Gorm Egdal Larsen	Landskabsarkitekt
Rambøll	Sirkku Singer	Arkitekt maa, Afdelingsleder
Rambøll Danmark A/S	Malene Munch	Programleder for Byen til Vandet
Randers Kommune	Malene Lauge Nielsen	Økonomisk chefkonsulent
Randers Kommune	Jimmi Joensen	Chefkonsulent
Roskilde Kommune	Lisbet Østrup	Strategisk byudvikler
Roskilde Kommune	Mads Christian Bundgaard	Lektor emeritus
RUC	Henrik Toft Jensen	Lektor Emeritus
RUC	Peter Skriver	Afdelingsleder
Rødovre Kommune	Lise Kongsgaard	Arkitekt
Schønherr	Elin Bendixen	Planlægger/Arkitekt
SLA	Sofie Dybro	Arkitekt
Tegnestuen Vandkunsten	Stine Christiansen	Fuldmægtig
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen	Daniel Zilmer Theisen	Fuldmægtig
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen	Pernille Ventzel Hansen	Chefkonsulent
Transport- og Boligministeriet	Mikael Lynnerup Kristensen	Kontorchef
Transport- og Boligministeriet	Stine Klingenberg	Afdelingsleder
Aalborg Kommune	Thina Wallin Jensen	Studerende
Aalborg Universitet København	Anita Pedersen	Studerende
Aalborg Universitet København	Peter Ingemann Hansen	Byplanlægger
Aarhus Kommune	Katrine Kracht	Byplanlægger
Aarhus Kommune	Sophie Langkjær Jensen	Teamleder
Aarhus Kommune	Lisbeth Roi Madsen	Landinspektør, adj. professor
	Niels Østergård	Arkitekt
	Henrik Witthøft Jensen	Arkitekt & professor em i byplan- lægning ved LU
	Vibeke Dalgas	Landskabsarkitekt MDL
	Maria Boe-Whitehorn	
	Lis Seier Helberg	