

Hverdagsliv i Hovedstadsregionen

Fingerplan 2.0

En konkurrence om Hovedstadens fremtid



Backscatter



Arkitektforeningen



DREYERSFOND





Hverdagsliv i Hovedstadsregionen

Fingerplan 2.0

Rapport vedrørende udviklingen i Hovedstadsområdet i forbindelse med konkurrencen Fingerplan 2.0 - En konkurrence om Hovedstadens fremtid. Udarbejdet af Backscatter og udgivet af Arkitektforeningens lokaledelse i København januar 2023 med støtte fra Dreyers Fond.

Skribenter:

Sara Nardi, Thøger Riis Michelsen, Astrid Rybner & David Hartel.

Forsidefoto: Unsplash

Alle rettigheder tilhører skribenter og bidragsydere og hæftet eller dele heraf må ikke kopieres eller deles uden samtykke fra Akademisk Arkitektforening.

Indholdsfortegnelse

Forord	s. 4
Metode	s. 5
- Borgerinddragelsesdesign og procesfaser	s. 6
- Fase 1 - Digital analyse af lokale Facebook samtaler	s. 7
- Fase 2 - Digital Mobilisering	s. 11
- Fase 3 - Fysisk workshop med borgerrepræsentanter	s. 11
Borgermanifest for Fingerplan 2.0	s. 14
Temabeskrivelse	s. 17
- Tryghed	s. 20
- Velfærd	s. 23
- Byliv og beboersammensætning	s. 26
- Støj og luftforurening	s. 29
- Transport og livskvalitet	s. 32
- Byudvikling og byfortætning	s. 37
- Klimatilpasning og biodiversitet	s. 40
- Adgang til natur	s. 43

Forord

Hovedstadsregionen vokser med 12.000 indbyggere om året, hvilket medfører et stadigt større pres på regionens infrastruktur. Nybyggeri truer byens ledige kvadratmeter og pladsen til natur og fællesskaber i byrummet. Hjemmearbejde er kommet for at blive med konsekvenser for transportmønstre og bylivet i regionen. Samtidig tvinger klima- og biodiversitetskrisen os til at gentænke måden vi bygger og udvikler byen på.

De mange komplekse udfordringer Hovedstaden står overfor kalder på, at Fingerplanen, som har sat retningen for byens udvikling de sidste 75 år, tages op til revision. I modsætning til den proces, der blev kørt i 1940'erne, hvor det kun var arkitekter, der tegnede Fingerplanen, ønsker Arkitektforeningen i dag, at borgernes perspektiver helt fra start inddrages i processen og er med til at udforme konkurrenceprogrammet.

Backscatter har som rådgiver på opgaven designet og faciliteret et forløb, hvor vi hjalp Arkitektforeningen med at lokalisere hvilke temaer, der for borgerne er centrale i Fingerplan 2.0. Dette forløb bestod af tre faser.

I den første fase analyserede vi borgernes digitale samtaler med henblik på at forstå, hvilke temaer der optager dem, hvordan de bliver omtalt og i hvilke geografiske områder. Over 1.191.605 debatindlæg er blevet analyseret på tværs af over 60 lokale Facebook grupper fra Hovedstadsregionens 32 kommuner. I den næste fase aktiverede vi borgere i de lokale Facebook grupper og opfordrede dem til at bidrage direkte med input til, hvilke udfordringer og uforløste potentialer, de mener, der skal arbejdes med i deres lokalområde. Afslutningsvis inviterede vi administratorerne af de lokale Facebook grupper til en fysisk workshop, hvor de som repræsentanter fra deres kommune skulle udvikle visioner for fremtidens Hovedstadsregion.

I rapporten opsamles resultater fra processen i en kortlægning af de udfordringer, potentialer og centrale spørgsmål, som borgerne i Hovedstadsregionen ønsker at Fingerplan 2.0 skal komme med løsninger til.

Rapporten giver fagpersoner involveret i Fingerplan 2.0 et indblik i borgernes hverdagsliv, behov, bekymringer og drømme for byens udvikling. Rapporten bidrager dermed til at udviklingen af Regionen sker på demokratisk vis, da konkurrenceprogrammet nu står på skuldrene af en ambitiøs borgerinddragelsesproces i regional skala.



Metode

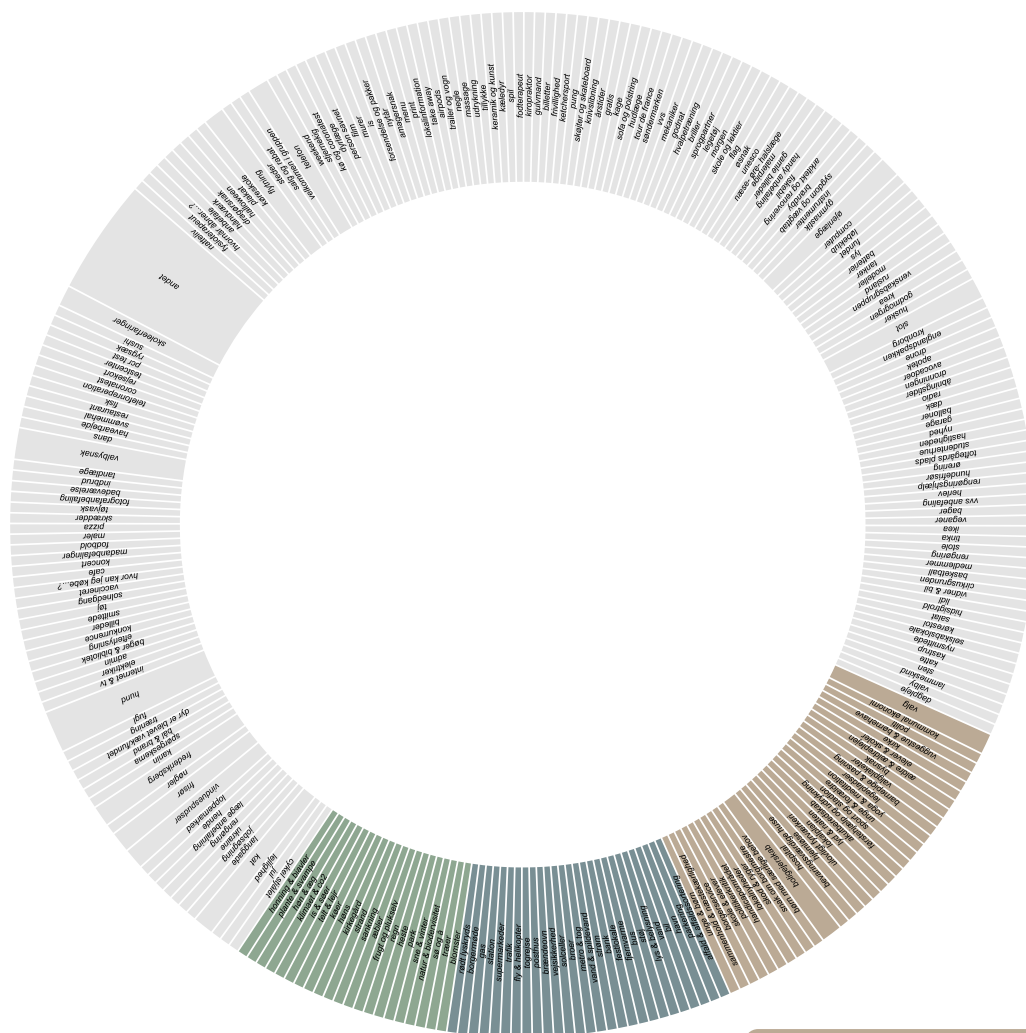
FASE 1

Fase 1 - Datagrundlag

- 65 lokale Facebook grupper fra Fingerplanens 32 kommuner og bydele i Københavns Kommune
- Næsten 1,2 mio. ekstraherede Facebook opslag skrevet mellem juli 2019 og september 2022
- Filtreret til 177.821 opslag i perioden baseret på antal interaktioner

1

Lokale samtaler - i tre overordnede temaer



Hverdagsliv, lokalpolitik og velfærd

Infrastruktur og mobilitet

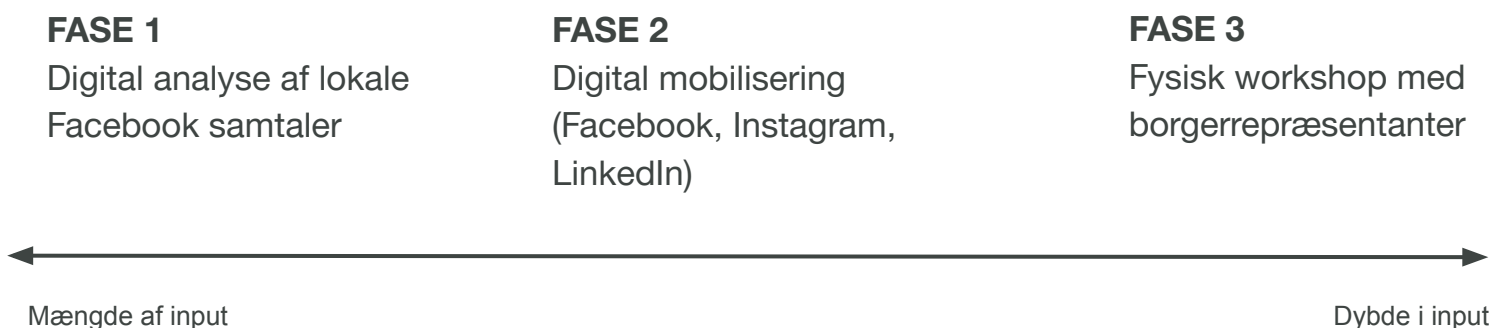
Natur og grønne områder

Borgerinddragelsesdesign og procesfaser

Projektet har haft til formål at lokalisere og forstå de temaer, der fra et borgerperspektiv, skal være centrale i Fingerplan 2.0. For at undersøge dette har følgende spørgsmål været guidende igennem hele projektet:

- **Hvilke** temaer fylder meget på tværs af hele regionen?
- **Hvor** fylder temaerne meget?
- **Hvordan** bliver de omtalt både generelt og specifikt i forskellige zoner i Fingerplanen?

Borgerne fra Hovedstadsregionen er blevet inddraget i projektet via forskellige metoder, igennem tre faser. Den indirekte inddragelse (Fase 1) foregik gennem en digital analyse af de lokale samtaler, der udspiller sig på tværs af 68 Facebook grupper tilknyttet Hovedstadsregionens 32 kommuner og Københavns bydele. Den direkte borgerinddragelse foregik både digitalt, via udfyldelse af et spørgeskema (Fase 2), og fysisk via deltagelse i en fysisk workshop (Fase 3).



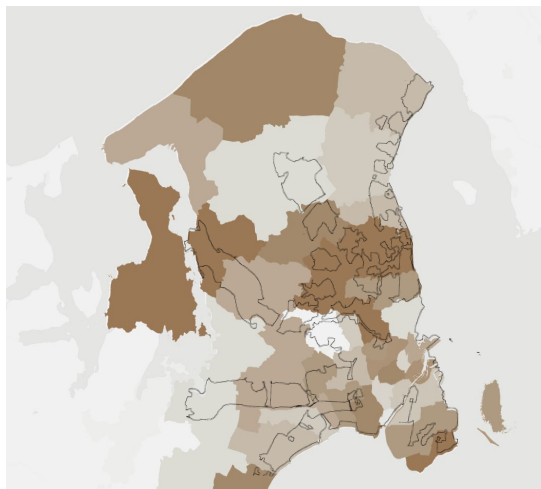
FASE 1: Digital analyse af lokale Facebook samtaler

Formålet med Fase 1 har været at tune ind i lokale samtaler og fokusere på de temaer, der får folk op af stolene, samt opnå en geografisk forståelse af temaerne.

Interessante Facebook posts blev lokaliseret, baseret på mængden af interaktioner (antal kommentarer). Ved brug af algoritmen BERTopic blev emnet for hver post kategoriseret, og disse emner blev gennem kvalitativ inspektion inddelt i tre overordnede temaer (hverdagsliv, infrastruktur og natur). De tre temaer blev da analyseret for tre zoner af Hovedstadsregionen (håndfladen, knoerne og fingrene) for at opnå en geografisk forståelse af temaerne. Afslutningsvis zoomede vi ind på specifikke temaer, der er særligt relevante for udviklingen af Fingerplan 2.0 (stationer, vand, støj og trafik).

FASE 1

Centrale samtaler i de tre zoner



Hverdagsliv, lokalpolitik og velfærd

Håndryggen:

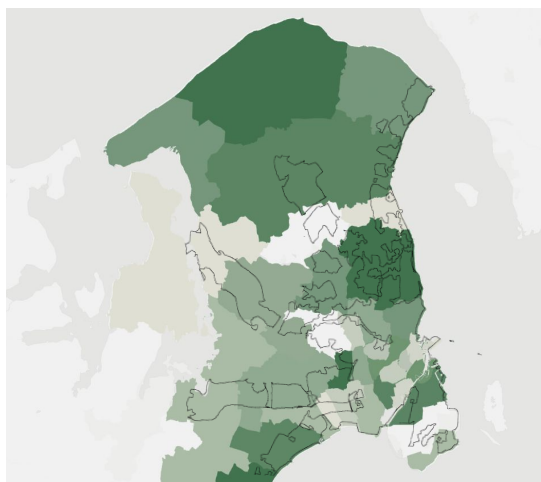
Hvordan tilgodeser vi forskellige typer behov? Unge beboere, gamle beboere mm.

Knoerne:

Centralisering af velfærd;
Byfortætning

Fingrene:

Hvordan holder vi liv i bycentre uden for storbyen?



Natur og grønne områder

Håndryggen:

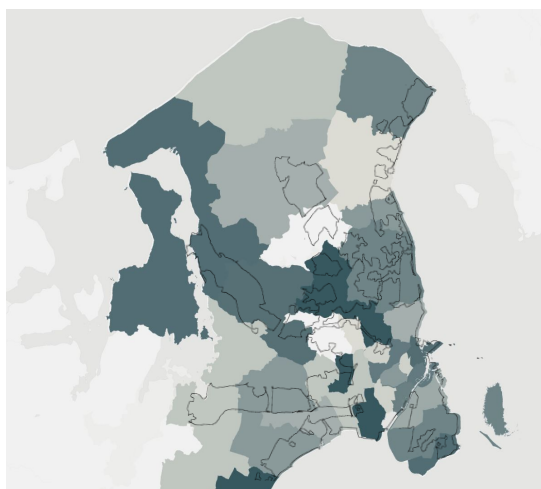
Hvordan får vi natur ind i hverdagen?

Knoerne:

Hvordan passer vi bedst på vores fælles grønne områder?

Fingrene:

Brugsret vs naturbeskyttelse: Hvordan passer vores skove og fælles store naturarealer ind i en større klimasamtale?



Infrastruktur og mobilitet

Håndryggen:

Hvordan får vi plads til alle i en tæt by med mange typer køretøjer på lidt plads?

Knoerne:

Hvordan skaber vi hurtig og let adgang ind og ud af byen?

Fingrene:

Hvordan får vi hverdagen til at hænge sammen uden en bil, når vi bor langt fra hinanden og fra vigtige funktioner?

FASE 1

Zoom ind på tre temaer, som er særligt centrale for Fingerplan 2.0



Stationer

Håndryggen:

Hvordan skabes der mere tryghed på stationer?

Knoerne:

Hvordan gøres den offentlige transport til et mere attraktivt alternativ til bil, for dem, der pendler på arbejde?

Fingrene:

Hvordan holder vi liv i busstationer og togstationer? Svært at leve uden bil og manglende forbindelser til nabokommuner



Vand og vandstigninger

Håndryggen:

Hvordan sikrer vi det byggede miljø mod havstigninger og kraftigere regnskyl i takt med byfortætningen?

Knoerne:

Hvordan skaber vi klimarobuste kystkommuner, hvor det er attraktivt at bo?

Fingrene:

Hvordan sikrer vi vores havmiljø mod for meget forurening?



Støj og trafik

Håndryggen:

Hvordan opdeler vi det sparsomme byrum og gaderne retmæssig mellem alle trafikanter?

Knoerne:

Hvordan reducerer vi motorvejenes trafikstøj og samtidigt muliggøre en hurtig forbindelse til KBH?

Fingrene:

Hvordan forbinder vi de ydre kommuner gennem en sikker og støjsvag trafik-infrastruktur?

FASE 2: Digital mobilisering (Facebook, Instagram, LinkedIn)

Formålet med Fase 2 har været at stimulere refleksion og få direkte input fra borgerne omkring de potentialer de ser, og de udfordringer de møder, når de færdes i deres lokalområde.

To video-opfordringer blev med hjælp fra administratorerne lagt op i de Facebook grupper, vi havde observeret og analyseret data fra i Fase 1. Videoerne linkede videre til en simpel Typeform-survey, hvori borgerne blev spurgt til udfordringer og potentialer.

De samme videoer blev desuden lagt op på forskellige SoMe kanaler (Facebook, Instagram og LinkedIn) med henblik på at nå bredere ud.

Ved brug af semantisk netværksanalyse blev emnerne i borgernes besvarelser inddelt i overordnede temaer og zoner. Analysen bidrog til en yderligere nuancering af resultaterne fra analysen i Fase 1, samt lokalisering af nye udfordringer og potentialer.

Fase 2 - Datagrundlag

- 75 besvarelser fra kommentarspor og typeform
- 24 kommuner og bydele i København repræsenteret
- Insamlet i perioden mellem 2. og 21. november 2022

FASE 3: Fysisk workshop med borgerrepræsentanter fra Hovedstadsregionen

Fase 3 har haft til formål at give borgerrepræsentanterne mulighed for at kvalificere og kommentere på udfordringer og potentialer kortlagt i Fase 1 og 2. I denne faser blev der desuden udviklet et borger-manifest for Fingerplan 2.0 med visioner for fremtidens Hovedstad.

Borgerrepræsentanterne blev inviteret og rekrutteret via deres lokale Facebook grupper. De fleste af dem er administratorer eller engagerede borgere, der har været aktive i deres gruppe i de seneste måneder.

Fakta om den fysiske workshop

- 10 borgerrepræsentanter
- Kommuner/bydel repræsenteret: Valby, Nørrebro, Høje Tåstrup, Albertslund, Gladsaxe, Rødovre, Hedehusene, Bispebjerg, Indre by
- 3 medlemmer fra Advisory Board
- 5 medlemmer fra Arkitektforeningens lokaledelse

1 Video-opfordringer og Typeform med fokus på udfordringer og potentialer



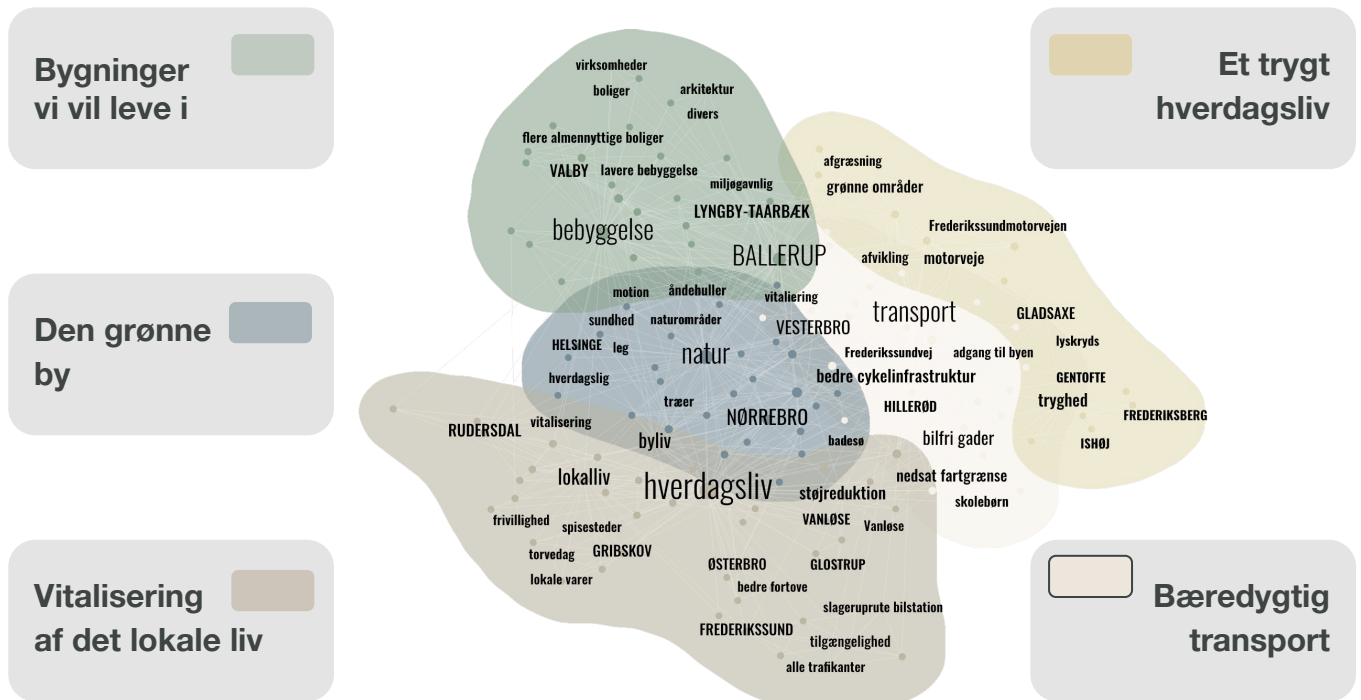
Giv din kommune en stemme i Fingerplanen 2.0!

Fingerplanen 2.0 er en ny samlet infrastrukturplan for hvordan hovedstadsregionen skal udvikle sig i de næste mange år.

I er dem, der ved mest om jeres by. Derfor skal jeres stemmer være med til at udforme denne vigtige plan.

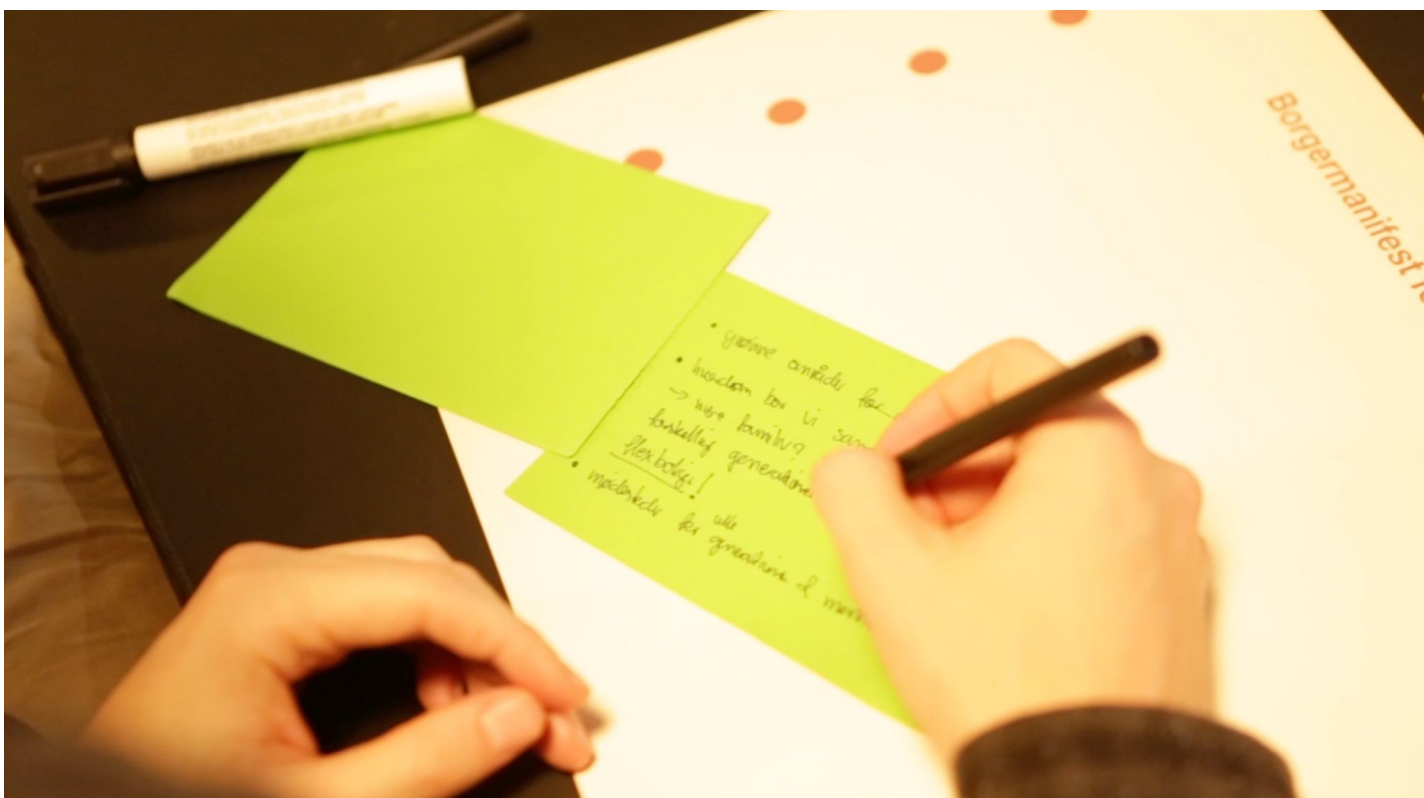
Let's start! press Enter ↵

2 Analyse af Typeform-besvarelser



Typeform-besvarelserne blev analyseret gennem en såkaldt semantisk netværksanalyse. Denne type analyse gør det muligt at lokalisere, hvilke overordnede temaer, der findes på tværs af respondenternes svar. De forskellige farvede klynger består af en række begreber, der ofte nævnes sammen i besvarelserne. Hvis begrebet "biltrafik" og begrebet "støj" ofte nævnes sammen, vil disse to begreber altså ligge tæt på hinanden i netværket. Tilsammen udgør en klynge af begreber altså en form for samtale om et overordnet tema.

FASE 3



Borgerrepræsentanter kommenterer, nuancerer og bygger videre på analysens resultater, samt udvikler visioner for fremtidens Hovedstadsregion.



SKITSEFORSLÅG TIL EGNSPÅN FOR

STORKØBENHAVN

UDARBEJDET 1947 AF EGNSPÅNKONTORET
(TEKNISK KONTOR FOR UDVALGET TIL PLANLÆGNING AF KØBENHAVNSEGNET)

Borgermanifest for Fingerplan 2.0

Borgermanifest for Fingerplan 2.0

I de næste mange år skal der skabes gode steder at bo i Hovedstadsregionen for mange flere mennesker. Samtidig må den forventede byvækst ikke forværre den klima- og biodiversitetskrise, vi allerede står i. Hvis Fingerplan 2.0 skal være lige så ambitiøs og historisk som den første udgave lavet for 75 år siden, skal den være med til at lægge fundamentet for at Hovedstadsregionen bliver verdens første CO2-nedbringende Hovedstad. Samtidig skal Fingerplan 2.0 skabe den bedste livskvalitet for nye såvel som gamle beboere.

- **Skab en region med mange flere attraktive, selvforsynende byer og bydele, der hver især har deres "håndflade" og "fingre".** Selvforsynende byer er byer, der dækker alle basale behov. Boliger der er til at betale. Velfærdsinstitutioner til børn, unge, voksne og ældre er decentraliseret og tæt på bopælen. Lokale arbejdspladser i form af satellitkontorer, således at hvis både dig og mig bor i Gentofte men arbejder for Københavns Kommune, så har vi altid et sted, vi kan arbejde i vores lokalområde. I en selvforsynende by, er adgang til natur og kultur i hverdagen ikke et nice-to-have, det er et basalt behov.
- **Aktiv mobilitet. Blød trafik. Offentlige og kollektive transportformer.** Stands den ensrettede strøm af mennesker og biler mod det indre København. Hvorfor skal alle familier der bor uden for København have 2 biler, hvis de skal have livet til at hænge sammen? Når vi om 10 år kigger tilbage på Hovedstadsregionen anno 2022, så er biltrafik og støj fortiden. 75 % af al transport er kollektiv. Cykel eller offentlig trafik er igen blevet danskernes foretrukne transportform, fordi det simplethen er det sundeste, billigste og mest praktiske valg for alle. Cyklen kan desuden altid tages med på busser, tog og metro - også i myldretid - eller lejes, når man ankommer på stationen.
- **Skab en by til slow living.** En by, hvor vi har lyst til at samles i meningsfulde fællesskaber, hvor vi har tid til omsorg, og overskud til at hjælpe hinanden, når vi falder eller bliver gamle. Skab en by, hvor man kan høre både fugle og menneske stemmer. En by hvor børn og unge kan gå ned ad gaden og fordybe sig i de store tanker uden at tankerne afbrydes af bilstøj. Hvor man som ungt menneske kan møde rollemodeller og få store drømme om, hvem man gerne vil være.

- **Borgernær natur til alle, uagtet hvor i Regionen man bor.** Vær kreativ i måden naturen anvendes i byrummet, således at den kan kombinere flere vigtige dagsordner på én gang: fremme af biodiversitet, rekreation, klimatilpasning og CO2-lagring.
- **Grøn programmering.** Gør det nemt for beboerne i nye såvel som gamle byområder, at tage det grønne valg - både i egen bolig, i fælles lokaler og i det offentlige rum. Programmer bydelen med funktioner, der understøtter deleøkonomi, genbrug, reparation, fælles indkøb og spisning.
- **Brug, hvad der allerede er af byggematerialer og eksisterende bygninger, klogt.** Eksempelvis kan de gamle parcelhuse i forstæderne via segmentering i flere men mindre bolig-enheder give et hjem til mange flere mennesker (ældre, singler, ikke-traditionelle familietyper) uden at vi behøver bygge nyt.
- **En gennemtænkt byggeproces.** Dé, hvor man skal bygge nyt, skal de nye bygninger være så smukke og holdbare, at man aldrig vil have lyst til at rive dem ned. Når nye områder udvikles, er det ikke nok, at det kun er boliger, der bliver bygget. Alle de funktioner, der skal til, for at skabe et levende byliv (butikker, idrætsfaciliteter, kulturinstitutioner og forsamlingshuse) skal tænkes ind. Giv jer god tid til at inddrage dem der skal bo og leve i bygningerne i designbeslutningerne.
- **Harmonika-by.** Vi går en omskiftelig fremtid i møde. Byplanlægning og fysiske rammer skal nemt kunne tilpasses uventede chok og situationer såsom pandemier, vandstigninger eller ankomst af krigs- såvel som klimaflygtninge. Investér nu i løsninger, der kan være med til at beskytte vores byer mod tidens store kriser.
- **Et godt byrumsdesign kan meget...men lad være med at designe for meget.** Efterlad frirum til det uplanlagte, så borgerne i lokalområdet også kan komme med ideer til, hvordan de vil give bygninger og fællesfaciliteter en form, der passer til deres behov.



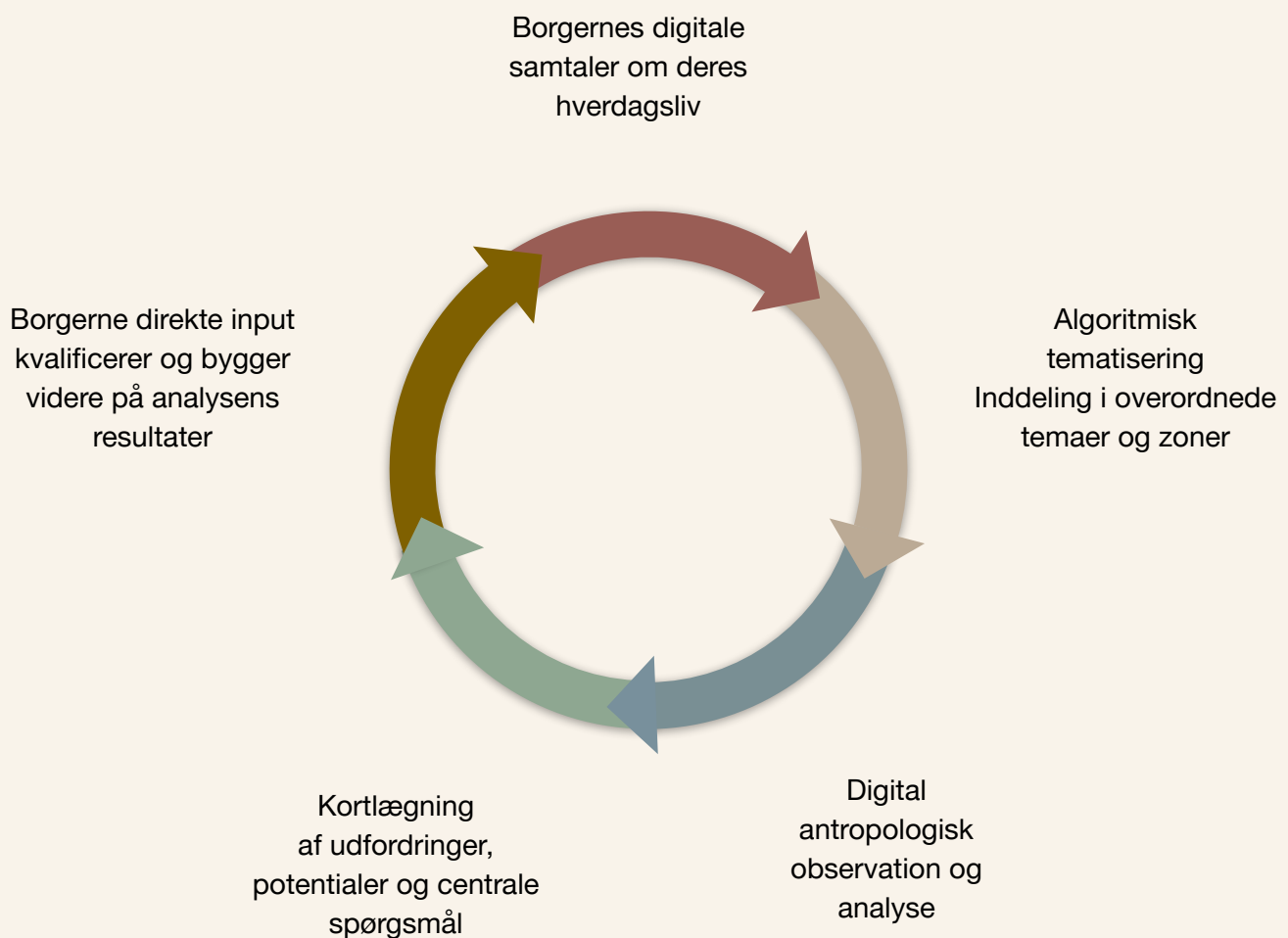
Temabeskrivelse

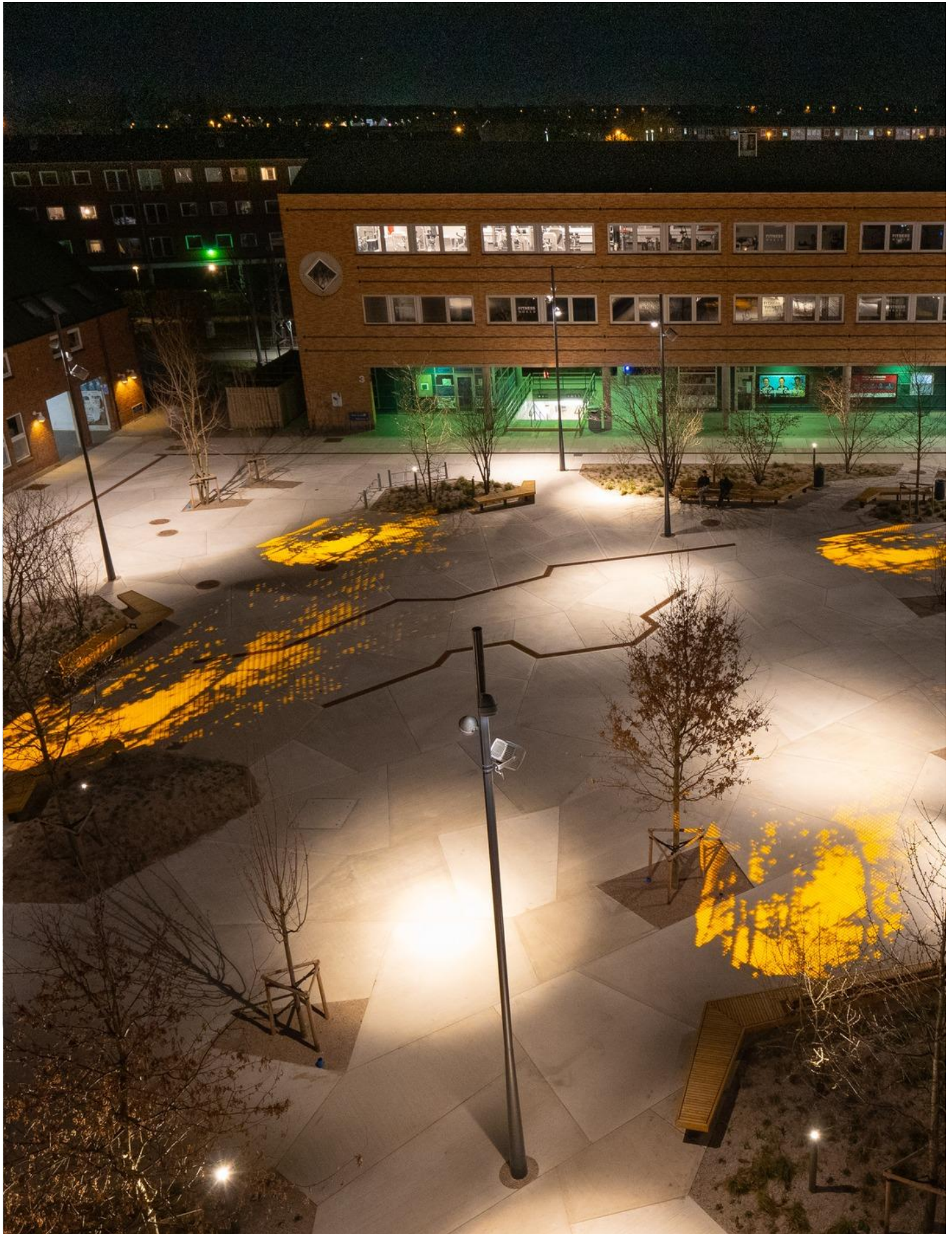
Udfordringer, potentialer og centrale spørgsmål

Temabeskrivelse

Dette kapitel beskriver projektets resultater, der består af 8 samlende tematikker. Tegningen nedenfor opsummerer iterationerne i processen med at lokalisere disse temaer og formulere de spørgsmål, der skal ligge til grund for udviklingen af konkurrencen Fingerplan 2.0.

På følgende sider tager temabeskrivelserne udgangspunkt i datamaterialet, samt borgernes direkte input genereret under den fysiske workshop. Temaerne præsenteres i form af udfordringer og potentialer, som er særligt centrale for borgerne i Hovedstadsregionen. Billederne illustrerer nogle af de centrale pointer fra temabekrivelsen og de fleste af dem er konkrete eksempler, borgerne refererede til enten på deres Facebook grupper eller under workshoppen.

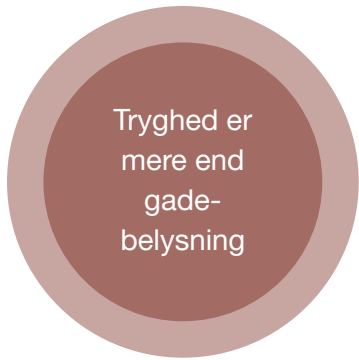




Ballerup. Foto: Ballerup Kommune.

Tryghed

UDFORDRINGER



Utryghed omtales i form af tre overordnede fortællinger:

'Fysisk utryghed', der fx relaterer sig til manglende gadebelysning eller byrumsdesign som stiller dårligt gående eller svagtseende dårligt. Mange efterspørger lys konkrete steder og kritiserer kommunens besparelser på gadelys. Samtidig er der mange, der opfordrer til at slukke lys og gadebelysning mhp. energibesparelser.

'Social utryghed' opleves, når der ikke er genkendeligt liv på gadeplan. Utryghed er forårsaget af friktioner, konflikter eller ligefrem fremmedhad mellem forskellige målgrupper, der deles om samme begrænsede plads og bruger den til forskellige aktiviteter.

I datamaterialet kan vi se at problematikken særligt er til stede i håndfladen fx i konflikten mellem hjemløse, der opholder sig på en togstation i længere tid, og andre brugere, der kun bruger stationen i korte øjeblikke, inden de rejser videre igen.

'Eksistentiel utryghed'. Vi lever i en kompleks verden. Vi har udsigt til en usikker og omskiftelig fremtid, præget af mange kriser (klimakrise, migrationskrise, pandemier, energikrise), der påvirker vores byer og den måde, vi som borgere færdes i vores lokalområde og interagerer med hinanden på.

Et centralt spørgsmål er, hvordan byrumsdesign kan styrke tryghedsfølelsen hos borgerne både her og nu og i henhold til fremtiden? Hvordan kan byen understøtte oplevelser af tilhørsforhold, omsorg, tillid til medmennesker, håb for fremtiden, samt individuel og kollektiv handlekraft?

POTENTIALER



Harmonika-byen er en by, der sætter mennesker, byfællesskaber og deres forskellige behov i centrum. Beboerne på tværs af aldre, økonomiske skel, etnicitet og køn, færdes trygt i det offentlige rum.

Udelukkelse af biler fra centrum, samt områder i nærheden af skoler eller karakteriseret ved høj fodgængertrafik, er også blandt de populære løsningsforslag, der ville bidrage til øget fysisk tryghed især blandt børn og ældre.

Stationer som ofte bliver nævnt i debatter om tryghed eller mangel på samme, bør gentænkes og spille en central rolle i tryghedsskabende initiativer. De kunne designes som ikke udelukkende funktionelle steder, men inviterende samlingspunkter, med blanding af funktioner, hvor det føles trygt og hyggeligt at opholde sig, mens man venter på bussen eller toget.

De fysiske rammer i en harmonika-by kan nemt tilpasses nye situationer og uventede chok såsom pandemier, vandstigninger eller ankomst af krigs- og klimaflygtninge.

Strukturelle og langsigtede investeringer i alt fra anlægning af solceller i nye byggerier; byparker, der kombinerer rekreative funktioner og klimatilpasning; rundkørsler, hvor pladsen afsættes til solceller eller biodiversitets-fremmende, vild natur, bliver tit fremhævet som løsninger, der ville sikre vores byer mod hhv. nuværende og kommende kriser.

Borgerne som nøgleaktører i den grønne omstilling
Tilskudsordninger til at installere solceller på eget tag eller til at lave din egen have om til en biodivers oase.



Carlsberg Station. Foto: Carlsbergbyen.

Velfærd

UDFORDRINGER



Det demografiske træk truer velfærdsmodellen, som vi kender den i dag - både når det kommer til dens finansiering og til kvaliteten i velfærdservices. Flere ældre og børn betyder også behovet for flere offentligt ansatte, der kan varetage velfærdsopgaver. Udfordringen forværres i kraft af centraliseringen (skoler, ældre- og handicapområdet graviterer mod byens centrum).

Selvom nogle kommuner er bedre stillet end andre, kan vi se, at borgerne på tværs af regionen peger på udfordringen ved manglende hænder i velfærdssektoren, dårlig hjemmepleje og ældrepleje. Folk i yderkommunerne er desuden bekymrede for, at der kun bliver bygget almene boliger til bl.a. velfærdspersonalet inde i København - og altså ikke i områderne rundt om.

Hvad der skal til for at alle kommuner er mere ligestillet ift. både livskvalitet og adgang til velfærdsfunktioner, uagtet den enkelte kommunes placering, beboersammensætning og økonomiske overskud? Hvordan gør vi adgangen til velfærdsfunktioner gennem offentlig transport lettere for borgerne fra alle kommuner?

Når vi har udsigt til færre og færre hænder i sundhedsvæsenet, hvordan kan vi planlægge vores byer således, at der lægges endnu større fokus på forebyggelse af sygdom?

POTENTIALER



Velfærd er ikke alene noget, der skabes i institutioner såsom børnehaver, sundhedsvæsenet mm. Velfærd, sundhed og trivsel er også noget, der opdyrkes i hverdagen af menneskelige relationer og i stærke lokale fællesskaber.

I dataen kan vi se eksempler på *ultralokale 'velfærdservices'*, som civilsamfundet tilbyder hinanden. Borgerne bruger Facebookgrupper til at tage initiativ til og koordinere alt fra undervisning, genoptræning, udendørs fitness, børnepasning, ældrepleje og vuggestuer drevet af forældre.

Et centralt spørgsmål i forbindelse med i udviklingen af Fingerplan 2.0 er derfor, hvordan velfærdsmodellen i Hovedstadsregionen kommer til at se ud i fremtiden.

Hvordan designer vi en model, hvor civilsamfundet kan være med til at løfte flere velfærdsopgaver fx gennem frivillighed og peer-to-peer hjælp? Hvordan skaber vi faciliteter, hvor borgerne i lokalområdet kan mærke fællesskabet og hjælpe hinanden i hverdagen? Hvor de gamle pensionister kan finde nye og meningsfulde beskæftigelsesformer og fx passe på børn i lokalområdet?

Kan man arbejde med lokale satellitter til uddannelsesinstitutioner fx studiepladser, sygehuse eller hjemmepleje?



Øverst: Danmarks mindste forsamlingshus, Pavillonen Charlottenlund.
Nederst: Langgadehus, Valby.

Byliv og beboer- sammensætning

UDFORDRINGER



Hvordan skabes den gode friktion, der skaber liv i byen? Beboersammensætningen på tværs af regionen er ikke homogen. Forskellene mellem zonerne afspejles også i de udfordringer, relateret til bylivet, der fylder hos borgerne i de tre zoner.

Håndryggen: De ældre ønsker at blive boende i byen, der giver dem lettere adgang til bekvemmeligheder. De unge søger også mod byen pga. studiet og jobmuligheder. Mange typer behov, betinget af aldersforskelle, skal tilgodeses i en tætbygget by med begrænset plads. De unges behov for at søge og afprøve grænser, spille høj musik, feste og bevæge sig i højt tempo i det offentlige rum, står i kontrast til de ældres lavere tempo og behov for ro. Dette kan skabe konflikter mellem grupperinger.

Knoerne. Beboerne i Lyngby Tårnbærk savner faciliteter og aktiviteter for børn, unge og deres forældre. I Herlev og Ørestad savner man sociale og kulturelle arrangementer, og mere liv, leg og festivaller. Jo længere væk man kommer væk centrum, desto større bliver udfordringen med at skabe et levende lokalt byliv i boligområder. Der er en frygt for at nye byudviklingsprojekter (fx i Albertslund) vil ske uden at der bliver taget hensyn til blandingen af funktioner.

Fingrene: En central bekymring i yderkommunerne er de døende bymidter og fraflytning af børnefamilier og unge pga. centraliseringen af kernevefærden. Hvordan fastholdes (eller tiltrækkes) børnefamilier og unge i yderkommunerne? Hvordan holdes der liv i butikslivet nu hvor folk i stadigt højere grad handler på nettet?

POTENTIALER



På tværs af hele regionen kan vi se, at folk efterspørger flere initiativer og fælles faciliteter, der danner rammer om kulturelle oplevelser og møder på tværs af skel i lokalområdet.

Håndryggen. Når flere befolkningssegmenter sameksisterer på samme begrænsede plads, så skal bygninger og områder designes og bylivet kurateres - således, at de mange forskellige brugere enten ikke generer hinanden, eller rent faktisk kan få gavn af hinanden.

Dette kalder på nye eksperimenter med fx funktioner, der skifter i løbet af døgnet, dobbelt programmering af bygninger og nye aktivitetstilbud i byens kulturhuse. *Absalon Kirke* på Vesterbro; *Kanalhuset* på Christianshavn, hvor turister og lokale mødes om fællesspisning; *De gamles by* på Nørrebro, hvor dyr udgør en samtalestarter blandt unge og gamle borgere; *Langgadehus* i Valby med fælles gårdhaver; bliver nævnt som eksempler på, hvordan man kan lykkes med at skabe den gode blandede by.

Knoerne og fingrene. Stigende boligpriser i København har gjort områder uden for centrummet til mere attraktive steder at bo for unge førstegangskøbere og nybagte forældre. Denne gruppe kommer med nye forventninger og ønsker til bylivet.

Nye beboere kan således være med til at skabe et nyt kundegrundlag for nye slags butikker, restauranter og kulturtilbud i disse områder. Et centralt spørgsmål er derfor, hvordan der kan skabes et attraktivt byliv for nytillflyttere, samtidig med at allerede eksisterende sociale miljøer bevares.



Øverst: Distortion, Sankt Hans Torv.

Støj og forurening

UDFORDRINGER



Hånddryggen. I centrum fylder biler stadig for meget - både i bybilledet og i lydlandskabet. Byboerne er trætte af støj og stress. I gaderne, når de skal til og fra arbejde, i byparkerne og selv i folks dagligstuer trænger støjen fra den tunge trafik ind. Nedlæggelse af bilparkering i byen frigør plads til tiltrængt bynatur eller opholdsarealer.

I de ydre kommuner er beboerne afhængige af et godt transportnet i og omkring København. Den centrale udfordring er at give folk muligheden for at komme hurtigt af sted uden at udsætte naboer for skadelig støj forårsaget af privatbilisme. Det andet spørgsmål er hvordan en yderligere udelukkelse af biltrafikken fra København vil komme til at påvirke byerne i de ydre kommuner.

Særligt Gladsaxe og Furesø er nogle af de kommuner i Hovedstadsregionen, hvor trafikstøj er mest omtalt. Her repræsenterer de store motorveje en kontinuerlig støjkilde, der ødelægger beboernes hverdag, bylivet i centrum og naturoplevelser. Eksempler her er Lyngbymotorvejen, Frederikssundsmotorvejen, vejen bag om Selsmosen (Taastrupgaard), og Ring 4. I Vestegnens kommuner er der stor bekymring for at Kattegat Forbindelsen vil generere mere trafik i området.

POTENTIALER



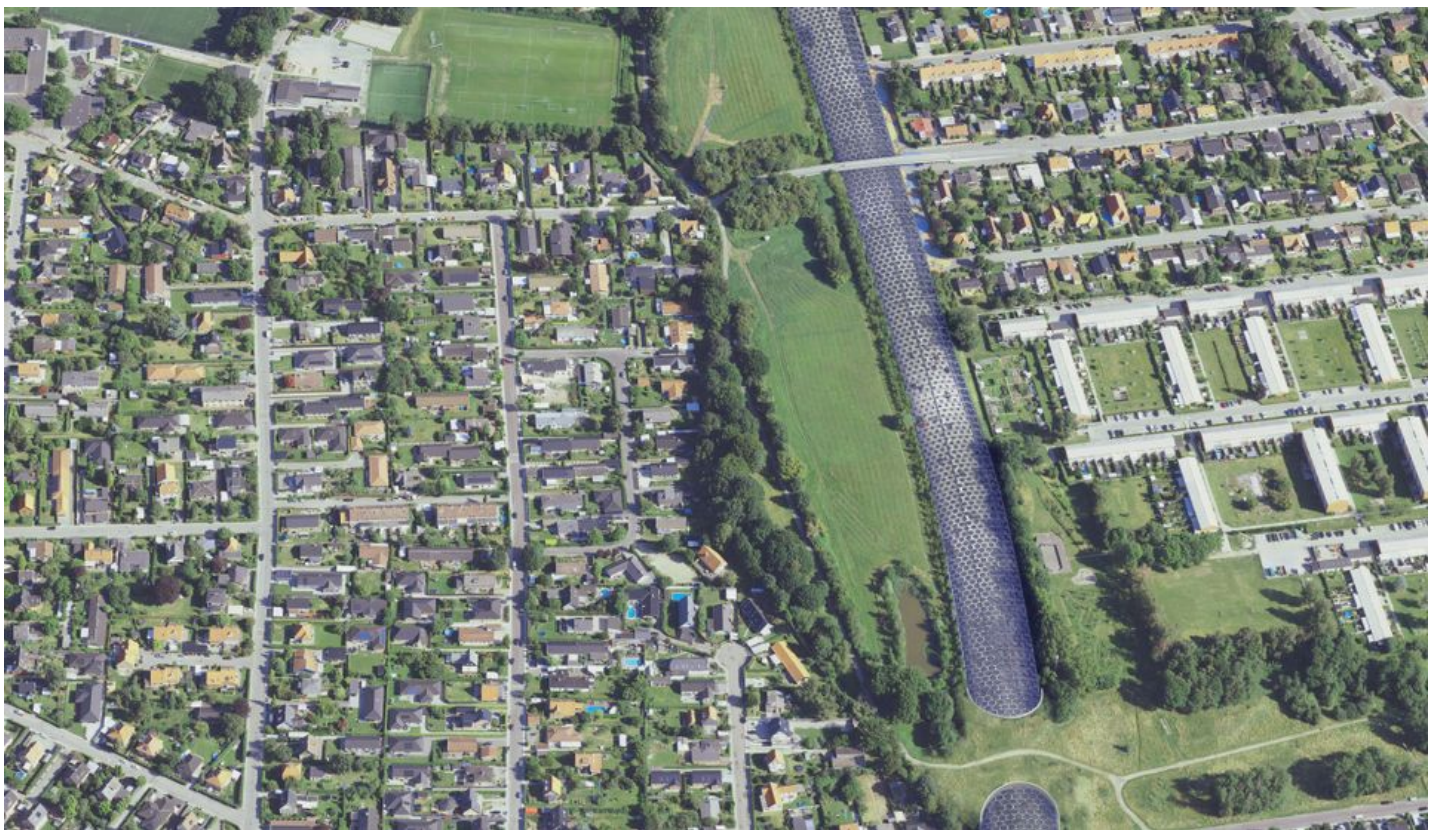
Mindre biltrafik og mindre støj vil give flere lyst til og mod på at indtage byrummet, indrette det og bruge det til (re)kreativ udfoldelse. På tværs af alle tre zoner, bliver der nævnt ekstremt mange forslag til reduktion af både lyd- og luftforurening.

Tekniske løsninger. Støjtætning, støjdæmpende og lyd absorberende asfalt; nedgavning af motorveje; overdækning af motorveje; støjisolering af motorvejene (fx gennem solceller); tiltag, der kan minimere partikler i luften og luftforurening.

Tekniske og adfærdsregulerende løsninger. Hastighedsnedsættelser i boligområder

Fleksible løsninger: Flere bilfri søndage; midlertidig lukninger for biler i sommermånederne, hvor der er færre biler på vejen, således at gaderne kan bruges til gadefester; tværkommunale samarbejder om samkørsel.

Permanente løsninger. Afvikling af de eksisterende motorveje; styrkelse af den kollektive trafik; bilerne ud af bymidten; permanent indførelse af bilfri zoner.

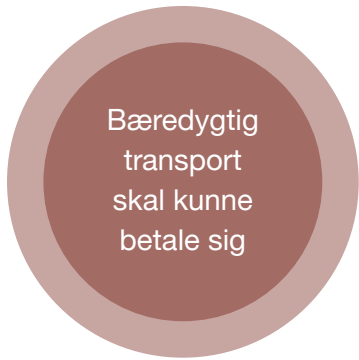


Øverst: Motorvejen ved Gladsaxe. Foto: Klimamonitor.

Nederst: Betonklodser i gågade i Aarhus. Foto: Mads Andreas Frost, Ekstrabladet.

Transport og livskvalitet

UDFORDRINGER



Bilkørsel forurener. I første omgang, fordi man kører fra A til B og kan risikere at sidde i kø på vejen. I anden omgang, fordi man skal køre rundt for at finde parkering, når man er nået frem.

De store omveje i bilturen gør livskvaliteten for både bilejerne og folk, der bor i nærheden af store motorveje, trafikknudepunkter og parkeringspladser, ringere.

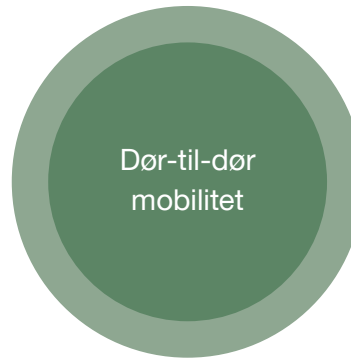
Hvis bilejerne skal straffes for at køre deres bil, så skal der være tilsvarende incitamenter til at transportere sig miljøvenligt, i form af trængselsreduktion, lettere adgang til vigtige funktioner og flere grønne ruter gennem byen uden støjende, farlig trafik mm.

Skal den offentlige transport være billigere eller gratis? Hvordan ville det så skulle finansieres?

Kan man organisere den offentlige transport anderledes og mere fleksibelt, således at man helt kan undgå at skulle køre bil?

Hvordan designer vi et transportsystem, der gør at dem, der drømmer om en anden livsstil, end den man vil opleve i Københavns Kommune, har mulighed for at bosætte sig i yderkommunerne og stadig have let adgang til vigtige funktioner?

POTENTIALER



Hvordan bevarer vi muligheden for at have en fleksibel hverdag, hvor vi kan komme let omkring, samtidig med at vi får mere plads i byen til at alle bekymringsfrit kan færdes på gaderne?

Den offentlige transport er tænkt til at fungere i radialerne, men hvordan kan den optimeres på tværs og særligt i de yderste cirkler?

Hånddryggen. Man ønsker sig mere plads til byliv, cyklister, fodgængere og oaser af stilhed og regeneration. Bedre forhold for bløde trafikanter (bredere fortove, bredere cykelstier, bedre cykelparkering, der hvor der mangler plads. Samtidig skal det være nemt at transportere familie og daglige indkøb uden større anstrengelse og lange afstande. Problemet med manglende parkeringspladser for både dem, der bor i København og dem, der pendler ind til byen, bør løses ved at gøre den offentlige transport mere fleksibel og attraktiv. Man vil have mulighed for at komme hele vejen fra dør til dør og det skal være til at betale.

Ude i både knoerne og fingrene kan vi generelt se stor opbakning til supercykelstier. Der efterspørges bedre forhold for hurtigkørende cykelpendlerne, samt bedre skiltning, der indikerer supercykelstier og viser vej. En udvidelse af metronettet eller indførelsen af letbanen kunne give flere kvarterer en bedre forbindelse til København.

Multimodality og intermodality. Det er afgørende for dem, der bor udenfor København at kunne skifte mellem transportformer og tage cyklen med på offentlig transport - også i myldretid-, hvis vi kan skabe et fleksibelt alternativ til bilen.



Øverst: Hellerup Station. Foto: Carsten Gregersen/Ritzau Scanpix
Nederst: Supercykelsti. Foto: supercykelstier.dk

UDFORDRINGER



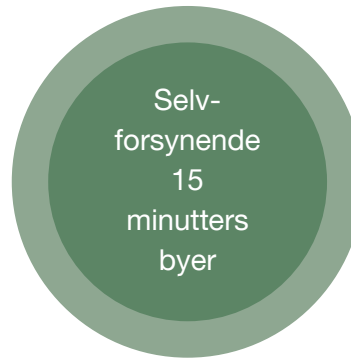
På den ene side har privatbilismen givet os en frihed, vi nødig vil give afkald på. Men på den anden side, fungerer en by, der er indrettet til biler, kun for bestemte typer af mennesker. Man skal fx helst ikke være dårligt gående eller have små børn. Hvordan skabes et transportsystem, som stiller alle borgere ens?

Håndryggen. I byens centrum og brokvartererne er den største udfordring de mange typer af transportformer og køretøjer, der overstiger byens kapacitet. Parkerede biler tager plads, der kunne bruges til at lege, dyrke motion og slappe af. Parkerede cykler tager plads fra fortovene. Cykelstierne er flere steder for smalle.

Knoerne. Folk der bor i knoerne ønsker en mere stille og rolig livsstil end man vil have i håndfladen og samtidig vil de gerne have nem adgang til arbejdspladser og andre vigtige funktioner. Dårlige p-muligheder omkring S-togstationer, dyre togbilletter til S-togene, for langsomme ture til København og dårlige togforbindelser til nabokommuner gør, at det for mange er svært at vælge bilen fra.

Fingrene og de spredte bysamfund. Afhængigheden af private biler er her endnu større. Det umulige pendlerliv kan medvirke til at de travle børnefamilier fraflytter. Nedlægning af buslinjer opleves som en stor forringelse af livskvalitet, især for de ældre, som mister adgang til vigtige funktioner (fx sygehuse) i nærheden af der, hvor de bor. I fingrene er eksisterende forbindelser med den offentlige transport for få, for langsomme og for dyre.

POTENTIALER



Kan vi designe byer, hvor alle uagtet adgang til bil kan få dagligdagens behov tilfredsstillet på 15 minutters cykel-, gåtur eller offentlig transport?

Regionen skal have flere decentrale selvforsynende "landsbyer" og bydele med hver deres centrum, håndflade og fingre.

Blanding af funktioner. Selvforsynende "landsbyer" er byer med egen unik identitet, små butikker (bagerier, slagtere), idrætsfaciliteter og velfærdsfunktioner blandet med boliger for alle aldre og indkomstniveauer.

Lokale arbejdspladser. Hver "landsby" har sin egen lokale hub med kontorer, hvor man kan mødes med de af ens naboer, der arbejder i samme virksomhed som en selv - og samtidig kan møde lokale folk, der arbejder med helt andre ting. På denne måde undgår man turen til byen hver dag og får mulighed for nye former for sparring.

Kulturliv. Lokale caféer og kulturhuse rundt om danner rammer om lokale møder og styrker fællesskabet blandt beboerne i lokalområdet, og er dermed med til at skabe et stimulerende miljø i lokalområdet.

Lokaldemokrati. I en selvforsynende landsby har alle beboerne medindflydelse.



Øverst: Pendlerparkering er for besværlig. Foto: Scanpix, Berlingske
Nederst: Byplads i den hollandske by Den Haag. Foto: Wikimedia Commons

Byudvikling og byfortætning

UDFORDRINGER



Der er en udbredt opfattelse af, at det mangler en samlet og gennemtænkt planlægning, når nye grunde udvikles.

Byvækst sker "i store klumper", der ofte lukker sig om sig selv. Det er svært at udvikle bylivet organisk og skabe sammenhæng på tværs af nye og eksisterende bydele og mellem nyttilflyttere og beboere.

Eksempler er Irmabyen Rødovre, Ørestad, Nærheden i Taastrup. Der er en generel frygt for, at det samme vil ske i Coopbyen og øvrige store udviklingsområder i resten af Hovedstadsregionen.

Borgernes manglende indflydelse på beslutninger, der vedrører byudvikling, er en stor problematik på tværs af alle zoner. Folk oplever, at bygherrer ikke lytter til lokalbefolkningen og tilsidesætter borgernes behov, når nye bygninger skal opføres.

Det medfører ofte "alt for dyre lejligheder i København og omkringliggende områder"; "døde områder, der kun er til at sove i" og "sjæleløst betonbyggeri, der ikke hænger sammen med områdets historiske bygninger".

Når lokalplanen opleves som et ineffektivt redskab til at sikre, at der bliver bygget med høj kvalitet, så efterspørger borgerne bedre og reel involvering i beslutningsprocesser såsom bindende lokale folkeafstemninger.

POTENTIALER



Ny bebyggelse og udbyggelse af infrastruktur udgør store forandringer i et område, og møder derfor ofte modstand i starten.

Borgerne selv kommer med forslag til, hvordan ulemperne ved byfortætning kan afbødes gennem kompenserende foranstaltninger.

Multiprogrammering. Når vi laver store infrastrukturprojekter, der fylder meget, kan man da helt fra start indtænke kreativ brug af de samme områder? Fx alternativ brug af kanalerne i Ørestads kanalsystem (kajak, skøjteløb).

Grønne bygninger og livsstil. Byvæksten kan ske ved at inddele eksisterende bygninger, der står tomme, i mindre boligenheder med tilhørende sociale faciliteter (fx industriområder laves om til fortættede bycentre). Når der bygges nyt skal der bygges småt. Nybyggeriet skal have solceller på taget, og facader med grønne tag (fx Østergro) eller andre grønne energiløsninger. Biodiversitet og klimatilpasning skal indtænkes i områderne mellem bygningerne og i bygningernes fælles baggårde.

Æstetik og variation. Byen består af mange forskellige bygninger (nye bygninger blandet med gamle bygninger) lavet af holdbare og smukke materialer, så det er en oplevelse at gå en tur i sit kvarter. Byg mere alment, flere boliger til singler og unge mennesker. Skab plads til gamle forældre tæt på børnefamilier.

Borgerinvolvering. Hvordan får vi borgerne inddraget helt fra start i udviklingsprocesser? Hvordan kan de være med til at skabe byen - både på idéplan og fysisk?



Øverst: Irmabyen. Foto: Jakob Lerche
Nederst: Scandiagade, Sydhavn. Foto: Kontraframe

Klimatilpasning og biodiversitet

UDFORDRINGER



Klima-, -energi og biodiversitetskrisen skaber nye dimensioner i debatten om byudvikling og byfortætningen. De fleste er enige om, at der er brug for drastiske løsninger for at imødegå klimaforandringerne, men har vi fundet den rette vej?

Oversvømmelser og vandstigninger. Risikoen for voldsomme regnskyl og havstigninger på op mod 2,5 meter betyder, at København er nødt til at udvikle sig, for at imødegå risikoen for oversvømmelser.

I de enkelte husstande betyder de hyppigere voldsomme regnskyl allerede oversvømmelser i kældrene. I gadebilledet ser man konsekvenserne, når motorvejstuneller i København eller villaveje i Solrød og Helsingør oversvømmes.

Lynettehom og kystbeskyttelse. I byen er der en stor bekymring for medfølgende konsekvenser af Lynetteholm-projektet. Folk frygter støjforurening fra lastbiler, og konsekvenserne for havmiljøet. Nogle mennesker er desuden kede af de æstetiske konsekvenser for landskabet, hvis hele kyststrækninger skal inddrages til kystsikring.

Trusler mod biodiversitet. Ny bebyggelse og udbyggelse af infrastruktur truer biodiversiteten og de eksisterende grønne arealer og hermed også områdets nuværende kvaliteter. Udbyggelse af letbanen i Gladsaxe og anlægning af solcelleparker og vindmøller, der har potentialet til at gøre Hovedstadsregionen mere selvforsynende iht. energi, bliver samtidig kritiseret for at have negativ indflydelse på natur og dyreliv. Hvordan kan natur, flora og fauna indtænkes i de nye såvel som eksisterende bebyggelser?

POTENTIALER



Klimatilpasning. Vi har brug for at færre områder er dækket af asfalt og bebyggelse, så regnvandet fra de hyppigere kraftige regnskyl, kan løbe væk og ikke oversvømme vores veje og kældre.

Er det muligt at bygge løsninger, der kan beskytte os mod klimaforandringer, samtidig med at adgangen til havet og havmiljøet bibeholdes? Hvordan kan vi passe på vores havmiljø, når mere spildevand udledes fra byerne i takt med at vi bygger mere?

Rekreation. Danmark er et land med en masse kyststrækninger, og havet er vigtigt for mange. Vi fisker, sejler i kajak og vinterbader og nyder at færdes både ved og i havet. Folk råber derfor op, når der udledes spildevand i hav og søer. Vi vil gerne passe på vores havmiljø og vores grundvand.

Hvordan kan vi skabe rammer for, at folk kan bruge havet rekreativt, og styrke folks forbindelse med havet og lysten til at passe på det? Hvordan skaber vi levende havnemiljøer, havnemoler og inviterende strande?

Æstetik. Hvordan kan man arbejde med vand som element i byens identitet og æstetik? Skal vi bygge flere boliger på vandet? Skal vi have flere kanaler ind i byerne, der kan hjælpe med at regulere vandstigninger som i Sydhavn?



Øverst: Kitesurf på Sydvestpynten.
Nederst: Klimakvarteret Østerbro.

Adgang til natur

UDFORDRINGER



Hånddryggen. I Københavns tætbebyggede centrum er åndehuller og træer en mangelvare. Stadig flere, det være sig beboere og dyr (tiltrukket af skrald og madrester i urbane parker), skal deles om begrænsede fælles arealer. En central udfordring er derfor, hvordan der kan arbejdes med begrønning og skabelse af flere interessante naturoplevelser i hverdagen for dem, der bor i byens tætte centre.

Knoerne. Hvem har ret til at bruge naturen og hvordan? I kommunerne uden for Københavns centrum og brokvartererne kan vi se konflikter udspille sig mellem de lokale beboere og besøgende. Sidstnævnte beskyldes for at bruge de store udearealer til sport og rekreative gruppe-aktiviteter (kitesurf, disk golf), der ødelægger områdets natur og biodiversitet. Lignende konflikter kan forventes at opstå i forbindelse med byfortætningen, hvor de eksisterende beboeres adgang til naturområder og fællesarealer bliver mere begrænsede. Kan man arbejde med at opdele naturområder efter funktioner, brugertyper, aktivitetstyper og intensitet?

Fingrene. I fingrene udgør de skønne skove og naturarealer, det største emne i samtalen om natur. Særligt indhegning af naturnationalparker er et betændt emne blandt de lokale beboere. Nogle ser det som en nødvendig naturbelyttelsesstrategi, mens andre føler, at tiltaget begrænser deres adgang til naturen. Et centralt spørgsmål her er altså, om hensynet til biodiversitet vægter højere end den enkeltes ret til at færdes i den vilde natur.

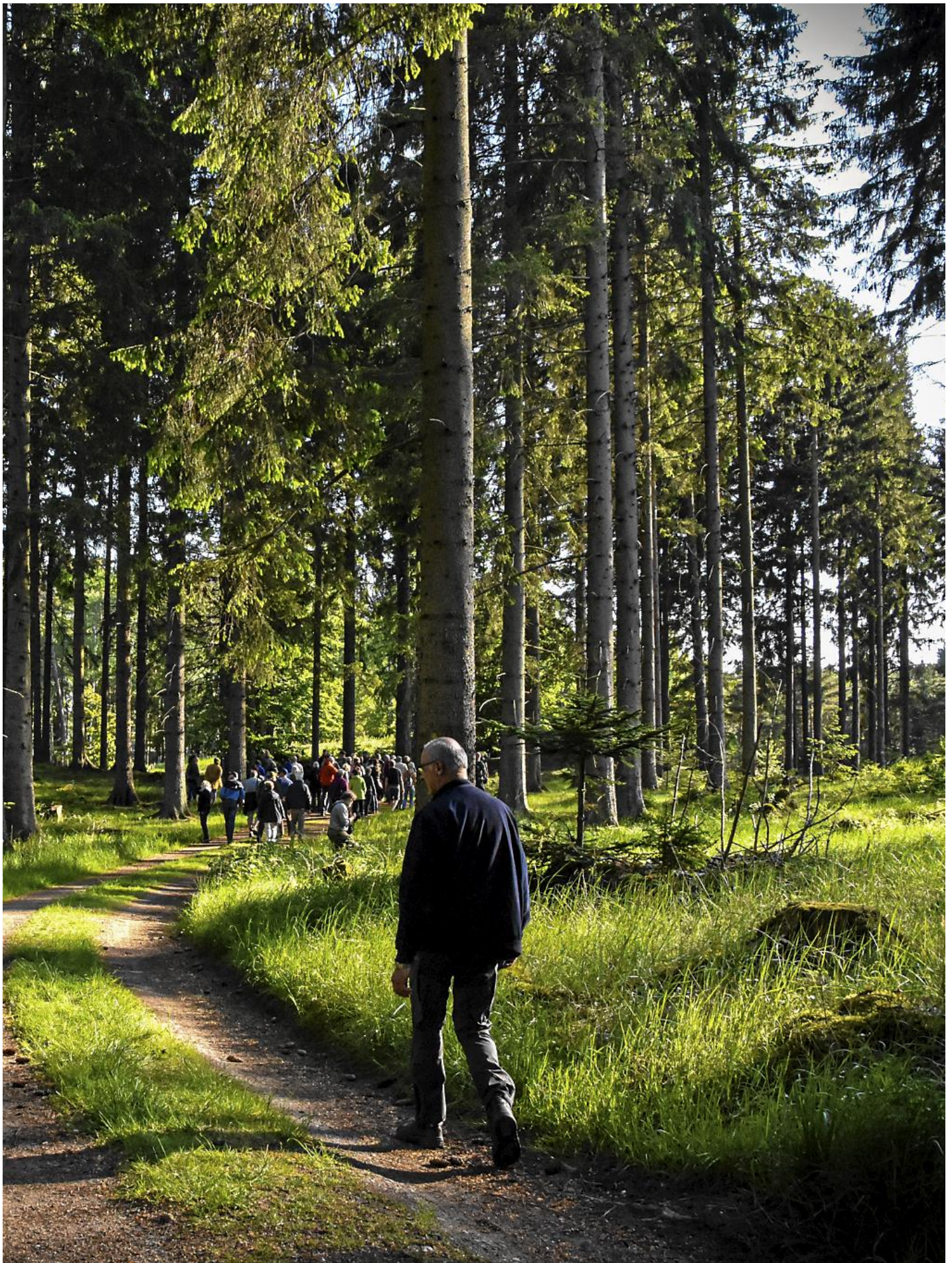
POTENTIALER



I datamaterialet kan vi se, at der på tværs af hele regionen er stor opbakning til biodiversitetsfremmende tiltag og initiativer ("natur i betonen" og "vild med vilje"). Vi kan også se generel opbakning til rewilding og natur-nationalparker, som en del af en regional og national klimaforbedrende strategi. Vi vil gerne bo i byer, hvor der er grønt mellem bygningerne; hvor vi kan sidde på en bænk under skyggen af et stort træ og indånde frisk luft. Covid19 har skabt en øget trang hos mange til at søge mod naturen og få flere udendørs oplevelser i hverdagen. Hvordan kan vi skabe områder rundt om i byerne der kan fungere som "åndehuller" både for os selv - og for den jord vi går på?

Hånddryggen og knoerne. I Københavns centrum tager folk initiativ til sanketure og er interesserede i at dyrke ting på fælles grønne pletter ("urban farming") og finde dele-løsninger (fælles høns og fælles haver). Kan dele-tankens/fælleseje være med til at udvide mulighederne for at udvide adgangen til natur for flere på trods af den begrænsede plads i byen?

Fingrene. De store grønne arealer og skovlandskaber i yderkommuner såsom Gribskov og Køge udgør en stor attraktion for turister og besøgende fra andre kommuner i regionen. Kan de samtidig også være med til at tiltrække tilflyttere? Hjemmearbejdet er kommet for at blive og man behøver ikke længere pendle på kontoret flere gange om ugen. Kan de store naturområder udgøre en tiltrækningsfaktor for bosætning for mennesker der dyrker outdoor aktiviteter og sport, eller bare drømmer om en livsstil med stærkere relation til natur?



Gribskov.



Backscatter



Arkitektforeningen



DREYERSFOND