

Aalborg Universitet



**AALBORG
UNIVERSITY**

Urbane Projekter

mellem sted, diskurs og planlægning

Andersen, Anne Juel

Publication date:
2013

Document Version
Accepteret manuscript, peer-review version

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):
Andersen, A. J. (2013). *Urbane Projekter: mellem sted, diskurs og planlægning*.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

URBANE PROJEKTER

mellem sted, diskurs og planlægning

- redskaber i strategisk byomdannelse

ANNE JUEL ANDERSEN, ERHVERVS PHD-AFHANDLING, NOVEMBER 2013

Anne Juel Andersen, Erhvervs PhD-afhandling, november 2013

Denne afhandling er resultatet af et samarbejde mellem Aalborg Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, og Aalborg Universitet, Institut for Arkitektur og Medieteknologi

URBANE PROJEKTER

mellem sted, diskurs og planlægning

- redskaber i strategisk byomdannelse

Anne Juel Andersen, Erhvervs PhD-afhandling, november 2013

Denne afhandling er resultatet af et samarbejde mellem Aalborg Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen og Aalborg Universitet, Institut for Arkitektur og Medieteknologi

- med støtte fra Forsknings- og Innovationsstyrelsen

Vejledere: Professor Hans Kiib og professor Ole B. Jensen, Aalborg Universitet

Stadsarkitekt Peder Baltzer Nielsen og afdelingsleder Peter Mikkelsen fra Aalborg Kommune

Forord

Tak til

Hans Kiib og Ole B. Jensen for god, tålmodig og inspirerende vejledning. I har udfordret mig på en rejse ind i for mig ukendt land og åbnet døre ind til steder jeg ikke vidste fandtes.

Christian Bjerg, Peder Baltzer og Peter Mikkelsen skal have tak for at have prioriteret og gjort det muligt for mig at holde 3 års orlov fra kommunale sager, så jeg kunne koncentrere mig om PhD-projektet. Det har været fantastisk.

Tak til kollegerne i Urban Design gruppen og alle andre på Gammel Torv for at tage godt imod mig i det daglige og faglige miljø. En særlig tak skal lyde til mine kontorfæller i Tegnesalen på Gammel Torv, herunder de med-phd-studerende i 'adpl', og til Gitte Marling som med stor energi har bistået med udvikling af et inspirerende PhD-miljø. Det har været et skønt fællesskab at være en del af. Specielt vil jeg sige tak til Ditte Bendix Lanng, Simon Wind, Mette Olesen og Maria Vestergaard som har bidraget med værdifuld og humørfyldt sparring om stedsbegreber, forskningsdesign, videnskabsteori og meget mere.

Tak til Lars Marcus og Daniel Koch for at tage godt imod mig og for inspirerende drøftelser af mit projekt under mit ophold på KTH i Stockholm.

Også tak til alle de mange spændende mennesker jeg har mødt på diverse PhD-kurser, og som jeg har lært af og blevet klogere sammen med.

Tak til alle interviewpersoner: Henning G. Jensen, Henrik Thomsen, Knud Tranholm, Kurt Markworth, Sven Buch, Bodil V. Henningsen, Rie Malling, Eva Møller Sørensen, Claus Rene Pedersen, Dorte Nielsen, Helga Madsen, Erik Godtfredsen, Troels Winther Møller, Claus Greve, Poul Pryssing, Lars Nørgaard, Lars Thiis, Malin Olsson og 3 beboere i Danmarksgadekvarteret for beredvilligt at stille op og øse ud af jeres viden, synspunkter og refleksioner. Udover de nævnte har også Bente Jensen, Vibeke Stoustrup, Mette Kristoffersen, Karin Højlund, Erik Møller, Annette Rosenbæk, Ulla Kristensen, Jesper Schultz, Charlotte Zeth, Mette Tams og Thomas Birket-Smith fra Aalborg Kommune bidraget med værdifuld viden, Lenette Andersen har holdt styr på økonomien, og resten af kollegerne i Plan og Byg, og andre på Stigsborg Brygge, har bidraget med positiv interesse gennem forløbet - tak for det. En særlig tak går til Rie Malling for interesseret og vedholdende sparring og opbakning gennem hele forløbet, og tak til Jonas Thomsen for godt humør i vores fælles kontor. Mange tak skal også lyde til Bente Pedersen - hun har stået for lay-out og ydet en kæmpe indsats med grafisk tilrettelæggelse, tilpasning og illustrationer.

Til sidst vil jeg sige en stor tak til min familie for jeres positive opbakning gennem hele forløbet: min kære mand Søren, mine børn Emma og Jakob for mange hyggelige og inspirerende samtaler, og også tak til Julie, Vib, Inger og min far som har fulgt interesseret med undervejs.

Dansk resume

Denne PhD-afhandling handler om urbane projekter som led i strategisk byomdannelse. Den er resultatet af et samarbejde mellem Aalborg Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, og Aalborg Universitet, Institut for Arkitektur og Medieteknologi.

Udgangspunktet har været en dyb interesse i de konstante forandringer og udviklinger der sker i byen, og en tilsvarende undren over de skiftende rationaler og diskurser som er til stede i de projekter som planlægges og gennemføres. Afhandlingen fokuserer på de skiftende byplanoptikker på byen og på urbane projekter som komplekse netværk. Den teoretiske ramme for analyserne er sted, diskurs og planlægning - tre grundlæggende forskellige teoretiske felter, men som hver især fungerer som nødvendige elementer og ressourcer i analyserne. Lidt firkantet kan det siges at sted er i centrum for transformationen og besvarer spørgsmål om HVOR? Planlægning er det bevidsste værktøj for transformationen og besvarer spørgsmål om HVORDAN? Endelig kan diskurs siges at udtrykke den rationalitet som styrer transformationen og besvarer således spørgsmål om HVORFOR?

Forskningsspørgsmålene er:

1. Hvordan kan strategiske urbane projekter forstås i en teoretisk ramme bestående af sted, diskurs og planlægning?
2. Hvordan hænger skiftende rationaler for urbane projekter og bypolitiske diskurser sammen med ændrede konjunkturer og de narrativer som knytter sig hertil? Det skal diskuteres på hvilken måde samfundsudviklingen, bredt betraget, påvirker stedsopfattelser og planlægningsmæssige diskurser.

Tre cases om urbane projekter i Aalborg efter 1990 analyseres som en del af afhandlingen: Bykologiprojektet i Danmarksgadekvarteret, 1994-98, var et byfornyelsesprojekt med et ekstra 'lag' ovenpå om økologi og demonstration af forskellige teknologiske løsninger. Det er et projekt som, i hvert fald som udgangspunkt, er drevet af 'naboskabsrationalet'. Kennedy Arkaden, som blev indviet i 2004, er et knudepunkt for offentlig transport kombineret med butiks- og biografcenter samt kontorer, og repræsenterer projekter drevet af 'mobilitetsrationalet'. Endelig er Nordkraft, et tidligere kraft-varmeværk som er konverteret til kulturhus og som åbnede i 2009-11, repræsentant for projekter drevet af 'fyrtårnsrationalet'. Udover casene er Aalborgs byplanpraksis siden 1950 analyseret og periodiseret med fokus på skiftende rationaler for urbane projekter, ligesom den danske byplanpraksis siden 1990 er undersøgt via artikler i fagtidsskriftet 'byplan'. Endvidere er et antal europæiske eksempler på ikoniske urbane projekter studeret med brug af de samme teoretiske optikker som gælder for de dybtgående casestudier.

Afhandlingen består af 4 dele:

Del 1 'problemstilling, teori og metode' består af kapitel 1 'problemstilling og forskningsspørgsmål', kapitel 2 'sted, diskurs og planlægning som teoretisk ramme' og kapitel 3 'forskningsdesign'.

Del 2 'byplanpraksis lokalt, nationalt og globalt' består af kapitel 4 'baggrund og kontekst, Aalborgs urbane transformationer 1950-2013' og kapitel 5 'urbane projekter i Danmark og Europa 1990-2013'

Del 3 'tre caseanalyser' består af kapitel 6 'caseanalyse af bykologiprojektet', kapitel 7 'caseanalyse af Kennedy Arkaden' og kapitel 8 'caseanalyse af Nordkraft'.

Del 4 'konklusion og perspektivering' består af kapitel 9 med samme navn.

Analyseresultaterne og dermed konklusionerne findes på 3 vidensniveauer:

Historisk specifikke udviklingsforløb hvad angår byplanpraksis henholdsvis i Aalborg og nationalt/internationalt

De analytiske værktøjer her har været et fokus på forskellige rationaler eller byplanoptikker på byen, og, med brug af Jessop's (2004) metode, en periodisering ud fra identificering af perioder af relativ ensartethed på baggrund af strukturelle sammenhænge, specifikt for urbane projekter. Denne viden udtrykkes med 'bølgemodellen' om de historisk skiftende rationaler som dominerende tilgange til byen i forskellige perioder. De europæiske eksempler på ikoniske urbane projekter fungerer som referencer. Tre grundlæggende rationaler baseret på henholdsvis områder (naboskabsrationalet), forbindelser (mobilitetsrationalet) og punkter (fyrtårnsrationalet) eksisterer samtidigt igennem hele perioden siden 1950, men det er tydeligt at forskellige rationaler dominerer tænkningen i forskellige perioder. Det viser sig at rationalerne som drivkræfter for urbane projekter rummer en træghed i sig, som rækker ud over hvad de konkrete bymæssige udfordringer tilsiger. De dominerer tænkningen om byen i lange perioder.

Projektdynamikker i tre cases

'Netværksmodellen' er konstrueret ud fra den teoretiske ramme: sted, diskurs og planlægning. Udover disse aspekter rummer modellen også rummer repræsentationer, narrativer og magt i urbane projekter. Med forståelsen af projekter som netværk handler det ikke om at finde årsagsforklaringer, men derimod om forståelse af komplekse relationer mellem mange forskellige aktører. Modellen kaster lys på den komplekse virkelighed og mange forskellige sandheder. Caseanalyserne tester netværksmodellen og producerer kontekstafhængig og projekt-specifik viden som ikke gør det ud for at være forudsigende teorier, men til gengæld kan bidrage via 'det gode eksempels magt'. Caseanalyserne rummer således en række pointer om brugen af urbane projekter som strategisk værktøj i bypolitik, udvikling af stedsopfattelser, brugen af narrativer i planlægningsprocesserne, repræsentationers funktion som diskursivt udtænkte forestillede virkeligheder, magtstrukturer og planlægningstilgange - viden som kan bruges i fremtidig praksis i forbindelse med andre projekter.

Modellernes generelle brugbarhed

Netværksmodellen blev konstrueret og brugt som en analysemodel i relation til specifikke urbane projekter, men den udtrykker også en generel forståelse af projekter som socio-økologiske komplekse netværk. Med sin tænkning og forståelse af urbane projekter som komplekse redskaber for forandring af steder, udtrykker modellen en konstruktiv designtilgang, hvilket hæver den op fra analyseniveauet til også at kunne anvendes som redskab i udvikling af strategisk byomdannelse, hvor stedet med sine mange dimensioner spiller en vital rolle. Netværksmodellen er abstrakt i forhold til tid og rum, mens bølgemodellen er historisk specifik i forhold til synet på byen, stedsopfattelser og således også målet med projekterne som afhænger af de tidstypiske byplanrationaler. Ved at kombinere de to modeller og de resultater de har produceret, dvs. overføre tankesættet fra bølgemodellen som en ekstra, vigtig dimension i netværksmodellen, argumenteres for et mere generelt vidensniveau i forhold til forståelse af urbane projekter.

English summary

This PhD thesis is about urban projects as part of strategic urban transformation. It is the result of a collaboration between Aalborg Municipality, Technical and Environmental Department, and Aalborg University, Department of Architecture, Design and Media Technology.

The starting point has been a deep interest in the constant change and development of the city and a similar wonder towards the changing rationales and discourses present in the urban projects undertaken. The thesis focuses on the changing urban planning perspectives on the city and on urban projects as complex networks. The theoretical framework for the analysis is place, discourse and planning - three mutually different theoretical fields, each of which feeds the analysis. Bluntly it can be said that place is at the center of transformation and answers questions about WHERE? Planning is the conscious tool for transformation and answers questions about HOW? Finally, the discourse is said to express the rationality which govern the transformation and answer thus questions about WHY?

The research questions are:

1. How can strategic urban projects be understood in a theoretical framework consisting of place, discourse and planning?
2. How does changing rationales for urban projects and urban discourses correspond with changed economic conditions and the narratives associated with this? In what ways does social change, broadly considered, affect place perceptions and planning discourses?

Three case studies about urban projects in Aalborg after 1990 are analysed as part of the thesis: The Urban Ecology Project in Danmarksgade District 1994-98 was an urban renewal project with an extra 'layer' about ecology and demonstration of different technological solutions, and it is a representative of a project run by 'a neighbourhood rationale'. The Kennedy Arcade which opened in 2004, consisting of a hub for public transport combined with a shopping and cinema centre and offices, is a representative of a project run by a 'mobility rationale'. Finally Nordkraft, a former heat and power station converted into a culture house which opened in 2009-11, is a representative of a project run by a 'lighthouse rationale'. In addition, the urban planning practice in Aalborg since 1950 have been analysed and periodised focusing on changing rationales for urban projects, as well as Danish urban planning practice since 1990 which has been studied through articles in the specialist journal 'Byplan'. Furthermore a number of European examples of iconic urban projects have been studied using the same theoretical perspectives as in the in depth case analysis.

The dissertation consists of 4 parts:

Part 1 'problem, theory and method', consisting of Chapter 1 'problem and research questions', Chapter 2 'place, discourse and planning as a theoretical framework' and Chapter 3 'research design'.

Part 2 'urban practice locally, nationally and globally' consisting of Chapter 4 'background and context, urban transformations in Aalborg from 1950 to 2013' and Chapter 5 'urban projects in Denmark and Europe 1990-2013'.

Part 3 'three case studies', consisting of Chapter 6 'case analysis of The Urban Ecology Project', Chapter 7 'case analysis of the Kennedy Arcade' and Chapter 8 'case analysis of Nordkraft'.

Part 4 'conclusions and perspectives', consisting of Chapter 9 with the same name.

The analysis results and thus the conclusions are at 3 levels of knowledge:

Historically specific development in terms of urban planning practices respectively in Aalborg and nationally/internationally

The tools here have been a focus on different rationales or urban planning perspectives on Aalborg and other cities and, with the use of Jessop's (2004) method, a periodisation based on identification of periods of relative homogeneity based on structural relationships, specifically for urban projects. This knowledge is expressed with the 'wave model' of the historically changing rationales as dominating approaches to the city in different periods. The European examples of iconic urban projects serve as references. Three fundamental rationales, based on areas (the neighbourhood rationale), connections (the mobility rationale) and spots (the 'lighthouse' rationale) exist together all the time, but it seems clear that different rationales dominate the thinking in different periods. It turns out that the rationales as drivers for urban projects include an inertia as going beyond what the specific urban challenges dictate - they dominate the way of thinking about the city for long periods.

Project dynamic in three cases

A 'network model' has been constructed based on the theoretical framework: place, discourse and planning, and in addition to these concepts it also contains representations, narratives and power as aspects of urban projects. With the understanding of projects as networks, there is no focus on causal explanations but on the contrary on the complex relationships between many different actors. The model sheds light on the complex reality and many different truths. The case analysis produce a number of project specific points about the use of urban projects as a strategic tool in urban policy, development of place perceptions, the use of narratives in the planning processes, the functions of representations as discursive devised imagined realities, power structures and planning approaches - knowledge that can be used in the future practice of other urban projects.

The general usability of the models

The network model was initially designed and used as a model of analysis in relation to specific urban projects, but it also expresses a general understanding of projects as socio-ecological complex networks. The model offers a constructive approach to design, which promises further from the level of analysis in relation to the development of strategic regeneration where place with its many dimensions play a vital role. The model can be used as a strategic tool in relation to designing how projects can be handled in the network. The network model is abstract in relation to time and space, while the wave model is historically specific as the view of the city, place conceptions and thus the goal of the projects are dependent on the time typical urban planning rationales. Combining the two models and the results they have produced, ie. add the mindset from the wave model as an additional, important dimension to the network model, make possible a more general level of knowledge with regard to the understanding of urban projects.

Indhold

DEL 1 - PROBLEMSTILLING, TEORI OG METODE	9
Kapitel 1	11
Problemstilling og forskningsspørgsmål	
Problemstilling	12
Forskningsspørgsmål	16
Begreber og afgrænsninger	17
Læsevejledning	19
Kapitel 2	25
Sted, diskurs og planlægning som teoretisk ramme	
Introduktion	26
Stedsteori	27
Diskursteori	40
Planlægningsteori	47
Kapitel 3	57
Forskningsdesign	
Introduktion	58
Netværksmodel	58
Metoder i projektet	64
Videnskabsteoretiske overvejelser	69
DEL2 – BYPLANPRAKSIS LOKALT, NATIONALT OG GLOBALT	75
Kapitel 4	77
Baggrund og kontekst, Aalborgs urbane transformationer 1950-2013	
Introduktion	78
Periodisering	80
Planer og projekter 1950-1973	88
Planer og projekter 1973-1990	94
Planer og projekter 1990-2013	98
Rationalerne	106
Kapitel 5	113
Urbane projekter i Danmark og Europa 1990-2013	
Introduktion	114
Byplanfaglig udvikling i Danmark siden 1990	115
Ikoniske eksempelprojekter	124
Eksemplerne	134

DEL 3 – TRE CASEANALYSER	151
Kapitel 6	153
Caseanalyse af byøkologiprojektet	
Indledning	154
Det fremmede blik	156
Danmarksgadekvarteret og byfornyelsen	159
Ideer og visioner	163
De fysiske delprojekter	165
Planlægningsforløbet	170
Området efter byfornyelsen	175
Analyse	177
Sammenfatning af analysen	182
Kapitel 7	183
Caseanalyse af Kennedy Arkaden	
Indledning	184
Det fremmede blik	186
Byomdannelsen i området	191
Ideer og visioner	196
Det gennemførte projekt	199
Planlægningsforløbet	202
Området efter Kennedy Arkaden	209
Analyse	215
Sammenfatning af analysen	224
Kapitel 8	225
Caseanalyse af Nordkraft	
Indledning	226
Det fremmede blik	229
Byomdannelsen i området	233
Ideer og visioner	240
Det gennemførte projekt	245
Planlægningsforløbet	249
Området efter Nordkraft	264
Analyse	266
Sammenfatning af analysen	278
DEL 4 – KONKLUSION OG PERSPEKTIVERING	279
Kapitel 9	281
Konklusion og perspektivering	
Introduktion til konklusion	282
Skiftende rationaler	285
Netværksmodellen og de 6 aspekter	290
Mønstre og sammenhænge	297
Perspektivering	299
Referencer og litteratur	305
Liste over figurer og illustrationer	322

Del 1

Problemstilling, teori og metode

Kapitel 1

Problemstilling og forskningsspørgsmål

Problemstilling

Introduktion - mødet mellem praksis og forskning

Siden 1986, hvor jeg tog min eksamen fra Aarhus arkitektskole med speciale i planlægning, har jeg arbejdet i praksis med byfornyelse, byomdannelse og byprojekter, først 8 år som privat byplankonsulent og siden mange flere år i Aalborg Kommune som byplanlægger og projektleder for forskellige omdannelsesprojekter i midtbyen og på havnefronten i Aalborg.

Det har været en dyb interesse i den konstante forandring og udvikling af steder som har været drivkraften, både for at blive arkitekt og for siden at arbejde med byfornyelse og andre 'urbane projekter' som har haft til formål at ændre et sted, en bydel, en by. Med fysiske indgreb i byen gøres løbende forsøg på at 'omstille', 'tilpasse' eller 'vedligeholde' byen så den passer til de ændrede behov som prioriteres. Der ligger altid en eller flere drivkræfter eller rationaler bag urbane projekter, afhængigt af politiske diskurser og prioriteringer i byen og af hvilket syn på steder, demokrati og planlægningsprocesser som er fremherskende. Steder er altid er under udvikling og bliver aldrig 'færdige'. Udfordringen er at finde potentialer på stederne for at gøre noget ved 'fortidens fejltagelser' i takt med at konteksten ændrer sig, eller det bliver muligt at se stedet i et nyt lys. Interessen for steder i forandring, skiftende rationaler og diskurser og bevidste indsatser i form af urbane projekter er grundlæggende for forskningsprojektet.

Offentlig planlægning har gennem de sidste mange år ændret karakter fra at være formel, bureaukratisk og styrende til mere at handle om strategier og projekter. Dette har været omstridt. Sommetider har projektorientering i planlæggerkredse været brugt som skældsord for at 'lade stå til'. Til gengæld har det at holde strengt fast i vedtagne planer været set som idealet. Det står dog efterhånden klart, at detaljerede planer ikke kan styre udviklingen i en by. Trends, økonomi og konkrete muligheder og ønsker er dynamiske i den globale virkelighed, og ingen politikere ønsker på forhånd at fraskrive sig muligheder, som måtte opstå i fremtiden. Globalisering og samfundsudvikling har medført en ny urbaniseringsbølge - en centralisering

mod de store byer, som konkurrerer på bl.a. kultur og steds-kvaliteter. Byerne og kommunerne har dermed fået nye roller - de skal ikke 'blot' sikre velfærd men fungere som vækstgeneratorer for hele samfundet, og brander sig med mere eller mindre indlysende midler. Byen og kommunen byder sig til som sted og forsøger at tiltrække private investeringer, virksomheder, højtuddannede, forskere, studerende osv.

Ikke bare arkitektoniske trends, men også måden at tænke på, måden at se sig selv som fagperson i et kommunalt system, og måden at opfatte sted på, har forandret sig. Der er sket skift i opfattelsen af arkitekters og planlæggeres egen rolle og byplanfagets rolle, fra fx som det var i byfornyelsen i 1980-1990'erne, hvor arkitekterne og planlæggerne havde en klar fornemmelse af hvad der skulle gøres, nemlig at rette op på forslummede bydele, til at der efterhånden, med omstillingen fra industrisamfund til kultur- og videnssamfund, er en langt større usikkerhed i forhold til hvad kommunens rolle egentlig er og skal være. Med stigende afhængighed af private investeringer og private aktører er der kommet mere fokus på at arbejde strategisk, på hvilke virkemidler man har som kommune, hvordan man evt. kan indgå partnerskaber osv. Det er således et nærværende spørgsmål, hvilken rolle kommunen skal have i samspillet med de private investorer. Er det simpelthen at optræde som serviceorgan for private som gerne vil investere, og hvad så med almenvellet? Og hvad med demokratiet? Det er et politisk spørgsmål, fordi planlægning grundlæggende handler om politik: at gøre forskel på steder og træffe beslutninger om, hvilke interesser der skal tilgodeses i de kontroverser som der næsten altid er tale om, når der gribes ind i steder. Planlægning handler om at gribe ind, manøvrere og prioritere mellem forskellige løsninger.

Hvad enten urbane projekter er privat eller offentligt igangsat og finansieret, rummer de en stor påvirkningskraft i forhold til byen. Problemstillingen handler om hvordan de urbane projekter kan forstås og udnyttes som et aktivt bypolitisk redskab for forandring af stedet og byen.

Praksis og forskning kan opleves som to helt adskilte verdener med hver sine mål i form af henholdsvis resultater og viden. Praksis' syn på forskning kan til tider være, at det forskerne finder frem til, er noget vi

godt ved i forvejen, eller at forskerne er verdensfjerne og urealistiske. Forskernes syn på praksis kan i sin negative version til gengæld være at praktikerne er jordbundne og visionsløse, evt. regelryttere, og ikke tør udfordre magten.

Med erhvervs PhD-projektet mødes praksis og forskning, og dermed bliver det et mål at forene de positive modstykker til ovenstående karikatur - viden, visioner og realisme. Det er en personlig motivation at koble praksis med forskning og teori og dermed tilføre fordybelse, refleksion og viden til praksis, som derved kan kvalificeres, samtidig med at praksis kvalificerer og indgår i forskningen. Den indledende negative frase om praksis' syn på forskning skal vendes til at forskningen giver rum for tiltrængt refleksion, som kan åbne for nye tilgange til projekterne i praksis.

Som erfaren praktiker er det en fornøjelse gennem teori at få nye 'briller' til at se med. Der er en styrke i erfaringerne fra mange års involvering og engagement i feltet 'byomdannelse' – og lysten til at reflektere, forske og skabe ny viden er groet ud af praksis. Det er derfor vigtigt at vedkende mig både min position som forsker med det formål at skabe viden, og som planlægger med det formål at medvirke til gode projekter og forandring af steder. Erhvervs PhD-ordningens fokus på at skabe anvendelsesorienteret forskning i tæt sammenhæng med praksis, er således i høj grad til stede i nærværende projekt.

Nye strategier for byomdannelsen

En omfattende rumlig transformation af mange vestlige byer fra industribyer til byer som lever af viden, kultur og oplevelser har længe været igang. Som konsekvens af den globale arbejdsdeling og samfundsøkonomiske udvikling er industriproduktion i stort omfang flyttet til lavtlønslande, og i stedet for konkurrerer byerne om at vokse og klare sig på nye vilkår.

Op mod årtusindskiftet blev der formuleret et nyt teoretisk grundlag for byomdannelsen med stærkt fokus på videnserhverv og kulturpolitik, og på internationalt plan blev en række nye erhvervs- og kulturpolitiske strategier formuleret vedrørende oplevelsesindustriens fremme (Gilmore and Pine 1999, Greenberg 2000, Evans 2001, Florida 2005/01) som også affødte en række nationale erhvervspolitiske og bystrategiske ud-

meldinger i Danmark, herunder Landsplanredegørelsen 2006. En række store projekter op gennem 00'erne kan ses som en fysisk manifestation af netop denne strategi (Carlberg og Christensen 2005, Kiib 2007, Marling, Kiib og Jensen 2009). Projekterne blev i vid udstrækning styret af investorenes gunstige muligheder inden for boligbyggeri og konsumorienterede erhverv. I mellemtiden har verden gennemlevet (og gennemlever) en finansiel og økonomisk krise som har ændret afgørende på disse forhold.

Efter opbremsningen i den kommunale økonomi er der behov for forskning vedrørende krisens betydning på det bypolitiske eller planmetodiske område, og behov for at sætte højkonjunkturs strategier, metoder og samarbejdsformer under kritisk lup. Der må stilles spørgsmål til perspektiverne for fremtidens praksis i videns-, kultur- og oplevelsesbyen - hvad er bykvalitet, og for hvem og hvordan skal den skabes? De nye vilkår både i den private og den offentlige økonomi medfører nye strategiske mål, hvilket stiller krav om fornyelse af planstrategier og metoder i byernes omdannelsesplanlægning samt gentænkning af de samarbejdsformer, der indgår i byomdannelsen, i en helhedsorienteret retning. Det skal overvejes om en ny diskurs er mulig/ under udvikling.

En række store problemkomplekser fylder meget i debatten om byomdannelse og urbane projekter. Udover omstillingen fra industri til kultur, viden og oplevelser, skal bæredygtighed og klimatilpasning håndteres, og den skæve demografiske udvikling skal også tænkes ind. I urbane projekter er processerne komplekse, og typisk er der mange parter involveret, og de ser projektet ud fra forskellige vinkler. Narrativer spiller tilsyneladende en vigtig rolle i kommunikationen om et projekt, og det skal undersøges hvordan narrativerne opstår og udvikles, og ikke mindst hvordan de skiftende rationaler for projekterne spiller sammen med økonomien og samfundsudviklingen. Der skal med projektet fokuseres på rationaler og strategier i bytransformationen, og på hvordan de hænger sammen med konjunkturer, samfundsøkonomi og samfundsudvikling.

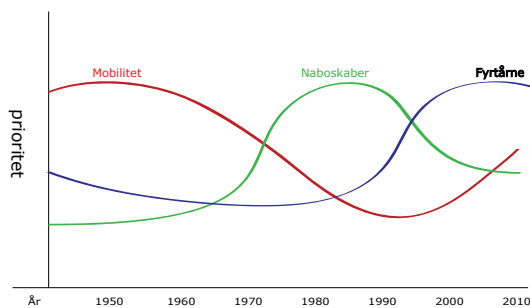
I denne afhandling forstås planlægning som et redskab i bytransformation. Planlæggerrøllerne skal granskes, ligesom tværgående samarbejde og helhedsorientering skal det. Hvordan er projekternes dynamik? Hvad er det der gør nogle projekter - og strategier - vellykkede,

og andre ikke? Handler det om de bagvedliggende ideer og visioner? Handler det om timing og management eller om samarbejde og reel dialog mellem parterne. Hvad betyder arkitekturen for de komplekse processer, og hvad betyder til gengæld de komplekse processer for arkitekturen?

Rationalerne bevæger sig i bølger

Som et konkret resultat af mødet mellem praksis og forskning blev der i en brainstorm i forbindelse med den indledende problemformulering tegnet en figur, som fortolker de væsentligste rationaler bag projekterne, se nedenfor. Set over dette lange stræk bliver det tydeligt, at en række forskellige strategier og diskurser har afløst hinanden. Tidsforløbet blev opdelt i 3 perioder med hver sit dominerende rationale eller blik på byen i forhold til de gennemførte urbane projekter. Perioderne er ikke skarpt afgrænsede, men lejrer sig ind over hinanden. Alle de tre rationaler er virksomme gennem hele perioden, men med skiftende dominans og skiftende indbyrdes relationer. Figuren viser det indledende bud på en sådan fortolkning i forhold til Aalborg.

Den første periode efter krigen var domineret af mobilitet som rationale for de urbane projekter som blev gennemført. Efter krigen var der stor samfundsmæssig konsensus om at sætte rationaliteten i højsædet og udvikle og gennemføre handlingsrettede politiske programmer og fornyelse af hele samfundsstrukturen i forhold til et ideal om lighed, basale rettigheder, stabilitet og velfærd. Biltilgængelighed og radikale fornyelser af midtbyer i form af sanering og nedrivning af slumkvarterer var målet, og byplanlægningen blev brugt som et redskab til at virkeliggøre de politiske visioner og programmer. Vækst var både udgangspunkt, middel og mål for indsatsen (Kiib 2004).

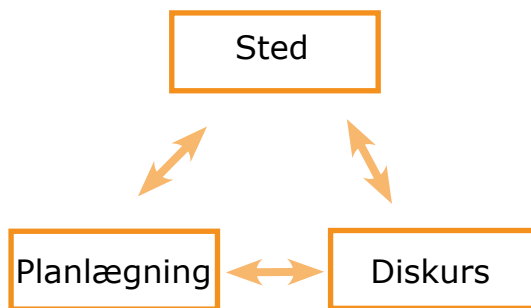


Indledende fortolkning af rationalerne for Aalborgs urbane projekter siden 2. verdenskrig

Efter oliekrisen fulgte en langvarig økonomisk krise, hvor væksten til gengæld gik i stå. Samtidig opstod en ny diskurs, som handlede om at kritisere de modernistiske planlægningsprincipper. Nu kom i stedet decentralisering og lokalsamfundsværdier i højsædet, og nabolikaberplanlægning blev et nyt dominerende rationale bag de urbane projekter: Der var fokus på at genskabe den historiske bymidte med blandede lokalsamfund med plads til sociale fællesskaber, og på at skabe plads til fodgængere.

I løbet af 1990'erne og 00'erne blev skabelse af 'fyrtårne' i form af bymæssige attraktioner eller kraftcentre et dominerende rationale bag projekterne. Tiloversblevne industri- og havneanlæg gav plads til byomdannelse af havnefronter og tidligere industrigrunde, og skabte mulighed for nye urbane sammenhænge. Fokus flyttede fra sociale fællesskaber i midtbyens boligområder til offentligt byliv, blandede byfunktioner, store projekter og mere eller mindre ekspressiv arkitektur. Ny global økonomi og internationale trends om oplevelsesøkonomi og øget konkurrence mellem byerne med fokus på attraktivitet betød, op igennem 00'erne, at skabelse af fyrtårne og branding nu fik en kæmpe betydning for de centrale byområder.

Det har været et mål at afprøve denne tankegang på lokal og national empiri i forhold til urbane projekter. Der er ikke tale om en egentlig hypotese til efterprøvnig - den vil ikke kunne be- eller afkræftes eksakt - men mere en måde at tænke udviklingen på, også med henblik på perspektiver for fremtiden. Rationalerne udvikler sig indholdsmæssigt og hænger sammen med samfunds- og byplandiskurser. Med bølgemodellen som redskab skal undersøges de bærende narrativer for byplanlægning og urbane projekter.



Tidligt i forløbet blev den teoretiske ramme sted, diskurs og planlægning valgt for analyserne

Urbane projekter som analytisk objekt

Formålet med forskningsprojektet er at skabe ny viden om og forståelse af urbane projekter, for at blive i stand til at udvikle en mere reflektiv praksis i forhold til nye projekter, som kan bruges aktivt i en bymæssig forandringsstrategi. Derfor undersøges 3 cases bestående af projekter der som udgangspunkt repræsenterer hvert sit hovedrationale, henholdsvis mobilitet, naboskabsplanlægning og 'fyrtårnsrationale', gennemført i Aalborg i løbet af de seneste 20 år. Formålet med caseanalyserne er at studere dynamikkerne i projektudvikling og sammenhængen med stedsudvikling.

Caseanalyser som metode er bl.a. inspireret af Bent Flyvbjerg (1991, 2006, 2011), der er fortalere for kontekstafhængig forskning via konkrete cases, og argumenterer for at praktisk rationalitet kun kan forstås gennem cases. Caseanalyserne er således inspireret af begrebet "progressiv phronesis" (Flyvbjerg 1991), hvor der gennem studier af cases og konkret praksis fokuseres på værdier - hvor er vi på vej hen? Er det ønskeligt? Hvad bør der gøres? - og på magt: hvem vinder og hvem taber, og gennem hvilke magtforhold? Her sættes dog en anden teoretisk ramme for analyserne, idet sted, som spiller en afgørende rolle for de urbane projekter med forandring af stedet som mål, skal trækkes med ind.

Urbane projekter i de centralt beliggende byområder er genstand for stor politisk opmærksomhed og rummer kæmpe symbolsk værdi, og det har fra starten været et mål at undersøge forskellige typer af projekter, hvordan de udvikles og hvad der påvirker projekternes resultater i forhold til stedet. Hvordan er dynamikken i et projekt, og hvordan kan et projekt for forandring af et sted



Netværksmodellen, som der gøres nærmere rede for i kapitel 3

afgrænses? Det stod klart at projekterne er komplekse og må undersøges ud fra forskellige vinkler, således at hverken arkitekturen eller processerne står alene, men tænkes sammen i forhold til stedet. Som led heri har det fra starten været tanken at undersøge narrativers rolle som strategisk funktion i forhold til byomdannelsen, herunder hvordan branding af steder foregår via italesættelse af skiftende billeder, med konflikter og kulturkløfter som en integreret del. Det analytiske objekt i forskningsprojektet er urbane projekter, hvormed menes strategiske fysiske indsatser i en eksisterende by (se også begrebsafklaringen i næste afsnit). Derfor udvikles en projekttankegang, som bl.a. sammenkobler arkitekturen med de processer som går forud, og som inddrager de forskellige aspekter ved stedet i form af planlægningsprocesserne og de mange betydende parter, der gør sig gældende og påvirker projektet.

Den teoretiske ramme

Tre teoretiske felter trækkes ind i analyserne: sted, diskurs og planlægning. De urbane projekter griber fysisk ind i et sted med ny og ændret arkitektur, med henblik på at påvirke også de sociale forhold og betydningerne på stedet. I sammenhæng med de urbane projekter skal det geografiske stedsbegreb og rummets og stedets betydning og rolle undersøges, ligesom det skal diskuteres hvordan man kan forstå et sted og hvad det vil sige skabe et sted. Stedsopfattelserne og identiteter knyttet til stederne ændrer sig over tid, de 'produceres' og udvikler sig løbende, ikke mindst påvirket af de narrativer om steder som opstår i sammenhæng med planlægningsmæssige strategier (Jensen 2007). Der skal fokus på stedet i analysen af de urbane projekter, og processerne i den forbindelse.

Diskurs er centralt i forhold til at undersøge hvad det er der styrer transformationen - hvilke skiftende strategier og verdensbilleder som driver projekterne. Når diskurs sættes sammen med sted, kommer det til at handle om de måder vi forstår og behandler rum og sted på i projekterne. Der tages udgangspunkt i Jensens (1999) definition af en diskurs som omfatter tre analytiske aspekter: sprog, magt-rationalitet og praksis. (Jensen 1999, s. 76). Endvidere trækkes på Sehesteds (2002) forståelse og brug af diskursanalyse som redskab i studiet af netværksrelationer. Diskursen er opstået, konstrueret, på et tidspunkt, og den udfordres hele tiden - en diskurs udvikler sig ved at udelukke alter-

native handlinger og meninger ved brug af forskellige magtmekanismer. Med planlægning sættes fokus på processerne som redskab i sammenhæng med urbane projekter. Traditionel planlægning er delvist blevet afløst af langt mere komplekse processer, og i den sammenhæng er også nye planlæggerroller under udvikling. De sidste 20 års planlægningspraksis er præget af et mix af nye roller, som er væsentlige at fokusere på for at forstå udviklingen i planlægningens praksis.

Der er før gennemført forskning og analyser af urbane projekter med fokus på diskurs og planlægning. Det nye teoretiske fokus på sted skal befrugte analyserne af byomdannelsescases og bringe ny viden om hvordan urbane projekter påvirker stederne, og dermed byen, både sprogligt/billedligt, fysisk og socialt. Der er således især fokuseret på stedsvinklen i analyserne, dvs. relationerne sted-planlægning og sted-diskurs. Relationen planlægning-diskurs, som bl.a. er indgående behandlet af Flyvbjerg (1991) og Sehested (2002) via egentlige magtanalyser, er til gengæld nedtonet i projektet.

Forskningsspørgsmål

Projektet har udviklet sig i løbet af de tre år, det har varet. Indledningsvist - igennem det første år - blev forskningsspørgsmålene formuleret bredt og beskrivende. Det konkrete udgangspunkt for analyserne i forskningsprojektet er Aalborg. De indledende spørgsmål var: Hvad har byomdannelsesprojekterne i Aalborg gjort ved byen og hvilke rationaler, diskurser og strategier har der været på spil? Hvilken form for bykvalitet er søgt - og opnået? Hvilken rolle har narrativer om stedet spillet for diskursernes kamp om at definere betydning - og for planlægningen? Hvordan har rationaler og diskurser i Aalborgs byomdannelse hængt sammen med samfundsudvikling og teoriudvikling? Følgende formulering stammer således fra den studieplan, som blev udformet og godkendt efter 2 måneder:

1. Hvad har rationalerne, diskurserne og strategierne for projekterne været de sidste 20 år, og hvilke sammenhænge og udviklingsretninger kan spores? Tre Aalborg cases som repræsenterer henholdsvis mobilitet, naboskabsplanlægning og skabelse af kulturelle fyrtårne som strategier og rationaler for byomdannelsen skal analyseres med hensyn til planlægningsteori,

rumlig transformation og diskurser. Der skal suppleres med beskrivelser af et antal danske og udenlandske eksempler.

2. Sammenhængene mellem konjunkturudvikling og planlægning og byomdannelse skal undersøges, og det skal diskuteres på hvilken måde finanskrisen og den stramme økonomi samt den tiltagende globalisering påvirker den planlægningsfaglige diskurs.

Efterhånden som jeg bevægede mig dybere ind i projektet og ned i de videnskabsteoretiske aspekter, og begyndte at forholde mig til relationelle positioner, både når det drejer sig om stedsforståelse, diskursforståelse og hvad det er for en viden og objektivitet der er på spil i forskningsprojektet, udviklede det sig i retning af en interesse for og undersøgelse af projektdynamikker, dvs. forskningsspørgsmålene ændrede sig i retning af at søge en dybere forståelse af projekter som redskab, så at sige et designredskab i forhold til byens udvikling.

Den samfundsmæssige interesse i hvad det er der gør at diskurserne ændres, og sammenhænge mellem konjunkturer og andre samfundsforhold og rationaler for urbane projekter handler om et andet niveau, samfundsniveauet - eller der hvor der kommer noget udefrakommende og påvirker de konkrete projekter. Hvor den første formulering af forskningsspørgsmålene først og fremmest skelnede mellem to emner - udviklingen indenfor byplanprojekter og denne udviklings sammenhæng med økonomi og samfundsforhold, har projektet udviklet sig til at lægge vægten på et andet skel, nemlig mellem dynamikkerne på projektniveau og udviklingstræk i en større sammenhæng, dvs. to niveauer fremfor to emner. Det 'samfundsmæssige' niveau handler, udover samfundsøkonomi og konjunkturer mv., i høj grad om byplanmæssige påvirkninger og 'rejsende ideer' (Tait/Jensen 2007).

I takt med at det således i forløbet blev mere og mere tydeligt at projektet bevæger sig på de to niveauer, udviklede de to hovedmodeller sig som eksponenter for hvert sit niveau. Forskningsspørgsmålene er endt med følgende formulering:

1. Hvordan kan strategiske urbane projekter forstås i en teoretisk ramme bestående af sted, diskurs og planlægning?

2. Hvordan hænger skiftende rationaler for urbane projekter og bypolitiske diskurser sammen med ændrede konjunkturer og de narrativer som knytter sig hertil? Det skal diskuteres på hvilken måde samfundsudviklingen, bredt betragtet, påvirker stedsopfattelser og planlægningsmæssige diskurser.

Der er således fokus på at forstå projekter som aktive redskaber til at ændre steder, dvs. som design med de forskellige aspekter i netværksmodellen som betydende. Denne forståelse af projekter som redskaber til at ændre verden er bl.a. næret af Aktør-netværk-teori og design-teori, hvilket uddybes i kapitel 3.

Rationaletankegangen bidrager med et perspektiv på urbane projekter som til dels er frigjort fra konkrete trends. Modellen har et potentiale til at kunne bruges til at tænke på tværs af disse, netop fordi rationalerne knytter sig til tre forskellige opfattelser af stedspåvirkninger: henholdsvis via forbindelser, områder og kraftpunkter. Dermed kan også rummes fx de helt forskellige roller bæredygtighed og arkitektur har haft i projekterne, og som påvirker strategierne indholdsmæssigt gennem tiden.

De to sæt forskningsspørgsmål viser således en udviklingsproces fra fokus på 'hvad er der sket' til 'hvordan kan problemerne forstås' og et mere handlingsorienteret syn på projekterne.

Begreber og afgrænsninger

Gennem afhandlingen benyttes en række begreber. I det følgende en kort redegørelse for hvordan begreberne bruges, og hvilken forståelse der lægges ind i dem.

Byfornyelse

Byfornyelse betegner den indsats som knytter sig til lovkomplekset af samme navn siden 1983. Der er tale om politisk besluttede handlinger til fornyelse af privatejede bygninger og friarealer. Der gives kommunalt og statsligt tilskud til byfornyelse efter en række specifikke regler, som er ændret mange gange.

Helhedsorienteret byfornyelse

Helhedsorienteret byfornyelse er en indsats, støttet efter byfornyelseslovgivningen, som siden 1998 har indeholdt muligheden for at en kommune med statslig refusion kan træffe beslutning om en tværgående fornyelse af et område. I dag er områdefornyelse det officielle navn. Der kan gives støtte til byrum, sociale og kulturelle foranstaltninger mv. Det er en forudsætning, at der samarbejdes på tværs af kommunale forvaltninger og parterne i det aktuelle område.

Byomdannelse

Byomdannelse er et bredt begreb, som betegner processerne i en overgangsfase, hvor et større eller mindre byområde ændres grundlæggende. Ændringerne kan vedrøre funktioner, bygninger og anlæg. Byomdannelse kan foregå som bevidste og styrede processer, men kan også have en mere ukoordineret form, hvor det betegner noget der over en periode sker for et område.

Ordet byomdannelse optræder i Erhvervs- og Bypolitisk udvalgs betænkning i 2001 som havde fokus på nye redskaber til byomdannelse af ledigblevne arealer (Erhvervs- og Bypolitisk Udvalg 2001). I 2003 blev planloven ændret, så det blev muligt at udpege byomdannelsesområder og bestemme deres rækkefølge i kommuneplanen, samt som noget nyt at lokalplanlægge for byomdannelsesområder, hvor virksomheder er under afvikling.

I Aalborg Kommune betegner byomdannelse en omfattende indsats, hvor tidligere industri- og havneområder omdannes til byformål bestående af såvel rekreation, kultur- og vidensinstitutioner samt boliger og erhverv.

Organisatorisk har der gennem en årrække eksisteret en enhed 'team byomdannelse' som fra kommunens side har ledet de omtalte byomdannelsesprojekter i byen.

Urbane projekter

Urbane projekter defineres som det analytiske objekt i forskningsprojektet. Projekt henviser til at der er tale om en bevidst og koordineret, aktiv fysisk indsats for at forny og omdanne et område. Hvem der konkret er aktiv med initiativer kan være forskelligt - en privat investor, en kommune, staten, en forening eller andet. Men kommunen spiller altid en rolle som plan- og bygningsmyndighed, og det er bl.a. den rolle, der er fokus på i diskussioner om planlæggerroller. Planlægning betegner i sammenhæng med urbane projekter de faciliteterende processer som varetages i forbindelse hermed.

Det urbane henviser til det bymæssige, dvs. det at projektet foregår på et sted som allerede i forvejen har været eksisterende by, dvs. der er tale om byomdannelse jf. tidligere definition. I afhandlingen fokuseres på projekter gennemført i centrale byområder. Ofte er der massivt politisk fokus og stærke symboler og narrativer på spil i disse centrale projekter. Det at gribe ind i en eksisterende kompleks bymæssig sammenhæng er en særlig udfordring, som det har været et ønske at undersøge med forskningsprojektet.

Urbane projekter kan gennemføres for at ændre byfunktioner, men det kan også handle om forbedring eller fornyelse af eksisterende funktioner. I afhandlingen er der fokus på tre grundlæggende forskellige rationaler for urbane projekter: mobilitet - forbindelser, naboskaber - områder og 'fyrtårne' - kraftcentre eller punkter. Fælles for alle urbane projekter er, at de handler om at ændre et sted.

Indgreb

Når ordet indgreb bruges i afhandlingen, tænkes der på en enkeltstående handling. Indgreb adskiller sig fra projekt ved at være langt mindre komplekst. Selvom et indgreb naturligvis sagtens kan indgå i en kompleks sammenhæng, bruges det her om en mere isoleret handling med henblik på at påvirke en proces, som ellers ville have forløbet anderledes.

Indsats

En indsats kan betegne det, at en række små projekter tænkes, planlægges og udføres koordineret, således at der bliver tale om en samlet indsats. Indsats kommer dermed til at betegne noget bevidst og koordineret med henblik på at ændre et eller flere steder. En indsats kan sprede sig over mange steder i modsætning til et projekt.

Transformation

Med transformation menes den overordnede omstilling af en by eller bydel, fx aktuelt fra industriby til videns- og kulturby. Transformation af en by vil dermed typisk bestå af en række projekter og indsatser og også tidsmæssigt strække sig over en længere periode.

Strategisk

At noget, fx et projekt, er strategisk, understreger at det indgår i en langsigtet planlægning som middel henimod et mål, der rækker ud over den konkrete handling. Det endelige udfald afhænger også af andre aktørers handlinger og strategier. Dermed adskiller noget strategisk sig fra noget taktisk som ikke har øje for det langsigtede mål.

Design

Design i denne afhandling betegner, med henvisning til Simon (1981/1969) den proces, med hvilken vi gennem bevidste handlinger forsøger at ændre eksisterende situationer til andre som foretrækkes. Design bruges således i en bred betydning som ikke kun, men også, handler om fysisk udformning. Design går på tværs af en række forskellige discipliner, alt afhængigt af det konkrete projekt eller problemkompleks.

Netværk

Der er tale om et netværk, når aktører i en gruppe eller et samfund relaterer sig til hinanden i netværk fremfor formelle hierarkier. Det betyder at selve relationerne får stor betydning og dermed giver mening til aktørerne.

Netværksstyring og netværkssamfund er udtryk for det fokusflyt der gennem de sidste mange år er sket væk fra stabile institutioner og henimod mere dynamiske organiseringer.

Læsevejledning

Afhandlingen er i 4 dele: 1. del 'problemstilling, teori og metode', 2. del 'byplanpraksis lokalt, nationalt og globalt', 3. del 'caseanalyser' og 4. del 'konklusion og perspektivering'. Delene bidrager hver især med en vigtig funktion til afhandlingens helhed. De understøtter hinanden og henviser til hinanden, men de kan også læses hver for sig, alt efter interesse.

Del 1 - problemstilling, teori og metode

1. del indeholder den teoretiske ballast og de analysemæssige og metodiske definitioner og afgrænsninger. Efter en indledende problemindkredsning i **kapitel 1** præsenteres bølgemodellen som en tankegang om at drivkræfterne for urbane projekter er rationaler, der har bevæget sig i bølger gennem sidste halvdel af det 20. århundrede. Endvidere præsenteres intentionen om at analysere urbane projekter som komplekse redskaber i strategisk byomdannelse, og forskningsspørgsmålene formuleres.

Kapitel 2 formidler projektets teoretiske grundlag med udgangspunkt i sted, diskurs og planlægning - tre teorifelter som indbyrdes har meget forskellig karakter, men som tænkes sammen her, da rumlig transformation er tæt koblet til både planlægning og diskurser vice versa.

I undersøgelsen af urbane projekter er begrebet om sted meget essentielt, idet projekterne handler om at forandre steder ved hjælp af bl.a. en fysisk indsats, som sker på baggrund af visioner som er knyttet til stedet. Forskellige stedsteoretiske positioner er løbende blevet adopteret i byplanlægning, og arkitektens forskellige roller bliver tydelig i de urbane projekter. Indledningsvis opridses den 'rumlige vending' som i øjeblikket sker på tværs af fagdiscipliner. Herefter argumenteres for at byplanlægning og urbane projekter i perioden efter krigen overordnet har været præget af to modsatrettede tilgange og traditioner i forhold til rum og sted, nemlig den fænomenologiske, som traditionelt har fokuseret på historien og menneskets forhold til stedet og den mere pragmatiske, som med sin kritik af 'autenticitet' har fokuseret på frihed fra stedstilhørsforhold. Teoriudviklingen har været tæt knyttet til modernismekritik, globalisering og samfundsudviklingen i øvrigt. Den relationelle stedsforståelse

kan siges at være en tredje vej, videreudviklet fra, men også kritisk overfor både den fænomenologiske og den pragmatiske tradition. Ifølge den relationelle forståelse er det der giver mening til stedet, når vi mennesker bruger det. Steder er ifølge denne forståelse komplekse og i konstant forandring og produktion, og forståelse af et sted kan kun konstrueres ud fra relationer til andre steder.

Diskursteori har det udgangspunkt at sandhed og mening grundlæggende er noget der konstrueres. Kampe mellem diskurser foregår både i den helt overordnede samfundsmæssige skala, hvor de relaterer sig til bl.a. økonomi, konjunkturer og 'hovednarrativer', og på lokalt niveau. Efter en introduktion af diskursbegrebet, som det vil blive forstået og brugt i projektet, og en reference til Foucaults genealogiske studier, fokuseres på de lokale diskursive kampe som foregår om det byggede miljø. Teori om diskurser i det byggede miljø inspirerer caseanalyserne direkte. Diskursanalyse og rumlig analyse er tæt forbundet ved at handle om rum og handlinger i hverdagslivet, og disse analyser er også inspireret af tankegangen fra Aktør-Netværk-Teori om at mening skabes i netværk via aktører, som kan være både humane og ikke-humane. Metaforer, narrativer og repræsentationer betragtes som væsentlige diskursive elementer i kommunikationen og kampen om betydningen af steder, og spiller som sådan vigtige roller i planlægningsprocesserne.

Planlægning ses i sammenhæng med urbane projekter som et værktøj til at initiere handlinger og processer og facilitere de politiske beslutninger. Der indledes med en kort gennemgang af nye diskurser for rummet på baggrund af de seneste ca. 20 års samfundsudvikling. Et hovedtema om partipartisk planlægning og dens modsætningsforhold til neoliberalismen diskuteres. I takt med sammenbruddet af troen på den modernistiske planlægnings evne til at styre udviklingen, og en samtidig markedsgørelse af byen og samfundet, er traditionel planlægning delvist blevet afløst af langt mere komplekse processer. Begrebet Knowledge-based Economy (KBE) beskrives som en diskurs med afgørende betydning for byomdannelsens mål og byernes udvikling, idet kulturplanlægning og industrikultur er blevet vigtigt i transformationen fra industrisamfund til videnssamfund. Herefter følger et afsnit om det byplanmæssige fokus på byliv og offentlige byrum. Begrebet 'flydende planlægning' er en metafor for nye

planlægningstanker og tendenser med fokus på proces, forbindelser og mobilitet i modsætning til det tidligere fokus på bundethed, hierarki og form, en diskussion som også udspiller sig i stedsteoriene. Afslutningsvis diskuteres hvad bl.a. de nye former for netværksstyring betyder for planlæggerrollen.

Efter den teoretiske gennemgang og diskussion i kapitel 2, gøres i **kapitel 3** rede for forskningsdesignet i form af netværksmodellen til brug i analyserne og redegørelse for metoder og videnskabsteoretiske overvejelser. Som en syntese af de forskellige teoretiske vinkler udvikles netværksmodellen for analyse af urbane projekter og reflektivt grundlag for forståelse af praksis. Projekterne tænkes som komplekse netværk, hvor de teoretiske vinkler bruges til at sætte særlige perspektiver i forgrunden, mens andre midlertidigt forvises til baggrunden. Modellen forstår projekterne som komplekse designredskaber for forandring af stedet.

'Metoder i projektet' fortæller og begrunder de anvendte metoder i form af valg af cases, dataindsamling og analyser, og 'videnskabsteoretiske overvejelser' rummer metateoretiske refleksioner over forskningstilgangen og hvilken type af viden der produceres. Projektets relationelle forskningstilgang med inspiration fra bl.a. Massey, Foucault og ANT knytter det til en poststrukturalistisk og pragmatisk tradition, og forskningsdesignet tager udgangspunkt i praksis, hvor netværks- og designtankegangen om de urbane projekter er et kernepunkt.

Del 2 - byplanfaglig baggrund og historie

Del 2 redegør for den byplanfaglige baggrund, og fungerer som sådan som kontekst til caseanalyserne i del 3. Delen består af 2 kapitler om henholdsvis den lokale aalborgensiske byplanhistorie med henblik på urbane projekter siden 1950, og den nationale praksis i Danmark siden 1990 efterfulgt af præsentation af en række ikoniske europæiske urbane projekter. En periodisering med henblik på urbane projekter foretages som indledning til kapitel 4, men den er central for begge kapitlerne i del 2.

Bærende for del 2 er afprøvning af den indledende ide om skiftende rationalers tydelige spor i byerne. Den lokale og den nationale udvikling tolkes ind i og beskrives ved hjælp af 'bølgemodellen', som definerer 3 grund-

læggende forskellige rationaler for de urbane projekter:

- mobilitet som fokuserer på forbindelser,
- naboskaber som fokuserer på sammenhængende områder og
- fyrtårne som fokuserer på punktet som kraftcenter i byen.

Desuden anvendes den udviklede netværksmodel for urbane projekter (kapitel 3), ikke som model for systematiske analyser af de enkelte urbane projekter men i forhold til forståelsen af dem.

Kapitel 4 indledes med en periodisering af tiden 1950-2013 i forhold til byplanlægningens udvikling med brug af Jessops (2004) principper for periodisering. Det sker for at opnå en dybere forståelse af de urbane projekter, jf. bølgemodellen. Der opereres på 3 niveauer: det globale, det nationale og det lokale, og sættes fokus på en række samvarierende begivenheder og udviklinger mellem globale økonomiske konjunkturer og vigtige globale begivenheder eller 'markører', nationale lovgivninger som til en vis grad 'reagerer' på hvad der sker på det globale niveau, og så de lokale urbane begivenheder og projekter i byerne, her Aalborg. Der argumenteres for en opdeling af Aalborgs urbane projekter siden 1950 i tre perioder, hvor årstallene 1973 og 1990 er udvalgt til at adskille perioderne.

For hver af de tre definerede perioder gennemgås en række urbane projekter og markante planer og projekter, som er vedtaget og gennemført i Aalborg. De er først og fremmest udvalgt på baggrund af den kraft hvormed de har bidraget til forandring og transformation af byen - og således er der også fokus på hvordan stederne forekommer i dag. Men projekterne er også udvalgt i forhold til det politiske fokus og den debat der har været om dem. Ofte drejer det sig om projekter, som har markeret eller været med til at ændre kursen i forhold til byens udvikling. I forhold til netværksmodellen og tænkningen om projekter som blev udviklet i kapitel 3, trækkes en række centrale aspekter frem om projekterne, selvom de ikke analyseres systematisk.

Der samles op på de urbane projekter i hver af perioderne, ligesom der samles op på hvordan rationalerne har fungeret og udviklet sig som drivkraft for de urbane projekter igennem perioderne. Forholdet mellem de tre rationaler i det samlede tidsforløb fortolkes i bølgemodellen, som bidrager med sin byplanoptik til at anskueliggøre udviklingen ved at koble samfundsmæssig udvikling med byens fysik.

Kapitel 5

Dette kapitel undersøger den byplanfaglige udvikling og praksis på det nationale niveau siden 1990 med det formål at skabe et overblik over dansk udvikling og debat i forhold til urbane projekter. Til det brug er undersøgt artikler og omtale af urbane projekter i fagbladet *Byplan*. Udviklingen fortolkes og beskrives via en bølgemodel tilsvarende figuren for Aalborg i kapitel 4.

Med bevidstheden om en stærk påvirkning fra globale diskurser undersøges en række paradigmatiske eksempler på urbane indgreb fra Europa, typiske studietursmål, ud fra en systematik som stammer fra netværksmodellen. Projekterne har det til fælles at de har 'dannet skole' og hver for sig er kommet til at fungere som 'rejsende ideer' (Tait/Jensen 2007) for projekter andre steder, herunder i Danmark. Opsamlingen på eksempelprojekterne indledes med en nærmere beskrivelse af konceptet 'rejsende ideer', og derefter samles op på rationalerne i eksemplerne, herunder hvordan de er mikset i projekterne, og hvordan de har udviklet sig over tid. Der samles også op på analyseaspekterne i forhold til eksemplerne. Til sidst fremstilles eksempelprojekterne kortfattet med 1 side til hver.

Del 3 - caseanalyser

Efter del 1 som den teoretiske konstruktion og del 2 som den historiske praksisorienterede kontekst, er der grundlag for caseanalyserne i del 3. De karakteriseres som paradigmatiske, i og med at de repræsenterer nogle vigtige 'typer' af projekter, jf. Flyvbjerg (1991). Der er analyseret og beskrevet 3 cases i Aalborg Midtby siden 1990, henholdsvis byøkologiprojektet i Danmarksgadekvarteret fra 1990'erne, et projekt hvor byfornyelse og naboskaber var et grundlæggende rationale, Kennedy Arkaden fra 2004, et privat developerprojekt hvor mobilitet var et vigtigt, men ikke det eneste rationale, og endelig Nordkraft fra 2010, omdannelsen af et gammelt kraftvarmeværk til kulturhus med mange forskelligartede funktioner. Nordkraft repræsenterer således fyrtårnsrationalet. Projekterne forstås og analyseres som komplekse 'netværk' der udspiller sig i spændingsfeltet mellem sted, diskurs og planlægning, jf. netværksmodellen. Dette betyder at alle 6 aspekter: sted, diskurs, planlægning, repræsentationer, narrativer og magt, undersøges. Udgangspunktet for analysen er virkeligheden i dag, hvorfra der kigges tilbage på projektet via granskning af interviews med planlæggere

og andre som var med dengang, samt plandokumenter, medieomtale og politiske beslutninger mv. fra projektets tilblivelse. Analysen tager således form af et stykke byplanlægningsarkæologi.

Casene beskrives og analyseres i forhold til den lokale kontekst - fysisk, socialt og politisk - samtidig med at de også perspektiveres i forhold til national og international udvikling. I fremstilling af caseanalyserne er der fokuseret på at give læserne en interessant og fyldestgørende præsentation af de urbane projekter hver for sig uden for mange gentagelser. Principielt er strukturen ens for de tre projekter, selvom indhold og vægtning varierer en del. Hver casebeskrivelse har således sin egen karakter på grund af de meget forskellige præmisser og diskurser bag projekterne.

Der indledes med en fænomenologisk registrering af materielle spor på stedet, som leder hen til diskurser og betydninger på stedet. Udgangspunktet herfor er sanssemæssige registreringer, og områderne beskrives således med en 'fremmeds' blik. Herefter præsenteres konteksten forstået som den geografiske sammenhæng projektet er gennemført i, samt de bypolitiske diskurser som var dominerende på tidspunktet for udvikling af projektet. Endelig er præsenteret de særlige ideer og visioner som har været projektets særkende, bl.a. via centrale repræsentationer af projektet. Først herefter gennemgås og analyseres selve de fysiske delprojekter og planlægningsforløbet, og der redegøres for hvad der siden projektets gennemførelse er sket i området, med et forsøg på at konkludere, hvordan projektet har påvirket stedet. Casebeskrivelserne afsluttes med analyser i forhold til afhandlingens to hovedmodeller, henholdsvis bølgemodellen og netværksmodellen.

Kapitel 6 - Byøkologiprojektet

Projektet er gennemført i Danmarksgadekvarteret som er et historisk blandet bykvarter. Med projektet blev der renoveret huse og etableret grønne gårde, og en offentlig plads blev ombygget med en række særlige installationer. Byfornyelses- og byøkologiprojektet fungerer som et markant eksempel på den naboskabsplanlægning, der dominerede byplanarbejdet i 1990'erne, ikke mindst i Aalborg, idet der i Danmarksgadekvarteret blev gennemført en omfattende områdeorienteret byfornyelse. Byøkologiprojektet lagde 'et ekstra lag' ovenpå byfornyelsen ved i et delområde af kvarteret at gennemføre særlige byøkologiske forsøg og foranstalt-

ninger. Projektet blev finansieret af byfornyelsesmidler fra staten og kommunen, og særlige forsøgsmidler fra staten. Byøkologi var en trend i byplanlægning, inspireret fra bl.a. projekter i Berlin, og efter internationale rapporter om bymiljø støttede regeringen og boligministeriet flere store byøkologiske byfornyelsesforsøg, herunder dette i Aalborg. Projektet er et klart eksempel på det offentlige meget dominerende rolle i et projekt i forhold til andre aktører, og således udtryk for en stærk diskurs i de socialdemokratiske 1990'ere om at det offentlige skulle stimulere til økonomisk vækst i samfundet og spille en dominerende og målrettet rolle i den bymæssige transformation.

Kapitel 7 - Kennedy Arkaden

De diskurser der fremgår af den materielle tilstedeværelse af Kennedy Arkaden er henholdsvis mobilitet, aktiviteter og byliv samt arkitektur og rum. I slutningen af 1990'erne og omkring årtusindskiftet rettedes kommunens blik for alvor mod de private investorer som dem, der med nye typer store projekter skulle 'redde' byen fra sin dvaletilstand og drive en økonomisk vækst. Disse projekter skulle via deres størrelse og markante fremtræden skabe optimisme og vækst i byens erhvervsliv. Kennedy Arkaden var det første store private transformationsprojekt i Aalborg i mange år, og der blev knyttet store og meget forskelligartede forventninger hertil fra en række parter i byen.

Planlægningsmæssigt blev ideen om et kombineret center for kollektiv trafik, shopping, biografer og kontorer i første omgang godt modtaget i byen, men der var store kontroverser om disponering og udformning af huset, og efterfølgende er det meget store volumen blevet udkældt fra mange sider. Projektets betydning for områdets fortsatte udvikling har været betydelig, både for den igangværende omdannelse af naboarealet på godsbanen og for planlægning og overvejelser om en letbane gennem en bymæssig 'vækstakse', hvor Kennedy Arkaden spiller rollen som et vigtigt knudepunkt.

Kapitel 8 Nordkraft

Den fænomenologiske registrering starter på afstand, hvor Nordkraft opleves som et markant vartegn fra forskellige vinkler. Tættere på identificeres materialisering af 3 forskellige diskurser, henholdsvis bevaring af industriarkitektur, kultur og fritidsaktiviteter samt byliv. Med omdannelse af den centrale havnefront og satsningen på Nordkraft var det Aalborg Kommunes

intentioner at styrke det offentlige byliv, kulturen og det rekreative. Disse satsninger blev betragtet som fyrtårne for hele byen og regionen - som projekter der skulle sætte Aalborg på danmarkskortet og føre byen ind i videnssamfundet. Både kommunen og en række andre parter satsede hårdt på at 'opgradere' Aalborg til at blive en attraktiv videnby som kunne fastholde og tiltrække højtuddannet arbejdskraft, virksomheder, studerende og forskere. Tankesættet fra Richard Florida havde stor indflydelse på hele tænkningen. Nordkraft som et hus for mangfoldige kulturelle udtryksformer, bevægelse, uddannelse og iværksætteri indenfor kultur og fritid udfylder en strategisk rolle i forhold til at være fyrtårn og samtidig sammenbinde forskellige områder i byen. Nordkraft fungerer som drivkraft for omdannelsen af hele bydelen med Musikkens Hus, Østre Havn og Karolinelund, og som mødested for offentligt byliv har Nordkraft fået effekt på naboområderne, som nu danner ramme om andre befolkningsgrupper og helt nye former for liv. En række tydelige inspirationer udefra i form af 'rejsende ideer' og konkrete, stedsspecifikke visioner har præget udviklingen af projektet.

Planlægningsforløbet er en beretning dels om baggrunden for at projektet blev muligt, dels om fokus på oplevelsesøkonomi, bevaring og arkitektur, byrum og trafik samt økonomi. Planlægningsforløbet viser hvordan projektet er blevet skabt i komplekse netværk med brug af et mix af forskellige planlæggerroller og en høj grad af 'flydende planlægning'.

Del 4 konklusion og perspektivering

Kapitel 9, konklusion og perspektivering

Kapitlet bygges op over de to hovedfigurer i afhandlingen, henholdsvis bølgemodellen og netværksmodellen med de 6 aspekter. En introduktion til konklusionen sammenfatter at viden er genereret på 3 niveauer, som henholdsvis et historisk specifikt forløb af byplanpraksis som udtrykkes med bølgemodellen, tre caseanalyser som rummer viden om projektdynamikker og en række projektspecifikke pointer, der kan bruges i forhold til andre projekter, og endelig om modellernes generelle brugbarhed til forståelse og design af urbane projekter. Herefter relateres delkonklusioner fra forskellige dele af afhandlingen til forskningsspørgsmålene.

Efter introduktionen gennemgås konklusionerne på de tre niveauer i tre afsnit, 'skiftende rationaler', 'net-

værksmodellen og de 6 aspekter' og 'mønstre og sammenhænge'. Med 'skiftende rationaler' konkluderes på de tre rationaler som drivkræfter for urbane projekter. Pointerne relaterer sig til Aalborg hvor de primære analyser er foretaget, men med referencer til den nationale debat og projekteksemplerne fra andre byer. Det konkluderes hvilke stedsæssige karaktertræk som rationalerne med fokus på henholdsvis området, forbindelsen og punktet har søgt at fremme, og som de har skabt. De tre rationaler som tankesæt i forhold til byen og urbane projekter synes at være særdeles vedholdende gennem lange perioder. Kurvernes forløb indikerer at drivkræfterne for urbane projekter ændrer sig i sammenhæng med at grundlæggende narrativer og tænkemåder om byen er i forandring. Ved at lægge snit i modellen kan den også bruges til at forstå en situation på et bestemt tidspunkt, og med to sådanne snit tydeliggøres hvad det var der skete i 1973 og 1990, hvor rationalerne 'vendte'.

Herefter følger konklusioner om netværksmodellen og de 6 aspekter. Det konkluderes at modellen har været konstruktiv i forhold til at analysere de urbane projekter i spændingsfeltet mellem sted, diskurs og planlægning ved på skift at sætte fokus på teoretisk funderede enkeltaspekter og derved navigere rundt i og forstå de komplekse netværk, som projekterne består af. De tre cases viser at der er sket en udvikling af *stedsopfattelser* fra en sedentær områdetankegang med Danmarksgadeprojektet og pragmatisk stedsopfattelse og zonetænkning i forhold til Kennedy Arkaden til med Nordkraft at tænke alle funktioner integreret i byrummene. Ved at analysere de *diskurser* som er indlejret i projekterne, både gennem registrering af de materialiserede diskurser på stedet og ved at analysere de kampe, der har været ført gennem planlægningsprocesserne, bliver det tydeligt om målene med projektet, og hvordan det skulle forandre stedet, faktisk blev nået. De anvendte metaforer i planlægningsprocesserne har været vigtige kilder til at påvise, hvilke diskurser der var på spil. *Repræsentationerne* er en vigtig nøgle til projekterne, fordi de tydeligt viser hvad det var man ønskede sig, da de ofte er sofistikerede og gennemtænkte i deres udtryk, og dermed også er tidstypiske i forhold til synet på byen og udviklingen af grafiske teknikker, og på den måde spiller de sammen med bølgemodellen. *Narrativer* handler om hvad stedet er og skal blive til, og er i alle de tre cases brugt aktivt som redskaber i planlægningsprocesserne. Metaforer

og retoriske greb anvendes i forsøget på at blive den der står tilbage med det vindende narrativ, og spiller dermed en vigtig rolle i forhold til at skabe betydning og opbakning. *Magtstrukturer* og beslutningsprocesser handler om spændingsforhold og kontroverser mellem parter, og i relation til urbane projekter er de væsentlige for resultaterne i form af produktion af stedet. Kommunen har i alle de tre cases indgået i forskellige former for partnerskaber om magten, som i casene viser nogle af sine mange ansigter. *Planlægning* indebærer fremdrift af processerne i form af at sikre samarbejde og dialog og facilitetering af beslutningerne. Analyser af planlæggerrollerne viser at planlægningen har bevæget sig væk fra bureaukratrollen og henimod mere flydende roller i forskellige kombinationer.

Til sidst i konklusionen er de beskrevne analyseresultater 'ført tilbage til' modellerne, og der argumenteres for nogle mere generelle mønstre og sammenhænge hvor de to modeller kombineres, henholdsvis den historisk specifikke bølgemodel og den i forhold til tid og rum mere abstrakte netværksmodel om urbane projekter. Tre akser i netværksmodellen trækkes op om samspillet mellem aspekterne med udgangspunkt dels i de to snit fra 1973 og 1990, dels i de cases som er analyseret. Det handler om akserne sted-magt, repræsentationer-narrativer og diskurser-narrativer.

Kapitlet afsluttes med en perspektivering i forhold til udvikling af den praktiske planlægning og håndtering af de store faglige udfordringer på området i fremtiden samt nogle perspektiver for fremtidig forskning på feltet. Også perspektiveringen bygges op over de to hovedmodeller som er udviklet. Med hensyn til rationalerne føres en diskussion om hvor vi er på vej hen, hvordan den økonomiske krise kan tænkes at påvirke rationalerne og evt. hybrider mellem dem, og hvordan de kan bruges som bypolitiske redskaber. Det overvejes derefter hvordan de 6 aspekter i netværksmodellen kan bringes i samspil i fremtidig praksis og hvordan designtænkningen kan udfolde sig i strategisk udvikling. Der afsluttes med mulige perspektiver for fremtidig forskning, som projektet kan give anledning til, og som bygger videre på tænkningen om byplanoptikker og en insisteren på at både stedet, diskurserne og planlægningen skal i betragtning, når talen er om byen og projekter som led i byomdannelse og byudvikling.

Kapitel 2

Sted, diskurs og planlægning som teoretisk ramme

Introduktion

Afhandlingens tema er strategiske projekter som indgreb i byen, processerne i forbindelse med de skiftende strategier i tilknytning hertil og ikke mindst de ændringer af stederne som projekterne medfører. Projekterne skal analyseres i en teoretisk ramme mellem sted, diskurs og planlægning, tre teorifelter som indbyrdes har meget forskellig karakter, men som er nødvendige at tænke sammen da rumlig transformation er tæt koblet til både planlægnings- og diskursteori. Del 1 er det teoretiske afsæt for del 2 om udvikling i praksis og del 3 om caseanalyserne. Det betyder at der her skal udfoldes de teoretiske optikker som skal bruges som 'værktøjer' i forskningsprojektet og i analyserne af projekterne.

Etymologisk henfører ordet teori til 'betragtning', dvs. det handler om 'at se', og videnskabelige teorier er betragtninger, der adskiller sig fra de almene betragtninger ved at være baseret på særligt systematiske og forpligtende undersøgelser af konkrete forhold. De er 'sætninger, som foreslår særlige fortolkninger af verden, og som i deres natur både transformerer og reducerer den virkelighed, de drejer sig om.' (Hastrup 2006/1999 s. 192)

Opdelingen mellem sted, diskurs og planlægning er udtryk for en abstraktion, og begreberne krydser ofte hinanden, men de tre teorifelter skal beskrives særskilt af overskuelighedshensyn.

Stedsteori

Udvikling i teoretiske stedsopfattelser hænger tæt sammen med udviklingen af de strategier der er taget i brug i urbane projekter og byplanlægning mere generelt, dvs. hvordan praksis har været på givne tidspunkter i samfunds- og byudviklingen. Stedsteoriene skal således forholdes til hvordan de er blevet adopteret i byplanlægning og hvordan steder konkret er blevet analyseret og behandlet af arkitekter og byplanlæggere. Humangeografien skelner mellem sted og rum, place og space, hvor rum (space) er det abstrakte, geometriske rum som kan defineres af koordinater hvorimod sted (place) er det som mennesker har givet mening og betydning (Cresswell 2004)

Afsnittet fremstiller en række stedsteoretiske positioner i forhold til hinanden. Der skal argumenteres for at de teoretiske diskussioner om stedsopfattelse og sted-sidentiteter siden 2. Verdenskrig har bølget frem og tilbage mellem to yderpositioner: henholdsvis et stedsbundet/fænomenologisk syn og på den anden side et mere globalt og pragmatisk syn. Mellem de to yderpoler - fra traditionen med fokus på stedets tætte tilknytning til sine historiske rødder til et markedsorienteret og kommercielt eller pragmatisk ståsted - diskuteres andre stedsopfattelser, teorier og nuancer. Sted og kultur (kultur betyder dyrket sted) hænger tæt sammen, og stedsteoretikerne forholder sig samtidig kritisk til kulturen og moderniteten/supermoderniteten. Også sprog hænger tæt sammen med sted, idet sprog og sted har det til fælles at de begge bruges af mennesker til at forankre mening. Således handler stedsteorien om både sted, kultur og sprog.

Den rumlige vending

Der bliver indenfor mange fag talt og skrevet en del om en igangværende 'spatial vending' som betyder at der teoretisk, på tværs af discipliner, gøres et kvalitativt spring i den metodiske og konceptuelle tilgang til sted (Fabian, 2010). Fabian konstaterer at man indenfor de sidste 20-30 år har kunnet registrere en spatial vending:

'...hvor man indenfor et stadig bredere felt af discipliner og forskningsområder er blevet optaget af at gentænke og udvikle geografiske forklaringer og begreber og udforske

menneskelivets spatiale dimensioner. Man er i den forbindelse blevet stadig mere optaget af at udforske konsekvenserne af det forhold, at menneskelivet, erkendelsen og det sociale er rumligt situeret.' (Fabian, 2010, s. 19)

Foucault, Lefebvre og Soja er tre centrale teoretikere i forhold til at navngive og påbegynde den spatiale vending.

I 'Andre rum' (Des espaces autres) fra 1967 argumenterer Foucault for at verden er parat til rummets tidsalder som afløsning for tidens. Han skriver at vi i dag oplever verden mere som netværk og forbindelser mellem placeringer end som en lineær udvikling i tid:

'Det 19. århundrede har været besat af én stor tvangstanke, nemlig historien (...) vort århundrede er måske snarere rummets århundrede. Vi befinder os i det simultanes århundrede, i det sideordnede, vi befinder os i århundredet for det nære og det fjerne, for det samlede og det spredte. Vi befinder os i en tid, hvor verden, tror jeg, opleves mindre som ét stort liv der udvikler sig gennem tiden, end som et net der forbinder punkter og fletter sine tråde.' (Foucault 1967, s. 67)

Foucault beskriver rummets historie fra middelalderens hierarki af steder (himmelske og jordiske steder, hellige og profane steder, beskyttede og ubeskyttede steder og urbane og landlige steder) til Galileis (gen)opdagelse af det uendeligt åbne rum som opløste det middelalderlige sted. Siden det 17. århundrede er rummet derfor blevet betragtet som 'tomt'. Han argumenterer dog for at vi endnu mangler en praktisk verdsliggørelse af rummet, hvilket viser sig i de modsætninger som vi betragter som givne størrelser (man kan så diskutere om ikke disse modsætninger har været under opløsning i perioden siden teksten blev skrevet i 1967):

'...måske er vores liv stadig styret af et vist antal modsætninger som ikke kan røres, som institutionen og praksis endnu ikke har turdet at krænke: Modsætninger som vi accepterer som helt givne størrelser: For eksempel mellem det private rum og det offentlige rum, mellem det familiære rum og det sociale rum, mellem det kulturelle rum og det nyttige rum, mellem fritidens rum og arbejdets rum. Alle disse rum er endnu besjælet af en skjult helliggørelse.' (Foucault 1967, s. 88-89)

Foucault henviser til de fænomenologiske beskrivelser som nogle der 'har lært os, at vi ikke lever i et homogent og tomt rum, men tværtimod i et rum fyldt med kvaliteter' og han definerer rummet som heterogent, i modsætning til den gængse opfattelse at rummet i sig selv er tomt:

'...vi lever i en mængde af forbindelser, der bestemmer placeringer som på ingen måde kan reduceres til hinanden eller dækker hinanden' (Foucault 1967, s. 89).

Foucault definerer 'heterotopier' som rum der har 'den besynderlige egenskab at være forbundet med alle de andre placeringer, men på en måde så de suspenderer, neutraliserer eller omvender mængden af sammenhænge, som er fastsat, afspejlet eller genspejlet gennem disse.' (Foucault 1967, s. 89) Heterotopier er ifølge ham faktiske steder der samtidigt repræsenterer alle andre virkelige placeringer – 'på én gang absolut virkeligt, som står i forbindelse med hele det rum som omgiver det, og noget helt uvirkeligt' (Foucault 1967, s. 90). En heterotopi kan have forskellige funktioner i overensstemmelse med den samtidige kultur den befinder sig i. En heterotopi, som findes på ét eneste virkeligt sted, sideordner flere rum og placeringer som i sig selv er uforenelige og forudsætter et system af åbning og lukning, som på en gang isolerer dem og gør dem gennemtrængelige, ofte forbundet med opdelinger af tiden som fx museer og biblioteker. I reglen er der ikke fri adgang til en heterotopisk placering, som dermed rummer et element af eksklusion. 'Alle kan få adgang til disse heterotopiske placeringer, men faktisk er det kun en illusion: man tror, man er kommet ind, men i og med, at man er kommet ind, er man lukket ude.' (Foucault 1967, s. 94). Eksempler på heterotopier er psykiatriske klinikker, fængsler, kirkegårde, biografteatre, haver (orientalske haver er den mindste parcel i verden og rummer samtidig verden i sin helhed), museer og biblioteker (hvor tiden hober sig op og bliver ved med at placere sig oven på sig selv), markeder og skibe. Foucaults pointe med heterotopierne er at analyser af disse varierede former samtidig er analyser af de samfund hvori de indgår. Kulturer danner heterotopier, og analyse af disse særlige steder er samtidig en analyse af kulturen.

Soja bidrog i 1996 til 'the spatial turn' med 'Thirdspace' hvor han skriver om rummet i en evig proces, defineret som en triade, inspireret af Lefebvres 'The Produc-

tion of Space' (1991/1974) hvori også han definerer en begrebslig triade om rum. Både Lefebvre og Soja definerer som noget centralt, at steder er socialt konstrueret i forhold til magtrelationer, dominans og udnyttelse, og at det sker i løbende processer som ikke afsluttes. Lefebvres tre enheder er analytisk ligeværdige og refererer til henholdsvis det rum som praktiseres via daglige praksisser og rutiner (spatial practice), det rum som den dominerende samfundsorden med sociale koder osv. definerer (representations of space) og det symbolske rum (representational spaces) som opstår gennem fx kunstnerisk og kulturel bearbejdning af rummet.

Sojas begreb 'The trialectics of being' er en ontologisk fremstilling af hvordan vi som menneskelige eksistenser kan forstå verden. De tre aspekter er historicitet (tid), socialitet (væren-i-verden) og spatialitet (den sociale produktion af sted). Han argumenterer for at man teoretisk i hvert fald de seneste 100 år har fokuseret mest på de to første, mens rumligheden har været trængt i baggrunden:

'Spatiality tends to be peripheralized into the background as reflection, container, stage, environment, or external constraint upon human behavior and social action' (Soja 1996, s. 71)

Sojas projekt går derefter ud på at sætte begreber på spatialiteten i form af en triade bestående af 'perceived', 'conceived' og 'lived' spaces. Den første term 'perceived spaces', også kaldet 'firstspace epistemologies' som svarer til Lefebvres 'spatial practice', er en måde at tænke på, som ifølge Soja fuldstændigt har domineret det rumlige fokus i århundreder, hvor man først og fremmest har fokuseret på at analysere den materielle fysiske rumlighed med fokus på placering af ting, aktiviteter, steder og situationer i forhold til distribution og design, kortlægning af geografi og kompleks rumlig organisering af sociale praksisser som skaber vores handlingsrum i familier, bygninger, byområder, landsbyer, byer, regioner, nationer, stater, verdensøkonomisk og globalt. Denne erkendelsesmåde privilegerer objektivitet og materialitet. Der har været tale om en fundamental positivistisk 'spatial science', baseret på kvantitative og matematiske beskrivelser, faktisk viden om steder og relationer mellem steder. På den måde bliver erkendelsen fikseret på materielle ting med det menneskelige (human spatiality) betragtet som produkter. Årsagsfor-

klaringer i denne epistemologi tenderer til at komme fra historiciteten og socialiteten, hvorved selve det rumlige er gjort betydningsløst, og betydninger som stammer fra selve spatialiteten er blevet ignoreret.

'Secondspace epistemologies' omfatter 'conceived spaces' eller 'begrebne rum' og har ifølge Soja fungeret som en reaktion på den dominerende lukkede objektivitet i 'firstspace' analyser, fx med modstillinger mellem kunstnere/videnskabsfolk, idealister/materialister og subjektive kontra objektive fortolkninger. Derved, og via blandinger mellem forskellige typer metoder, er de to erkendelsestyper blevet blandet meget sammen, men Soja genkender secondspace epistemologien ved at være 'begrebet' (conceived) fremfor 'opfattet' (perceived), og ved at den først og fremmest skabes gennem diskursivt udtænkte repræsentationer, dvs. projektioner fra en forestillet geografi, hvilket betyder at viden om den materielle realitet er forstået gennem tanken. Herefter bliver forklaringerne mere refleksive, subjektive, indadvendte, filosofiske og individualiserede. Det handler fx om arkitekters og byplanlæggers repræsentation af verden som et billede i deres forestilling. Og når essensen så er defineret via en repræsentation, tenderer den forestilling der er skabt i secondspace mod at definere virkeligheden. Til denne epistemologi hører, ifølge Soja, 'cognitive maps' og 'mental images of space' hvor forskellige stedsopfattelser undersøges fx på tværs af køn, race og klasse. Sommetider bliver resultaterne af disse analyser, igen ifølge Soja, fejlagtigt betragtet som virkeligheden selv.

Thirdspace epistemologies, 'lived spaces', er det nye som Soja definerer som det anderledes som ikke er entydigt bestemt og ligger udenfor permanente strukturer, men skal skabes ud fra en kritik af de andre tænke-måder og derved skabe nye muligheder. Det refererer til Lefebvres symbolske 'representational spaces' og beskrives bl.a. således:

'It is a political choice, the impetus of an explicit political project, that gives special attention and particular contemporary relevance to the spaces of representation, to lived space as a strategic location from which to encompass, understand, and potentially transform all spaces simultaneously.' (Soja, 1996, s. 68)

Begrebet minder også om Foucaults begreb om heterotopier, i og med at der er tale om særlige repræsenta-

tionsrum som strategiske steder der samtidigt rummer alle rum.

Kritikken af den gængse tænkning om rummet som tomt, og den situation at forklaringerne derfor er søgt udenfor rummet selv, er fælles for både Foucault, Lefebvre og Soja – de definerer på hver deres måde, at det nu er på tide at undersøge den heterogene rumlighed mere nuanceret og i flere lag. Disse tekster har været med til at sætte dagsordener og grundlag for andre teoretikers forskning i sted og rum, det gælder ikke mindst erkendelserne af at steder er socialt konstrueret i forhold til magtrelationer, dominans og udnyttelse, at konstruktionen sker i løbende processer som ikke afsluttes, og at steder består af flere 'lag'. Men nu først til de fænomenologiske teorier som lægger vægt på at stedet konstitueres via sansning.

Fænomenologiske filosofiske teorier

Efterkrigstidens modernismekritik, herunder ikke mindst kritikken af efterkrigstidens hårdhændede behandling af mange byer, har fra 1970'erne indtil 1990'erne været domineret af en teoretisk forankring i Heideggers fænomenologiske tankegang, hvor stedet blev betragtet som en vigtig og meningsfuld del af menneskelivet. De fænomenologiske teorier, som behandles her, er orienteret mod objekter og steder og afgrænser sig fra de grene af fænomenologisk filosofi som handler om socialitet. Fænomenologi blev defineret og grundlagt af Husserl, 1859-1938, der derfor betragtes som 'fænomenologien fader'. Husserl søgte et sikkert fundament for al erkendelse med den fænomenologiske metode, hvor man træder ud af fordomme og teoretisk viden. Han hævdede at den verden som fremtræder for os i perceptionen, i vores praktiske omgang eller i de videnskabelige analyser, er den virkelige verden, og 'Genstandens realitet søges således ikke bag dens fremtrædelse, som om fremtrædelsen på en eller anden måde skjulte den virkelige genstand.' (Zahavi 2006, s. 12)

'For Husserl er fænomenet genstandens egen fremtrædelsesmåde. Fænomenet er det som viser sig ved sig selv, det som manifesterer sig, det der åbenbarer sig.' (Zahavi 2006 s. 9)

Fænomenologien kan derfor ses som en filosofisk analyse af genstandenes forskellige fremtrædelsesformer

og en undersøgelse af de forståelsesstrukturer som tillader genstandene at vise sig som det de er. Husserl undersøgte via fænomenologien sammenhængen mellem subjektivitet og verden. Han kritiserede videnskabens scientisme og objektivisme og fremhævede livsverdenens betydning. Ifølge Husserl forudsætter enhver objektivitet og forståelse første-persons perspektivet som grund og forudsætning. Husserl forstod rummet som et dynamisk felt som bør analyseres som en helhed, og som mennesker færdes, arbejder og lever i. Han mente derfor også, at arkitekten bør vende sig imod og tage hensyn til livsverdenens kulturelle, sociale og naturlige dimension. (Zahavi 2006, s. 17)

Heidegger, som var elev af Husserl og byggede videre på fænomenologien, så en fundamental forbindelse mellem arkitektur, sted og væren. Han argumenterede for at erfaringen om sted er en dobbeltbevægelse af samling og åbning i den forstand at man samtidigt er til stede og delagtig i hvad der omgiver en. Han brugte broen og hytten – bl.a. sin egen bolig, 'Heideggers Hytte' (Ringgaard 2010), som eksempler på hvad der kan skabe et sted, via henholdsvis samling og åbning af rummet. Stedet bliver ifølge ham til i kraft af et menneskeligt indgreb, såsom en bygning eller teknologi, og han definerer stedet som en begivenhed, idet stedet udfolder sig i tid og rum og lader tid og rum udfolde sig. Et sted kan fx opstå på grund af en bro, hvorudfra bestemmes torve og veje gennem hvilke et rum rettes ind. Rummet betyder det der er gjort plads til. En plads har en grænse, horisonten, hvor noget begynder at vise sig. Rummet må ikke lukkes men skal være åbent og i bevægelse. Rummet modtager væren fra steder og ikke fra 'rummet' (det rum som stedet synliggør) (Ringgaard 2010). Heideggers begreber: 'the ontology of dwelling', 'the spatiality of being' og 'there is only being-in-the-world', har givet stor inspiration til en lang række teoretikere og arkitekter i efterkrigsperioden. Fx havde Norberg-Schulz, se også senere, det synspunkt at bygningers funktion er orientering og identifikation, og at arkitekturens rolle er at afdække de potentielle meninger på et givent sted:

'The existential purpose of building (architecture) is therefore to make a site become a place, that is to uncover the meanings potentially present in the given environment. (Norberg-Schulz 1976, s. 132)

Andre teoretikere har siden viderebearbejdet Heideggers fænomenologiske stedsopfattelse: Merleau-Ponty, Edward S. Casey og Michel De Certeau, ud fra den kritik at Heideggers syn på stedet var statisk og ikke inddrog historien og kroppen og kroppens bevægelse på stedet. Hele den fænomenologiske tradition, som udgår fra Heidegger er desuden blevet kritiseret for at have et nostalgisk og moraliserende syn på den moderne verden som værende fordærvet af modernitet og postmoderne supermodernitet.

Merleau-Ponty byggede videre på Heideggers filosofi, men med kroppen i centrum. Han skrev 'Kroppens fænomenologi' (Phénoménologie de la Perception) (2009/1945). Han betragtede krop og bevidsthed som fuldstændigt afhængige af hinanden og argumenterede for kropsoplevelsen, den sansende krop, som det centrale for skabelsen af mening og fortolkning:

'Man kan således ikke sige, at vor krop er i rummet og i øvrigt heller at den er i tiden. Den beboder rummet og tiden (Merleau-Ponty 2009/1945, s. 93)

Og lidt senere:

'...selv om tanken og perceptionen af rummet derefter frigør sig fra motorikken og fra væren i rummet, må vi for at kunne forestille os rummet først være ført ind i det ved hjælp af vor krop' (Merleau-Ponty, 2009/1945, s. 96)

Mennesket og kulturen som bundet til det specifikke sted er et tema for Edward S. Casey som har arbejdet med stedets betydning for den menneskelige erfaring, historisk og filosofisk. I essayet 'Hvordan man kommer fra rummet til stedet på ganske kort tid' (Casey 2010/1996) hævder han at stedet bliver til mellem den sansende krop og landskabet. Ifølge ham opstår stedet mellem krop (i både stilstand og bevægelse), landskab og kultur. Krop og landskab er gennemtrængt af kulturelle bestemmelser, og ifølge Casey er stedet altid allerede kulturelt. Med henvisning til fænomenologien definerer Casey sted som det konkrete, særegne og betydningsfulde i modsætning til 'rum' som det neutrale, abstrakte og tomme, og han argumenterer imod Newton og Kant, og hele den forestilling som ligger i den vestlige kultur om at det absolutte og endelige rum er det 'neutrale' og på forhånd givne. Deraf følger også den vestlige ide, med henvisning til Kant, om at almen viden går forud for

lokal viden, for ellers kan al indhentet viden kun være et fragmentarisk eksperiment og ikke en videnskab. I stedet hævder Casey at stedet (det konkrete) går forud for rummet (det abstrakte), og at det specifikke og betydningsfulde sted således er det primære. Hans fænomenologiske tilgang indebærer at viden begynder med erfaringen:

'Man kan ikke kende til eller sanse et sted uden at være på stedet, og det at være på et sted er at befinde sig i en position, hvorfra man kan percipere det. Viden om stedet er således ikke en følge af perceptionen – sådan som Kant dogmatisk antog – men integreret i selve perceptionen. Et sådant kendskab, ægte lokalt kendskab, er i sig selv bundet til oplevelser i form af Erlebniss, "levet oplevelse", frem for Erfahrung, den allerede forgangne oplevelse, som er genstand for analytisk eller abstrakt viden (...). At leve er at leve lokalt, og at vide er først og fremmest at kende til de steder, hvor man lever.' (Casey, 2010/1996, s. 94)

Casey forstår perception som noget der angår hele den sansende krop i bevægelse, hvor den meningsfulde kerne begribes aktivt, og de kulturelle og sociale strukturer afsætter sig i det dybeste lag af perceptionen. Perception er således ikke adskilt fra det kulturelle og samfundsmæssige, og der er ifølge ham en evig dialektik mellem perception og sted. Han opfatter mennesker som stedbundne, og 'den sansende krop afspejler den slags steder, som vi bebor' (ibid, s. 96). Steder opretholder og lagrer ifølge Casey også tanker og erindringer. Stedet er for Casey noget vi vedvarende må opdage eller opfinde nye forståelsesformer for, det er mere en begivenhed end en ting og påtager sig egenskaberne fra dem der har tilegnet sig det, 'Steder er ikke blot - steder sker' (ibid, s. 114). Stedet har for Casey således en performativ karakter, en opfattelse som deles af Kirkeby (2013) der skriver om eventologi, om begivenhedens og processens filosofi. Kirkeby er optaget af spændingen mellem begivenheden der kun varer et øjeblik, som et udsnit eller produkt af en proces. Begivenheden kan ifølge ham siges at være et opbrud i en proces, et øjeblik, hvor det som er i færd med at ske står klart frem.

Med sit fokus på begivenheder og handling er et bosted for Casey ikke så meget karakteriseret ved sin arkitektur som ved karakteren af det liv, der bliver levet på det. Han lægger vægt på kulturens iboende

stedfæstelse og pointerer den sproglige sammenhæng at kultur betyder 'dyrket sted' hvilket viser sig ved at kulturen slår rod på konkrete steder. Casey refererer til Merleau-Ponty og Bourdieu om kroppen som har indarbejdet de kulturelle mønstre i sine grundlæggende handlinger. Bourdieu udviklede begrebet 'habitus' som en systematisering af de opdelinger og hierarkier som man lærer på sin egen krop gennem erfaring. Habitus er således en form for viden, et sæt af struktureret tro på virkeligheden som er nødvendigt for ethvert syn på verden. Magtdimensionerne i habitus er bundet til det ubevidste, idet tanker og erfaringer, som ikke forstås tankemæssigt, internaliseres kropsligt.

Kroppen står også i centrum hos Michel De Certeau som har fokus på vandring. Han er optaget af hvordan individerne udvikler strategier til at omgå det institutionelle pres hvorunder vi lever, og han ser hverdagslivets praksis som en omstyrtende aktivitet (De Certeau 2010/1980). I essayet 'Vandringer i byen' beskriver han hvordan vandring som en måde at erobre rummet og derved praktisere byen kan være en frigørende strategi i forhold til ikke mindst byplanlæggerne, som, ifølge ham, har et abstrakt og teoretisk syn på byen og hele tiden prøver at styre den fra oven. Også De Certeau er optaget af sproget som det sted hvor mening opholder sig, og han påpeger at det at gå er for byen hvad talen er for sproget.

På toppen af World Trade Center er man voyeur, på afstand af byen, og verden forvandles til en tekst for øjnene af sig og man kan 'se det hele'. Solens øje, guds blik – fiktion knyttet til viden. Panoramabyen er teoretisk, som for byplanlæggeren der er højt hævet over hverdagslivets dunkle slyngninger og fremmed i forhold til dem. Byplanlægning handler for De Certeau om 'rent rum' og rationel organisering, om 'ikke-tid' til erstatning for traditionernes uåndgribelige og stædige modstand. Han kritiserer at rummet ikke tænkes med i den funktionalistiske byplanlægning, som han hævder benytter 'entydige videnskabelige strategier', og skriver at byens forvaltning på den måde kombineres med dens udslættelse.

'Fordi den privilegerer fremskridtet (tiden), kommer den funktionalistiske organisation i sidste ende til at glemme sin egen mulighedsbetingelse – rummet selv – som dermed ikke tænkes med i den videnskabelige og politiske teknologi.' (De Certeau 2010/1980, s. 42)

De Certeau har i det hele taget et horn i siden på byplanlægning, men til gengæld er han på vandrers side. Nede i mylderet er man en vandrør som 'skriver teksten' uden at være i stand til at læse den. Det er ifølge De Certeau vandring som rummets praksisser der udstikker de afgørende betingelser for det sociale liv:

'Skridtenes spil giver rummene form. De udstikker stederne. I den henseende udgør fodgængernes bevægelser ét af disse "virkelige systemer, hvis eksistens rent faktisk skaber byen", men som "ikke har noget fysisk opsamlingssted". De kan ikke lokaliseres: Det er dem, der spatialiserer.' (De Certeau 2010/1980, s. 45)

De Certeau opfordrer til analyse af de mikrobepraksisser som ikke bliver kontrolleret eller udslettet af den 'panoptiske' administration og henviser til Michel Foucaults analyse af magtens strukturer som bittesmå disciplinære kneb.

Henri Lefebvre kommer i essayet 'Set fra vinduet' (2010/1992) ind på lidt af det samme men placerer sig midt mellem voyouren og vandreren, idet han analyserer byens rytmer fra sit vindue og dermed en delvis distance fra byens myldrende liv:

'For at kunne begribe og analysere rytmerne, må man træde ud af dem, men ikke helt: Enten i kraft af sygdom eller i kraft af en teknik. Det analytiske intellekt bliver i stand til at fungere, hvis det til en vis grad ser tingene udefra. Men for at begribe en rytme, må man være blevet grebet af den; man må lade sig føre med, give sig hen, overgive sig til dens varighed.' (Lefebvre, 2010/1992, s. 69)

Han beskriver observatøren som på én gang centrum og periferi, og som den der samler fortiden, nutiden og det mulige.

Fænomenologisk præget arkitekturteori

Kevin Lynch (1960, 1981) beskæftigede sig også med vandreren og mennesket i byen, men som byplanlægger var han optaget af menneskers perception af fysisk form med henblik på at skabe godt bydesign. Han udviklede en række begreber – edge, path, node, district og landmark, se figuren, med afgørende betydning for bymenneskers mentale kort som de bruger til at orientere sig i byen. Han forholdt sig således til byen og ste-

det som struktur og havde fokus på stedets rolle som orienteringsenhed i forhold til kroppen i bevægelse.

Den norske arkitekturteoretiker Christian Norberg-Schulz har bidraget med en fænomenologisk forståelse af sted og derved fået indflydelse på arkitekternes og byplanlæggeres kritik af modernismens 'ødelæggelse' af byerne. Han beskæftigede sig og skrev om stedets fænomenologi og 'stedets ånd' – Genius Loci. Han kritiserede modernismens fokus på abstrakt rumlighed og talte i stedet for nødvendigheden af kvalitativ sansning af stedet og dermed genskabelse af et autentisk forhold mellem det byggede og det naturgivne, arkitekturen og stedet. Arkitektur handler dermed ifølge Norberg-Schulz om at konkretisere essensen af 'genius loci' i nye historiske kontekster, og han skriver om et steds historie som dets selvrealisering:

'To protect and conserve the genius loci in fact means to concretize its essence in ever new historical contexts. We might also say that the history of a place ought to be its "self-realization."' (Norberg-Schulz 1976, s. 132)

Norberg-Schulz argumenterede således for at arkitekturens rolle er at afdække og konkretisere meningen med et sted, dets essentielle ånd. Således opfattede han stedet som havende en essens eller ånd i sig selv og ikke som socialt konstrueret, som bl.a. Lefebvre og senere Soja og mange andre har argumenteret for. Med sin ide om stedets essens eller ånd er Norberg-Schulz eksponent for et essentialistisk syn på sted som bliver normativt og potentielt ekskluderende i forhold til sociale grupper eller nye ideer som bevæger sig udenfor hans definition af hvad stedet er. Arkitekturens rolle ifølge Norberg-Schulz er, udover den praktiske, at hjælpe mennesker med at identificere sig med stedet. Norberg-Schulz fremhæver arkitekturens kunstneriske dimension, nemlig at skabe et billede som kan fastholde en stemning og dermed hjælpe os med at få kontakt med omverdenskarakteren. Det handler om arkitektonisk form og lokale stedlige forhold – det vil sige ikke kun æstetik men meningsfuld verden. Norberg-Schulz var optaget af hvordan mennesker både er 'lokaliseret i rummet' og omgivet af en bestemt 'omverdenskarakter', og han henviser til Kevyn Lynch's mentale billeder for orientering, som Norberg-Schulz kæder sammen med identifikation, idet vi orienterer os i overensstemmelse med det billede vi har af omgivelserne. Sted og menneskers identitet og mening er tæt forbundet for Norberg-Schulz:

'...man "receives" the environment and makes it focus in buildings and things. The things thereby "explain" the environment and make its character manifest. Thereby the things themselves become meaningful. That is the basic function of detail in our surroundings (Norberg-Schulz 1971, s. 32)

Ifølge Norberg-Schulz giver stedet og stedets ånd mennesker en fælles identitet, og dermed handler stedstilknytning også om socialt fællesskab. Med sit sedentære og konservative syn på sted var Norberg-Schulz optaget af historien, det grundlæggende og det almene, og han argumenterede for at stedsfølelsen var blevet svækket med modernismen og funktionalismen og talte for genskabelse af et autentisk forhold mellem det byggede og det naturgivne, arkitekturen og stedet. Stedet var for ham et eksistentielt vilkår, og genius loci noget som angår os alle. (Norberg-Schulz 1976)

Kenneth Frampton introducerede med sit essay fra 1983 begrebet 'kritisk regionalisme' og lagde dermed afgørende vægt på kroppens sansning af stedet og arkitekturen. Kritisk regionalisme er som Norberg-Schulz' teori om genius loci stærkt inspireret af fænomenologien. Ideen udsprang af en lang tradition for at sammentænke topografi og byggekunst ud fra den overbevisning at arkitekturens opgave er at oversætte lokale naturforhold til arkitektonisk form. Baggrunden for definitionen af kritisk regionalisme er kritik af efterkrigstidens rationalitet, som ifølge Frampton havde gjort det af med lokale stedskvaliteter og kultur til fordel for ensartet middelmådighed. Frampton var i opposition til postmodernismen, som ifølge ham bevægede sig mod ren teknik eller scenografi og repræsenterede splittelse og afslutning af en kritisk modkultur. Samtidig var urban design ifølge ham blevet reduceret til managementorienteret urban planlægning. I essayet 'Towards a Critical Regionalism, Six Points for an Architecture of Resistance' (1983) henviser Frampton i stedet til Heideggers kritiske udgangspunkt i forhold til fænomenet 'universel stedsløshed' og argumenterer for nødvendigheden af at arkitekturen tager udgangspunkt i det konkrete sted - 'et afgrænsset domæne' - for at kunne modstå den endeløse strøm fra megabyerne:

'..we are, when confronted with the ubiquitous placelessness of our modern environment, nonetheless brought to posit, after Heidegger, the absolute precondition of a bounded domain in order to create an architecture of

resistance. Only such a defined boundary will permit the built form to stand against – and hence literally to withstand in an institutional sense – the endless processual flux of the Megalopolis.' (Frampton 1983, s.24-25)

I samme tekst begrædes tabet af bymæssig kontrol:

'The typical downtown which, up to twenty years ago, still presented a mixture of residential stock with tertiary and secondary industry has now become little more than a burolandschaft city-scape: the victory of universal civilization over locally inflected culture.' (Ibid, s.17)

Frampton forsøgte at omdefinere arkitekturens grundlæggende betingelser med det mål at opdyrke en modstandsdygtig, identitetsgivende kultur. Strategien var at mediere sammenstødet mellem universel civilisation med elementer som stammer direkte fra et bestemt sted og natur, fx det lokale lys, klima, en tektonisk form som stammer fra en særlig struktur (ud fra en fænomenologisk optik), og topografien på stedet. Kritisk regionalisme søger at komplettere den visuelle erfaring med det taktile, dvs. andre menneskelige perceptioner ud fra det argument at kroppen registrerer langt mere end det visuelle, men at perspektivets dominans har undertrykt lugtesans, hørelse og smag og dermed medvirket til en distancererung fra en mere konkret erfaring med omgivelserne. Kulturelt skal arkitekturen for Frampton mediere mellem verdenskulturen gennem et kritisk manifest om den universelle civilisation, bl.a. med inspiration fra andre kulturer. Utzons kirke i Bagsværd fremhæves i artiklen som et godt eksempel på det. Der søges en rodfæstning samtidig med der lægges vægt på at distancere sig fra samtlige følgende tendenser: oplysningsmyten om fremskridt, reaktionær urealistisk impuls til at vende tilbage til førindustriel arkitektur, nostalgisk historicisme, dekoration, populisme, sentimental regionalisme og genoplivning af tabt folkelighed. På trods af Framptons udtrykte ønske om at distancere sig fra fx 'reaktionær urealistisk impuls til at vende tilbage til førindustriel arkitektur' er det vanskeligt ikke at betragte hans kritiske regionalisme med fokus på at finde frem til stedets rodfæstede identitet og at oversætte lokale naturforhold til arkitektonisk form samt hans ønske om bymæssig kontrol som reaktionær på linje med Norberg-Schulz' genius loci-tankegang.

Noget af den samme indignation overfor rationaliteten som ødelægger af lokale steds kvaliteter findes i Jacobs 'Death and Life of Great American Cities' (1961), men her som et kampskrift fra en græsrod i New York. Jacobs har i bogen fokus på byen som sted, traditioner og liv bundet til stedet, og hun taler for bevaring af byens struktur i forhold til liv og diversitet. Jacobs har med bogen haft stor indflydelse på modernismekritikken, herunder byfornyelsestankningen i Danmark. Jacobs meget konkrete analyser af sammenhænge mellem byliv, funktioner og bystruktur har relevans også i dag.

Stedsanalyser inspireret fra fænomenologien, herunder 'Genius Loci' tænkningen med stort fokus på autentiske historiske bymiljøer, har været gængs byplantankegang i perioden fra 1970'erne til 1990'erne, hvor det bl.a. kom til udtryk i forbindelse med den omfattende byfornyelse som blev gennemført i Danmark. Mange danske kommuner udarbejdede kommuneatlas ud fra grundige stedsanalyser, og bl.a. med retningslinjer for hvad der må tilføres byen i forhold til hvordan det bedst passer sammen med eller mimer de eksisterende forhold. Men i 1990'erne, hvor globaliseringen for alvor kom på dagsordenen, og hvor det mere og mere blev strømme af mennesker, varer, informationer osv. der kom til at dominere fremfor det rodfæstede, blev de traditioner som fokuserer på faste stedsidentiteter i nabofællesskaber udfordret og kritiseret af både pragmatikere, som med deres kritik af 'autenticitet' har fokuseret på netop frihed fra stedstilhørsforhold, og af teoretikere som lægger vægt på en langt større åbenhed i forhold til hvad stedsidentitet kan være.

Pragmatisk kontra fænomenologisk syn på byen

Hollandsk pragmatisme har i de sidste 20 år - i overensstemmelse med markedskræfterne - betragtet arkitektur som et globalt fænomen, og gjort en dyd ud af 'ikke-stedet'. Koolhaas har plæderet for den generiske by, den åbne by som ikke er belastet af 'autenticitetens spændetrøje', byen uden egenskaber, og han har givet arkitektonisk udtryk til sådanne ønsker om lethed og frihed fra identitet. Koolhaas udtaler i 'the Generic City', (1998) følgende om stedlig identitet:

'..is like a mousetrap in which more and more mice have to share the original bait, and which, on closer inspection, may have been empty for centuries' (Koolhaas, 1998, p. 1248)

og videre:

'the generic city is the city liberated from the captivity of centre, from the straitjacket of identity'

I et interview i anledning af Euralille-projektet i Frankrig, benytter Koolhaas lejligheden til at kritisere arkitekternes sædvanlige fokus på historiske bycentre fremfor de aktuelle problemer, fx med tilslutning af højhastighedstog:

'The architects of my generation have always adopted a more primitive dialectical approach towards the city, in the sense that in their rediscovery of the old town they have completely rejected all the work carried out on creating new towns and cities. They have systematically run down a whole science - urbanism - to the point of exploding it. They have shown themselves to be completely blind in their approach vis-a-vis those essential conditions which allow this type of work to be explained' (Koolhaas 1995a, s. 59-60)

Koolhaas forklarer baggrunden for designløsningen i Euralille hvor en station for TGV-tog, motorvej, et mega-shoppingcenter, kontorer og kultur m.m. blev synligt placeret meget tæt på den historiske middelalderby (se også kapitel 5). Med brug af metaforer om kroppen og en bypass operation argumenterer han for netop ikke at skjule eller gemme de nye funktioner væk ved hjælp af klassiske fortolkninger, men tværtimod integrere infrastrukturen direkte i projektet:

'Just as in a bypass operation, Euralille is a drastic intervention to nourish an old city with the complete flux of (anti)culture and make it accessible to a theoretical population of 70 million inhabitants, to provide it with the living organs with which to attract that potential community that will never be "together". Such an operation cannot be judged on the beauty of its scar, but rather on the patient's sense of enhanced vitality, on his performance rather than his appearance.' (Koolhaas 1995b, s. 190)

Med globaliseringen opstod en ny teoretisk interesse i mobilitet - den stærkt øgede mobilitet af både mennesker, varer og informationer medvirkede til et fokusflyt fra stasis til bevægelse. Hvor bl.a. Heidegger, Norberg-Schultz og Augé havde haft et syn på stedet som 'sedentært', tænkte teoretikere som Deleuze & Guattara og Virilio i bevægelse via et dynamisk eller 'nomadisk'

syn på sted, og der opstod en ny interesse for at bruge mobilitetsmetaforer til at beskrive verden. Fx nævner Cresswell (2006) Deleuze og Guatarri's 'rhizomatics' og 'nomadology' fra 1986, metaforer som mange efterfølgende har taget til sig i et radikalt brud med den sedentære metafysik:

'While place, territory, and landscape all implied at least a degree of permanence and flexibility, mobility seems to offer the potential of a radical break from a sedentary metaphysics.' (Cresswell 2006, s. 46)

Antropologen Augé (2010/1992) beskæftigede sig også med mobilitet, men meget kritisk idet han med essayet 'Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité' beskriver livet de nye steder som fx lufthavne og definerer dem som 'ikke-steder', blot for menneskeligt tilhørsforhold. Han kritiserer så at sige den pragmatiske arkitektur og giver med sit begreb 'ikke-steder' den digitale revolution og globaliseringens allestedsnærvær skylden for geografiens ophævelse:

'Hvis et sted kan defineres som identitetspræget, relationelt og historisk, vil et rum, som ikke kan defineres som hverken identitetspræget, relationelt eller historisk, definere et ikke-sted. Den hypotese, der skal forsvares her, er, at supermoderniteten frembringer ikke-steder, det vil sige rum, som ikke selv er antropologiske steder, og som i modsætning til den Baudelaire'ske modernitet ikke integrerer de gamle steder: De gamle steder, der rubriceres, klassificeres og udpeges om "erindringens steder", indtager her en afgrænset og specifik plads' (Augé 2010/1992 s. 59)

Det som tilskueren til moderniteten (i Baudelaire'sk forstand) ifølge Augé betragter, er overlappningen mellem det gamle og det nye, hvordan det hele blev blandet og 'kirketårnene og skorstenspiberne er 'byens herrer'' (ibid, s.63). Supermoderniteten i dag gør derimod ifølge Augé det der stammer fra historien 'til en særlig scene – ligesom det gør det med alt, hvad der er fremmedartet eller lokalt særegent.' (ibid, s. 63) Ifølge Augé findes hverken stedet eller ikke-stedet nogensinde i ren form:

'Stedet og ikke-stedet er snarere flygtige polariteter: Førstnævnte udviskes aldrig fuldstændig, og sidstnævnte fuldendes aldrig helt - det er palimpsester, hvor identitetens og relationens sammenfiltrede spil ustandselv genindskrives' (ibid, s. 60)

Augé beskriver udviklingen som et tab, og som udtryk for en svækkelse. Han sammenligner sted og sprog, og på spørgsmålet: 'hvor er personen hjemme?' svarer han: 'Personen er hjemme, når han er veltilpas i den retorik, der udfoldes af de mennesker, han deler sit liv med' (ibid., s. 62). Augé er normativ ligesom Norberg-Schulz og Frampton med sin nærmest moralske sammenligning af stedstabet med en tilsvarende sproglig svækkelse der ifølge ham er sket i takt med at et universelt publikum har behov for et generaliseret ordforråd på engelsk. På samme måder omtales ikkestederne som en svækkelse:

'... luftveje, jernbanestrækninger, motorveje og de kabiner, der kaldes "transportmidler" (fly, tog, busser), lufthavnene, banegårdene og rumstationerne, de store hotelkæder, forlystelsesparkerne og de store distributionsflader, det komplekse virvar, ja, netværker, enten med kabler eller trådløst, som mobiliserer det ydre rum for at fremme en kommunikation, der er så fremmedartet, at den ofte kun sætter det enkelte individ i forbindelse med et andet billede af vedkommende selv.' (Augé 2010/1992, s. 60).

Erfaringen af ikkesteder er ifølge Augé en afgørende del af enhver social eksistens og hænger sammen med en mere eller mindre klar opfattelse af at historien accelererer, og at kloden bliver mindre. Ikkestederne beskrives som steder uden socialt spil, som steder hvor individerne 'forpubber sig' fordi de ikke er på et sted men på rejse - mellem steder. Udfra Augés kritik af ikkestederne uden menneskeligt tilhørsforhold kan det synes som om han er meget enig med Norberg-Schulz som netop hævder at stedet giver mennesker en fælles identitet, og med Frampton som kritiserer efterkrigstidens rationalitet som havde gjort det af med lokale steds kvaliteter og kultur til fordel for ensartet middel-mådigthed, hvilket var baggrunden for hans argumentation for at arkitekturen skulle tage udgangspunkt i det konkrete sted for at kunne modstå 'den endeløse strøm fra megabyerne'. Det nye er at 'ikkestederne' med denne tekst er defineret. Siden er begrebet 'ikkesteder' blevet brugt af mange i kritikken af nutidige steder for bl.a. at mangle identitet.

Det er dog kun ud fra Augés eget steds- og identitetsbegreb at de moderne mobilitetsknudepunkter mv. er 'ikke-steder'. Udfra en mere dynamisk og relationel tankegang kan disse steder sagtens rumme både kul-

turelle møder og begivenheder som knytter mennesker sammen. Cresswell (2006) viser fx med sin analyse af Schiphol Airport, Amsterdam, at lufthavnen, udover at være et vigtigt knudepunkt i den globale lufttrafik, også er et lokalt sted med sin egen historie og at den rummer mange forskellige samtidige mobiliteter. Kolb (2008) er enig med Augé i at mange nutidige steder er udformet æstetisk dårligt men vil ikke afskrive dem som 'ikkesteder', en kritik som typisk, hævder han, fokuserer på den æstetiske karakter og bymæssige mangel på autenticitet, hvilket dermed også er udtryk for en idealisering af gamle steder. Han argumenterer for at det er vigtigere at forstå og fokusere på, og øge, et steds kompleksitet og forbundethed og mener at menneskelig aktivitet på et sted er hvad der definerer det.

En teoretisk kritik af autenticitet og historie som udgangspunktet for stedsforståelse handler om at det store fokus på autenticitet og stedsidentitet i virkeligheden er reaktionært ved at virke undertrykkende på forskellighed. Bl.a. skrev Massey (2010/1997) om at opløsningen af rummet somme tider bliver modsvaret defensivt og reaktionært, fx i form af nationalisme og et ofte idealiseret syn på fortidens lokalsamfund, og Dovey formulerer det således:

"Authenticity" is connected in more than its etymology to 'authority' – the discourse of authenticity is a legitimating discourse which authorizes certain meanings while repressing others. (Dovey 2008/1999, s. 46)

Den hollandske pragmatisme, som skarpt kritiserede autenticitet og historie som udgangspunkt for stedsforståelse, udviklede i 00'erne, med bl.a. Koolhaas og MVRDV, en ny 'mapping-tradition' hvor bl.a. diverse hårde data, uafhængigt af stedet i sig selv, blev brugt til at nytænke arkitektonisk og urban form. Ifølge Hvattum (2010) ser Koolhaas kapitalismens verden som en verden hvor alt er ens, og hvor stedlige særegenheder kun står tilbage som et markedsføringspotentiale. Hun kritiserer både 'genius locister' og 'globalister' fordi de reducerer arkitektur og kontekst til det visuelle og påpeger at et sted rummer langt mere og at menneskers handlen, bl.a. via arkitektur, skaber steder.

'At forestille sig arkitekturen som en mimetisk genopførelse af topografiske former er at undervurdere det, der i virkeligheden foregår, nemlig lag på lag af menneskelig handling aflejret i erindring, sprog, skikke og fysisk

form. Arkitekturen skaber nye steder – og genskaber gamle – idet den bestandigt forhandler og nyfortolker betydningen af såvel naturen som stedet.' (Hvattum 2012, s. 115)

Hvattum kritiserer den aura af autenticitet som hun mener nordisk arkitektur traditionelt spindes ind i, og hylder i stedet en pragmatisme hvor arkitektur er med til at skabe steder ligesom den synliggør fortidens. Hun fremhæver PLOTs maritime ungdomshus i København som en glædelig pragmatisk vending – 'en arkitektur, der forholder sig vittigt og skarpsindigt til den givne grund, samtidig med at den påberåber sig videre horisonter.' (Hvattum 2012, s. 113).

Bjarke Ingels og firmaet BIG refererer med manifestet 'Yes is More' til Mies van der Rohes berømte aforisme 'Less is More' om rationel modernistisk arkitektur og til Robert Venturis tilsvarende 'Less is a Bore' manifest for postmodernismen i 1966. Der er således sket en række skift i det pragmatiske steds- og arkitektursyn fra modernismen ('less is more') via postmodernismen ('less is a bore') til BIG's radikale og utopiske syn på arkitektur hvis opgave defineres til at forme omgivelserne på en måde som løser samfundets pragmatiske problemer og konflikter på en konstruktiv måde (Grasp, 2013). Manifestet fokuserer således på at den menneskeskabte verden, med fx forurening, kan ændres. Det betoner at arkitekter har et ansvar for at byerne tilpasser sig - ikke til fortidens men nutidens behov. 'Yes is more' er således fortaler for løsninger der kan udnytte forskelle og derved forene konfliktende interesser, såsom højkapitalismens markeds kræfter og sociale aspekter, og skabe:

'..an inclusive rather than exclusive architecture. An architecture unburdened by the conceptual monogamy of commitment to a single interest or idea. An architecture where you don't have to choose between public or private, dense or open, urban or suburban, atheist or Muslim, affordable flats or football fields. An architecture that allows you to say yes to all aspects of human life, no matter how contradicting! An architectural form of bigamy, where you don't need to choose one over the other, but you get to have both.' (Grasp 2013)

Bjarke Ingels og BIG bidrager således til den omtalte pragmatiske kritik af fænomenologisk arkitekturteori, men med et værdigrundlag som bl.a. fokuserer på sociale aspekter.

Relationel forståelse af sted

Massey indleder sin bog 'For Space' (2005) med at fremsætte 3 sammenvævede forslag til en alternativ tilgang til steder, og i resten af bogen argumenterer hun for denne forståelse og for en levende, forskelligartet, progressiv politik som modsvarer den relationelle stedsforståelse. De tre forslag er:

*'First, that we recognise space as the product of inter-relations; as constituted through interactions, from the immensity of the global to the intimately tiny (...)
Second, that we understand space as the sphere of the possibility of the existence of multiplicity in the sense of contemporaneous plurality; as the sphere in which distinct trajectories; as the sphere therefore of coexisting heterogeneity. (...) Third, that we recognise space as always under construction.'* (Massey 2005 s. 9)

Den relationelle stedsforståelse indebærer et fokus på processer fremfor stilstand, idet steder betragtes som værende under evig konstruktion fremfor stilstand. David Harvey og Doreen Massey er blandt eksponenterne for det relationelle stedsbegreb, og de beskæftiger sig begge med forholdet mellem det lokale og det globale. Cresswell (2004) refererer Harvey, som har et politisk fokus på stedskonstruktion under kapitalismen, for at mene at steder altid og kontinuert er igang med at blive socialt konstrueret af magtfulde institutionelle kræfter i samfundet (Cresswell 2004, s. 57).

Massey har med det relationelle begreb fokus på gensidige påvirkninger mellem det lokale og det globale:

'...in a relational understanding of neoliberal globalisation 'places' are criss-crossings in the wider power-geometries that constitute both themselves and 'the global' (...) Understanding space as the constant open production of the topologies of power points to the fact that different 'places' will stand in contrasting relations to the global.' (Massey 2005, s. 101)

Den relationelle produktion af stedet betyder, at det der giver steder mening er når vi mennesker bruger dem - steder er komplekse og i konstant forandring, de bliver til 'steder' gennem vores aktiviteter - steder og praksisser er forbundne. Det harmonerer med ANTs forståelse af systemer som værende under konstant udvikling (Latour 2008/2005). ANT som sociologi har

ikke et særligt fokus på byen, men andre har efterfølgende taget tråden op i forhold til byen, fx Farias & Bender i 'Urban Assemblages' (2009) med særligt fokus på at denne vedvarende produktion af sted og byen sker i netværk i samspillet mellem mennesker og ikke-mennesker - humane og ikke-humane aktører - herunder teknologier og objekter. Fælles for Massey og ANT, og andre senere teorier som er inspireret herfra, er forståelsen af at steder ikke er 'beholdere' men at de skabes af de netværk som krydser dem.

Det var en central diskussion i 1990'erne og 00'erne, hvorvidt globaliseringen gjorde byerne mere ens eller snarere omvendt. Globalisering forstået som kapitalens mobilitet var årsagen til den oplevede homogenisering af steder i verden - og til påstanden om at steder dermed bliver mindre vigtige. Castells har skrevet om betydningen af de globale strømme og om hvordan alt flyder sammen i den globale landsby (Castells 2010/1996), hvorimod Harvey lægger vægt på en dialektik mellem det globale og det lokale og foreslår at sted bliver vigtigere i en verden hvor 'authenticity of dwelling' bliver blandet op med den globale varekultur. Han skriver at truslen fra homogenisering skaber en gentænkning af lokale forskelle og følsomhed overfor steds kvaliteter og konstruktion af stedsidentitet, ikke mindst i forhold til stedernes indbyrdes konkurrence om at tiltrække investeringer.

Massey har i forhold til denne diskussion den pointe at globalisering netop ikke medfører homogenisering men derimod geografisk ulige udvikling og dermed stedets unikke karakter (Massey 2010/1997, s. 146). Hun forholder sig således konkret til globalisering og lægger samtidig afstand til fx Koolhaas' teori om udviklingen af 'the generic city'. Politiske kampe baseres på steder, steder er processer, og det er relationerne der gør stederne globale. Stedets akkumulerede historie er forstået som et produkt af lag på lag af forskellige grupper af forbindelser, både lokalt og i forhold til den store verden. Derved kan stedet opfattes som dynamisk og heterogent, og stedsidentitet som noget mangfoldigt og 'glokalt'. Sammenbundne steder udvikles og ændres hele tiden gennem forhandling og gentænkning, og folk og steder konstituerer gensidigt hinanden. For Massey handler det om progressiv sansning/fornemmelse (sense) af sted, hvilket er nødvendigt fordi vi lever i en verden hvor impulserne går i alle retninger. Hun er fortaler for en radikal åbenhed og en ikke-essentialistisk forståelse af stedet.

Med sit essay 'A Global Sense of Place' fra 1997 kritiserer Massey (2010/1997) det fremherskende syn på sted og globalisering, omtalt med begreber som 'opspeedning, global landsby, overvindelse af rumlige grænser, opløsning af horisonter og så fremdeles', og det ofte idealiserede syn på fortidens lokalsamfund der samtidig kommer til udtryk. Dette reaktionære modsvar har ifølge Massey betydet at stedet selv, og jagten på en fornemmelse for stedet, af nogle er endt med at blive opfattet som reaktionært. Hun argumenterer for at mennesker kan have behov for tilknytning uden at det bliver reaktionært, og definerer hvad hun kalder en global og tidssvarende fornemmelse for stedet, hvor hun placerer sig et tredje sted i forhold til diskussionerne om, på den ene side fænomenologerne med deres fokus på lokal historie, rodfæstethed og søgen efter sikker identitet og på den anden side de globale pragmatikere som hylder friheden fra stedets tyngde. Hun formulerer en progressiv fornemmelse for stedet, hvor det rumligt lokale ikke er en tilbagetrækning fra dynamik og forandring i det virkelige liv, men samtidig kan rumme mange forskellige identiteter:

'Kilburn er et sted, jeg føler meget for. Jeg har boet der i mange år. Det har i hvert fald "sin egen karakter". Men er det muligt at føle alt dette uden at tilslutte sig nogen af de statiske og defensive – og i den forstand reaktionære – forestillinger om "stedet", som tidligere blev omtalt. Hvor Kilburn måske for det første nok har sin egen karakter, så er det absolut ikke en sammentømret, sammenhængende identitet, en enkelt fornemmelse for stedet, som alle deler. Det er nok mindst af alt tilfældet. Folks ruter gennem stedet, deres foretrukne tilholdssteder i Kilburn, de kontakter, de knytter (fysisk eller per telefon eller brev eller i erindringen og fantasien) mellem her og resten af verden, er kolossalt forskellige. Hvis man i dag anerkender, at mennesker kan have mangfoldige identiteter, så kan samme pointe fremhæves i forbindelse med stederne. Endvidere kan sådanne mangfoldige identiteter være kilde til rigdom eller kilde til konflikt, eller begge dele.' (Massey 2010/1997, s. 141-142)

Den ofte omtalte 'sammentrængning af tid og rum' kan nuanceres i forhold til social differentiering og magtgeometri, forstået sådan at det ikke er noget der foregår ensartet for alle. Massey formulerer det således at nogle gruppers mobilitet svækker andre, og at enkelte gruppers sammentrængning af tid og rum således kan

underminere andres magt (ibid. s. 136). Det relationelle stedsbegreb handler således om at lokaliteter, i den globaliserede verden med mangfoldige stedsidentiteter, hænger sammen i større komplekse sammenhænge, og forståelse af et steds karakter kan kun konstrueres ved at forbinde stedet med steder hinsides stedet selv:

'Frem for at tænke på stederne som områder med grænser omkring kan man forestille sig dem som artikulerede bevægelser i netværk af sociale relationer og opfattelser, men hvor en stor del af disse relationer, oplevelser og opfattelser er konstrueret i langt større målestok end det, vi tilfældigvis i et givent øjeblik afgrænser som stedet selv, hvad enten det er en gade eller et område eller sågar et kontinent. Og dette giver os igen muligheden for en fornemmelse af stedet, som er ekstrovert, og som indbefatter en bevidsthed om dets forbindelser til den store verden, der på en positiv måde integrerer det globale og det lokale.' (Ibid, s. 144)

Hvattum og Massey synes at være enige om at tage afstand fra både det fænomenologiske synspunkt om en stedsbunden identitet og en globale 'generisk' holdning om stedsløshed. De taler begge for et tredje syn på sted, som handler om åbenhed og pragmatisme, om lag på lag af social konstruktion, og som samtidig rummer en tilknytning. Hvor Massey har et bredt, politisk fokus, fokuserer Hvattum mere snævert på arkitektur.

Spørgsmålet om sammenhængen mellem sted og identitet er meget relevant i forhold til urbane projekter. Dovey (2008/1999) skriver at ønsket og tilknytningen til et sted kan være konservativt men også rumme et progressivt ønske om en bedre fremtid. I forhold til diskussionen om hvorvidt identitet er noget stabilt på et sted, eller om det er noget mangesidet og dynamisk, argumenterer Dovey for at bygget form altid virker stabiliserende på identiteter, og det er netop derfor diskursanalyser af bebyggede steder (se senere) med fordel kan bruges som metode i caseanalyser.

"Framing" implies both the construction of a world and of a way of seeing ourselves in it – at once picture and mirror. In each of these senses, the design of built form is the practice of "framing" the places of everyday life' (Dovey 2008/1999, p.1)

Ny kritisk mobilitetstænkning

Som tidligere nævnt har to grundlæggende forskellige måder at anskue verden på kompletteret hinanden i stedsteorien. Der er redegjort grundigt for skellet mellem fænomenologiske og pragmatisk-anskuelse, og skellet mellem det sedentære og det dynamiske er delvist, men ikke helt, sammenfaldende hermed. Cresswell (2006) redegør for henholdsvis den sedentære og den nomadiske metafysik - i begge tilfælde med moral som en vigtig ingrediens. Han påpeger at i moderne socialvidenskab betegner ord, som associerer til mobilitet, altid noget positivt:

'If something can be said to be fluid, dynamic, in flux, or simply mobile, then it is seen to be progressive, exciting, and contemporary. If, on the other hand, something is said to be rooted, based on foundations, static, or bounded, then it is seen to be reactionary, dull, and of the past.' (Cresswell 2006, s. 25)

Ny kritisk mobilitetstænkning overskrider imidlertid sedentarisme-nomade dikotomien ved at stå for en relationel og mobilitetsorienteret stedsforståelse. Det handler således ikke om at vælge sit ståsted i den ene eller anden 'lejr' men om at definere en tredje stedsforståelse som er i overensstemmelse med moderne liv. Bl.a. argumenterer Kolb (2008) for at stedsidentitet ikke handler om enten at være lokalt rodfæstet eller i fuldstændig retningsløs bevægelse, og Jensen (2013) argumenterer for en 'post-fænomenologisk' tænkning om sted, og udfordrer dermed den fænomenologiske 'sedentære' kritik af mobilitetstænkning ved at hævde at selve indsigterne om den kropslige 'væren-i-verden' logisk set hører lige så meget hjemme i et nomadisk som et sedentært perspektiv. Han henviser til nyere post-fænomenologisk tænkning som forstår kroppen og sanserne både i stilstand og bevægelse (Jensen, 2013 s. 28), og argumenterer for en relationel stedsforståelse af den nutidige by som bestående af mennesker, varer, informationer og tegn i bevægelse i forhold til hinanden i netværk som tilsammen er det der skaber mening (Jensen 2013).

Det materielle rum i urbane projekter

Et centralt spørgsmål om rollen for det materielle og arkitektonisk rumlige presser sig på. Hvis steder er socialt konstrueret, som bl.a. Lefebvre og Soja hævdede,

bliver det uklart hvilken rolle det fysiske og arkitektoniske rum spiller for fortsat udvikling af steder. Med ANT kritiseres socialkonstruktivismen for at udelukke det materielle i form af 'ikke-humane aktører' som i denne teori tillægges stor betydning.

Selve det fysiske og arkitektoniske rum er naturligvis væsentligt for urbane projekter. Som det netop er beskrevet, handler det relationelle stedsbegreb meget om at stedet skabes af relationer, at det består af mange lag og dimensioner og altid er under konstruktion. Det materielle spiller en vigtig rolle heri og indgår også i Masseys begreb om det relationelle sted. I caseanalyserne skal benyttes en konstruktiv forståelse af sted hvor ikke kun mennesker men også fysiske strukturer, rum og bygninger spiller afgørende ind. Dette leder også hen Doveys (2008/1999) diskursanalyser af arkitektur som 'indrammer' mening og som beskrives nærmere i næste afsnit om diskursteori. En grundlæggende tanke i forskningsprojektet er at forstå og undersøge byens fysik som materialiserede diskurser.

Diskursteori

Årsagerne til at tage fat på diskursteori i denne afhandling er som nævnt et behov for at analysere, hvordan forskellige diskurser dels kæmper indbyrdes om dominans, hvordan disse diskurser repræsenteres og kan aflæses i det byggede miljø, og hvordan det byggede miljø omvendt virker tilbage på diskurserne. Med brug af diskursteorien skal det via case og eksemplerne undersøges, hvordan urbane projekter i det byggede miljø, bl.a. som repræsentationer af diskurser, kan ændre og påvirke stederne.

Det er således først og fremmest diskursbegrebet med relation til det rumlige, der skal i anvendelse i caseanalyserne, men her først lidt om diskursbegrebet og om inspirationen fra Foucault.

Diskursbegrebet

Den følgende gennemgang af diskursbegrebet bygger på Allan Dreyer Hansens gennemgang af diskursteori i en videnskabsteoretisk sammenhæng (2004). Ifølge Hansen implicerer diskurs videnskabsteoretisk en relation til sprogvidenskab og betydningsdannelse. Det er et udgangspunkt at videnskab ikke er en lang og ubrudt kumulering af viden, men består af en række paradigmer som udtrykker forskellige verdener. Ifølge diskursteori kan vi ikke få indsigt i verdenen uden at befinde os i et specifikt paradigme – eller diskurs. Det betyder at diskursiv mediering er grundlæggende for forståelse, at alt hvad der er, er diskursivt medieret og grundlæggende formet af dets specifikke placering i en diskurs.

Diskursteori er forsøget på at medtænke den diskursive mediering, og dens forudsætninger og forståelse. Det er et udgangspunkt for diskursteori, som hører hjemme i konstruktivismeteorien, at sandhed og mening grundlæggende er noget der konstrueres. Skabelse af diskurs sker i en løbende proces og indebærer inklusion og eksklusion. Diskurser kommer til udtryk og kan analyseres på mange niveauer.

Fundamentalt ligger det i diskursbegrebet, igen ifølge Hansen (2004), at en diskurs er en ikke-universel meningssammenhæng hvor de forhold, der indgår, får en bestemt betydning. Diskurser forbinder således både

tale, handling og fysiske ting i samme meningsunivers. En diskurs kan fiksere visse betydninger for en tid – ud af den samlede 'flydende masse af mening'. En diskurs skal være tilpas velafgrænset til at det giver mening at analysere den som et objekt, men det er formålet og sammenhængen som afgør om der fx er tale om en samfundsmodel eller en mere specifik faglig forståelse af et afgrænset felt. En diskurs er således et analytisk begreb som forskeren lægger ned over virkeligheden for at skabe ramme for sin undersøgelse, og den kan afgrænses på mange måder.

Diskursteori hævder at alt er modificeret gennem artikulation, og den generaliserer erfaringer fra kunst og politik til at gælde alle objekter og identiteter. Gennem sammenkædning af forskellige elementer, via begrebet 'artikulation', sker en modificering, hvilket giver elementerne en ny identitet. Tingenes egentlige 'eksistens' har vi ikke adgang til, men kun det tingene er for os. Som Hansen (2004) eksemplificerer: En sten på bunden af havet 'er der' uanset vores konstruktion, men det er ikke en sten, den ville ikke være på bunden og ikke i noget hav uden os og vores diskursive formning. Vi kan således ikke komme i forbindelse med det der ligger udover meningen, men kun det som er formet i specifikke diskurser – tingenes væren. Afstanden mellem væren og eksistens muliggør andre artikulationer, dvs. andre diskurser som vil kunne artikuleres sideløbende eller efterfølgende. Al væren er 'forstyrret' eller 'dislokeret', og det betyder igen at ingen diskurs kan lukke sig om sig selv i tilstrækkelig grad til at kunne sikre sin egen reproduktion, hvilket netop sikrer en løbende samfundsudvikling. Det er en pointe at uafgørbarheder altid kræver en beslutning, dvs. implicerer et valg og dermed også et fravalg. Som Hansen (2004) pointerer: Hvis der er artikulationer og dermed beslutninger, kan der ikke være tale om et lukket rum, der kun ville give plads til gentagelser eller reproduktion. Hvis der er beslutninger og artikulation, må der være et 'hul i kæden' et sted og dermed behov for en overkommelse af disse huller.

Som alt andet, ifølge diskursteorien jf. Hansen (2004), er også viden en konstruktion, og vidensproduktion afhænger af diskursiv afgrænsning og er derfor afhængig af et system som kan artikulere viden. Enhver vurdering finder således sted inde fra en given diskurs. Der findes ingen universel vurdering af teorier, og viden er aldrig en neutral spejling af 'virkeligheden'. Sandheden

skabes således inde fra diskursen, som en perspektivering, men indenfor diskurserne kan viden forstås som 'pragmatiske udkast' der for en periode 'hegemoniserer' et vist område. Diskursteorien opgiver forestillingen om årsagsforklaring og determination, og hører således hjemme i en fortolkende tradition. Det betyder at en diskursanalyse ikke forklarer men søger at forstå og sandsynliggøre et forløb i forlængelse af de diskursive logikker der strukturerer området. Sociale forhold er ikke uafhængige variable, da de er selv 'uafgørbare', og således er der grænser for fortolkning – beslutninger vil i sidste ende altid være uforståelige.

Foucaults genealogiske studier

Michel Foucault har udviklet konceptet genealogi i forhold til mennesker og samfund gennem historien. Han beskriver genealogi som en særlig undersøgelse af elementer der opfattes som 'naturlige' og uden historie, fx seksualitet og andre elementer i hverdagslivet (Foucault 2001/1971). Genealogi handler ikke om at forske i oprindelsen eller om at konstruere en lineær udviklingsproces, men den søger at vise den mangfoldige og sommetider modsætningsfyldte fortid, som afslører den indflydelse som magtmekanismer har haft på virkelighedsopfattelsen. Som en af Foucaults vigtige teorier, dekonstruerer genealogi sandhed. Han argumenterer for at 'sandheden' som oftest bliver skabt ved tilfældigheder, understøttet af magtudøvelse eller interessevaretagelse, og derfor kan der sættes spørgsmålstejn ved alle sandheder. Ifølge hans teori afvises historiens regelbundethed, og i stedet pointeres utroværdigheden ved 'sandheden', som betragtes som ustadig, foranderlig og ikke-lineær. Genealogi beskrives som en undersøgelse af den 'virkelige' historie som er indskrevet i kroppen og i sjælen, og de konfrontationer, uligheder og dominansforhold, som disse fører med sig, og som indskrives i ritualer, procedurer, regler for rettigheder og forpligtelser mv. Genealogiens formål er at støde og ryste det fundament vi anvender i forhold til at forstå, vurdere og bedømme, altså vores værdier, hvilket vil sige alt hvad vi formoder er sandt og rigtigt inkluderende vores krop, identitet og vores følelser.

'Den "virkelige" historie lader begivenheden fremstå med alt, hvad den havde af enestående og tilspidset. Ved begivenhed må man forstå, ikke en beslutning, en traktat, en regeringstid eller et slag, men omvendingen af et styrkeforhold, en magts beslaglæggelse, en gen-

optagelse af sproget, der vender det imod dets brugere, et herredømme, som svækkes, afspændes, forgiver sig selv, et andets maskerede ankomst. Kræfterne, som er på spil i historien, adlyder hverken en skæbnebestemmelse eller en mekanisme, men kampens tilfælde. Disse kræfter manifesterer sig ikke som en første intention på hinanden følgende udtryksformer; de tager ej heller skikkelse af et resultat. De kommer altid først til syne i en begivenheds enestående terningekast.' (Foucault 2001/1971, s. 70-71)

Denne tankegang implicerer at selve opståelsen af vores værdier er anderledes end vi tror. Vi er ikke slutproduktet af en kontinuert ideel udvikling mod noget bedre, men resultatet af tilfældigheder. En hændelse har sin egen identitet og må analyseres i forhold til dens mest unikke karakteristika, konkret historisk. De kræfter, der opererer i historien, er ikke kontrolleret af en skæbne eller andre former for regulerende mekanismer men reagerer i forhold til tilfældige hændelser eller konflikter. Forskellen mellem såkaldt 'effektiv' historie i forhold til traditionel historie er således, ifølge Foucault, at førstnævnte ikke betragter historien som en planlagt, rational fremadskridende proces, skrevet af folk med ædle hensigter, men tværtimod som en helt igennem mangfoldig, tilfældig og ofte barbarisk og skamfuld proces, skrevet af folk med mange forskellige og tvivlsomme hensigter. Derfor er den traditionelle historiker ifølge Foucault farlig, fordi han forsøger at gemme sig bag det "objektive synspunkt", og fordi han fremstiller sin historie som den endegyldigt sandfærdige. Om den traditionelle historie skriver Foucault:

'...en historie, som ser det som sin opgave at indhøste tidens endegyldigt reducerede uensartethed i en tæt til-lukket totalitet, en historie, som skulle gøre det muligt for os at genkende os selv overalt og at forlige alle tidligere omrokeringer; en historie, som fra en slags verdens ende kaster sit blik på, hvad den har lagt bag sig. Denne historikernes historie tager sin tilflugt til et støttepunkt, som ligger uden for tiden; den foregiver at bedømme alt ud fra en apokalyptisk objektivitet; men dette kun fordi den forudsætter en evig sandhed, en sjæl, som ikke dør, en bevidsthed altid identisk med sig selv.' (Foucault 2001/1971 s. 68-69)

Opgøret med den traditionelle historiker er central for genealogien, fordi han præcis ofte fremstiller viden som en nøgtern, følelseskold og værdifri endegyldig sand-

hed, mens formålet med genealogien netop er at bringe følelserne og værdierne frem i lyset i forbindelse med produktionen af sandhed (Jørgensen, 2006).

For Foucault handler historie altså om at undersøge de forskellige måder hvorpå man har defineret et fænomen. Intet fænomen kan begribes umiddelbart som det tager sig ud, men er knyttet til bestemte historiske kontekster, og finder først sin artikulation i historisk specifikke sammenhænge mellem særlige vidensformer og tilsvarende praksisformer. Der er tale om relativisme - om at undersøge hvordan virkeligheden konstrueres i de historiske italesættelser. For Foucault er den historiske analyse uadskillelig fra en rumanalyse som studerer magtens konkrete udfoldelse af og organisering i rummet (Tygstrup, 2007). Foucaults metode, som er at undersøge elementer i historien, som sædvanligvis opfattes som 'naturlige', med hensyn til værdierne, hændelserne og konflikterne, har inspireret til diskursanalyserne i afhandlingens del 2 og 3, henholdsvis den lokale og nationale byplanhistorie om de urbane projekter, og de tre cases om urbane projekter som skal analyseres - dekonstrueres - for at nå frem til en (ny) forståelse.

Diskursanalyse af det byggede miljø

Diskursanalyse af det byggede miljø handler om repræsentation og kampe om konkrete steders betydning, og om rum og handlinger i hverdagslivet. Ifølge Dovey (2008/1999) favner diskurser alle de praksisser som kommunikerer mening, således ikke kun tale og skrift men også byggede miljøer, mad, mode, film osv. Der er tale om en kompleks mediering af magt-praksisser gennem bygget form:

'Power is not lodged inertly in built form. Force, coercion, manipulation, seduction and authority are forms of everyday practice which are inevitably mediated by built form. Such mediations are inherently complex and multi-dimensional...' (Dovey, 2008/1999, s.17)

Ligesom Foucault med sine diskursanalyser tog fat i samfundsforhold, som på overfladen forekom 'naturlige', og gennem analyse og fortolkning denaturaliserede forløbene og derved viste at resultaterne i virkeligheden var fremkommet på baggrund af en lang række magtkampe og tilfældigheder gennem historien, viser også diskursanalyser af det byggede miljø, at det der



Visualisering af Ole B. Jensens diskursmodel fra 1999

repræsenteres, kun er en ud af flere muligheder. Beslutningerne, som er truffet i forløbet, indebærer magt og eksklusioner, ligesom alle beslutninger ekskluderer andre muligheder, og der er ingen magt uden modstand.

I sin PhD-afhandling 'At ville noget med rummet' (1999) opstiller Ole B. Jensen 3 analytiske aspekter som udgør en enhed af artikuleringer: sprog (vokabular, mening/betydning, repræsentation, metaforer), magt/rationalitet (hegemoni, interesser, viden/magt, sandhed/fornuft) og praksis (aktører/subjektpositioner, strukturer/institutioner, socio-rumlig handlen) (Jensen 1999 s. 76). Ifølge Jensen er en diskurs en handlings- og meningshorisont, en kombination af sproglige og socio-rumlige materielle praktikker der kommer til udtryk i en specifik rationalitet. En diskurs er en italesættelse og artikulation og institutionalisering heraf.

"En diskursanalyse omfatter en genealogisk kortlægning, der ikke determineres monokausalt, men derimod er opmærksom på multiple samvariationer og tilblivelsesammenhænge" (Jensen 1999, s. 76)

Jensens diskursmodel betyder således at der altid indgår både sprog, handling og magt i en diskurs, og for at analysere en diskurs, er det nødvendigt at undersøge alle aspekterne. Det materielle indgår således i modellen og diskursforståelsen, og diskursanalyser og rumanalyser er tæt forbundet. Jensen og Richardson (2004) skriver om den tætte sammenhæng mellem rumlig praksis og handlinger i hverdagslivet og diskurser:

Discourses produce lived spaces and actions within lived spaces in turn shape discourses. If discourse is necessary for attaching meaning to things in everyday life (as much as in policy-making, which is just one

of those things that happen in everyday life), then analysis of discourse is inseparable from the analysis of space. In fact, analysis of space requires analysis of discourse if we are to understand how spaces come to be as they are, how people exist and act within spaces (Jensen and Richardson 2004 s. 43)

Karina Sehested, som forsker i politiske organiseringsformer og ændringer i disse, har gennemført en diskursanalyse af sagen om Helsingør Bycenter (2002). Som casestudie er planlægningen og beslutningsprocesserne vedr. projektet analyseret med fokus på governance, demokrati og planlægning. Hun har undersøgt sammenhænge mellem politiske organiseringsformer, herunder netværksstyring og bypolitiske interesser og meninger, og hvilken diskurs der ender med at blive dominerende i den bypolitiske proces. Karina Sehested definerer i den sammenhæng diskurs således:

'Diskursbegrebet kan forstås ved at fremhæve mønstre, rammer, betingelser, regler, normer og værdier i praksis. En diskurs er (som nævnt) netop udtryk for en midlertidig fastfrysning eller fiksering af bestemte handlings- og meningsmønstre – det er gentagne og stabile handlings- og meningsmønstre. Men mønstrene og fastfrysningen er kun midlertidige. Diskursen er opstået, konstrueret, på et tidspunkt, og den udfordres hele tiden. Det sker, fordi en diskurs udvikler sig ved at udelukke alternative handlinger og meninger ved brug af forskellige magtmekanismer. Der dannes forskel, og der ekskluderes, når vi danner mening' (Sehested 2002, s 33).

Med caseanalysen undersøger hun således den magtudøvelse, der har været gjort med henblik på at skabe mening i den konkrete proces. Sehesteds caseanalyse er en magtanalyse, og hun bruger diskursteorien til at se magtudøvelse som et indbygget element i processerne med at skabe mening, og hun argumenterer for at den sociale produktion af magt er indlejret i den diskursive magtudøvelse.

Ideen og ønsket med nærværende projekt er at komme tættere på stedet, arkitekturen og det materielle i diskursanalysen. Ligesom Dovey (2008/1999), fokuserer Scollon (2003) på det materielle/det bebyggede miljø i sine diskursanalyser, og han argumenterer for at vi kun kan fortolke betydningen af offentlige tekster ved at overveje de sociale og fysiske omgivelser, med andre

ord at information kun kan forstås og blive til viden når den ses i sammenhæng med den konkrete sociale og fysiske sammenhæng. I afhandlingens caseanalyser vil arkitektur og bygget form blive fortolket som 'tekster' og analyseret i deres kontekst som materialiserede diskurser, og det samme vil være udgangspunktet i kapitel 4 om udviklingen i Aalborg midtby.

Diskursanalyser er en nøglemetode i Doveys (2008/1999) casestudier, hvor han undersøger hvordan konstruktion af mening hænger sammen med hverdagspraksis på de konkrete steder. Hans brug af diskursbegrebet handler om hvordan diskurser materialiseres i bygget form. Som han skriver, er alle projekter udtryk for en diskurs som de involverede kan handle mere eller mindre bevidst i forhold til. Diskursen udtrykker sig selv alle steder, både i arkitekturen, strategien, planen osv, og analyser af projektet viser diskurserne i forhold til mening, magt og praksis.

Dovey benytter også diskursanalyse af tekster og reklamemateriale om bebyggelse. Et eksempel (Dovey 2008/1999, s. 117-135) er en analyse af den 'globale type' af kontorhøjhuse, hvor der i annoncerne slås på elegance, distinktion, harmoni og historie, på byen som abstraktion på afstand, udsigt/udsyn (view/vision), æstetik og status samt socialt hierarki, med foyeren vist som en scene for ankomst og et billede på god opførsel. Dovey bruger således diskursanalyser til at forstå repræsentationer som bygget form i forhold til magtudøvelse, bl.a. i form af naturalisering af magten. Han forsøger at forstå de måder hvorpå konstruktion af mening krydser hverdagslivets praksis, og skriver om hvordan arkitektur og urban design 'indrammer' sted, såvel bogstaveligt som diskursivt.

'Architecture and urban design 'frames' space, both literally and discursively. In the literal sense everyday life 'takes place' within the clusters of rooms, buildings, streets and cities we inhabit. Action is structured and shaped by streets, walls, doors and windows; it is framed by the decisions of designers. As a form of discourse, built form constructs and frames meanings. Places tell us stories; we read them as spatial text.' (Dovey, 2008/1999, s. 1)

Dovey undersøger hvordan mediering, konstruktion og reproduktion af magtrelationer sker gennem det byggede miljø via rumlig programmering og praksis. Udover at beskrive magt som hverdagspraksis og som noget

der medieres af bebyggelse, oplister han en række dimensioner og begreber som kan bruges i diskursanalyser af bygget form: Orientering/desorientering (fx strukturering af mentale kort), offentlighed/privathed, segregering/adgang, social/universal, stabilitet/forandring, autenticitet/fake (hvor autenticitet ofte bliver blandet sammen med authorship og autoritet), identitet/forskellighed, dominans/underordnethed, sted/ideologi (Dovey 2008/1999, s. 18). Han understreger hvor vanskeligt det er at håndtere magtens mange ansigter, bl.a. fordi den aldrig forsvinder, og vi allesammen hele tiden indgår i praktisering af magt. Arkitekturen har en vigtig rolle her, idet arkitekturprofessionen er defineret først og fremmest som praksis for repræsentation men også handler om magt.

Ifølge Doveys analyse er magt altid tilstede, og arkitektur manipulerer rumlig adfærd – han argumenterer for at succesfuld arkitektur og urban design forfører, som kunst eller reklame, gennem leg med drømme (identitet, seksualitet, dominans, udødelighed) og frygt (vold, død, forskel). Succesfuldt design vil uundgåeligt rumme autoritet, og vil derigennem producere symbolsk kapital. Arkitektur er en kontrollerende ramme for den 'rette' opførelse på et sted og fungerer dermed som 'samfundets superego'. Intet er neutralt, heller ikke fx 'participatorisk design' som kan virke legitimerende for magthaverne. Dette vises med et eksempel (Dovey 2008/1999, s. 214-217) på et aboriginal kulturcenter fra Ayers Rock i det centrale Australien: The Uluru/Kata Tjuta Aboriginal Cultural Centre. Arkitekten har samarbejdet med det lokale aboriginal-samfund og indarbejdet aboriginal kunst og kultur i centeret som er formet som to metaforiske 'slanger' omkring en central åben plads, og som turist ledes man ad snoede stier gennem centeret og informeres om aboriginalstammernes kultur. Set både turistmæssigt og arkitektonisk er dette et succesfuldt design som har vundet priser og er publiceret i internationale arkitektur-magasiner. Men inddragelsesprocessen skabte forventninger blandt de lokale om et sted for ægte kulturel udveksling, økonomisk udvikling og anerkendelse, forventninger som ikke blev indfriet, og centeret kritiseres for at de 'vilde' eller 'oprindelige' aboriginals alene bliver betragtet fra de dominerende diskursers side – kommercielt er bygningen en signaturbygning for kulturturisme, politisk er den et symbol på forsoning, og arkitektonisk er den et æstetisk objekt. Set fra aboriginals side har projektet dog ikke ført til hverken forsoning, anerkendelse eller

lighed, og det fungerer dermed som legitimering af magten.

Betydninger af steder er altid omstridte, og netop i forbindelse med urbane projekter kæmpes om betydningerne. Projektet og arkitekturen gør en forskel i det fysiske miljø og påvirker stedets videre produktion. Rammerne for menneskers handlen på stedet er ændret, og dermed også stedets betydning. Sted skal således ses i sammenhæng med bygget form og magt-strukturer, og stedsforståelse og narrativer om sted er forbundet med bl.a. planlægningsprocesserne. Det er et hovedspørgsmål i forskningsprojektet hvordan steder, både lingvistisk/billedligt, fysisk og socialt, påvirkes af diskurser og planlægningsprocesser i de urbane projekter.

Metaforer, narrativer og repræsentationer

Metaforer og narrativer er væsentlige diskursive udtryk. De har en form hvor de kan bruges i forbindelse med de omtalte 'kampe om stederne' fordi de rummer budskaber i kondenseret form, hvilket betyder at de kan forstås på flere niveauer.

George Lakoff og Mark Johnson har i bogen 'hverdagens metaforer' (2005/1980) indgående beskrevet metaforers rolle og betydning i daglig kommunikation. Lakoff og Johnson hævder at metaforer påvirker måden vi tænker, opfatter og handler på, og dermed er et vigtigt grundlag for vores måde at opfatte verden på, og at metaforisk forestillingsevne er altafgørende når der skal skabes kontakt og kommunikeres erfaringer der ikke er fælles. Metaforen fremhæver og skjuler aspekter ved begrebet og præger dermed den måde begrebet opfattes på, og via opfattelsen præger metaforen den måde vi handler på.

'Ved at lade os fokusere på ét aspekt ved et begreb (fx kampaspekterne ved diskussion) kan et metaforisk begreb afholde os fra at fokusere på aspekter ved begrebet som er uforenelige med den pågældende metafor. Når vi fx midt i en ophedet diskussion er optaget af at angribe vores modstanders standpunkt og forsvare vores eget, kan vi tabe samarbejdsaspekterne ved diskussion af syne.' (Lakoff og Johnson, s. 20)

Metaforer som fortolkningsredskaber er benyttet af Jensen (2010) i en analyse af Nytorv, Aalborg, som

et offentligt transitrum. Han understreger i artiklen at der både er fordele og ulemper ved at bruge metaforer på den måde. Metaforer kan bringe os tættere på en forståelse af hvad der foregår på stedet, i eksemplet fra Aalborg ved at 'se gennem' metaforer som 'flod' og 'ballet', men risikoen er at simplificere hvad der foregår, idet metaforerne kun bringer to dimensioner frem af den samlede kompleksitet (Jensen 2010 s. 393-394). Det er således vigtigt at være opmærksom på metaforernes 'blinde pletter' når de bruges i analyser.

'...metaphors are always setting certain issues in the foreground and others in the background. In other words, metaphors have "blind spots" that might cloud our analysis.' (Jensen 2010, s. 394)

Anders Fogh Jensen skriver i sin bog 'Metaforens Magt' med undertitlen 'fantasiens fostre og fornuftens fødsler' (2009) om metaforer ud fra en magtmæssig synsvinkel, og han kommer konkret ind på diskursanalyse med brug af metaforanalyse og skriver:

'Diskursanalysen og metaforanalysen har det til fælles, at de begge hviler på den tese, at sprog og virkelighed hænger uløseligt sammen. Derfor hævder de begge, at man gennem et studie af de sproglige akter kan få noget at vide om den sociale virkelighed. Dette sammentræf muliggør brugen af metaforanalysen i diskursanalysen. Da metaforanalysen koncentrerer sig om de 'slidte' metaforer, er det ikke så meget personers intentioner med diskursen, den vil afdække, som den virkning, diskursen har.' (Fogh Jensen 2013, s. 234)

Analyse af 'slidte' metaforer kan således afdække ellers skjulte/neutraliserede forhold om fx kønsmæssig dominans (det eksempel bruger Anders Fogh Jensen). I caseanalyserne i nærværende afhandling analyseres metaforer brugt i forbindelse med projekternes planlægning og tilblivelse, og der lægges mindre vægt på de såkaldt slidte metaforer som på metaforer opfundet til lejligheden, som således siger noget om forskellige parters intentioner og dermed kampe mellem diskurserne. Metaforerne bringer mening og magt frem i lyset.

Også Dovey (2008/1999) bruger metaforer som led i sine diskursanalyser, og han beskriver metaforer og deres evne og magt til at forføre og legitimere, samtidig med at dette umiddelbart er noget der skjules:

'...the exercise of power is slippery and ever-changing. Power naturalizes and camouflages itself, chameleon-like, within its context. In this regard built form often operates as metaphor, wherein it simultaneously represents and masks its associations with power. A metaphor is a figure of discourse where one thing is represented as if it is, and yet simultaneously is not, another (...) Metaphor has the capacity to seduce and legitimate simultaneously while masking these very practices.' (Dovey 2008/1999, s. 15)

Hastrup (2006/1999) beskriver med henvisning til Donald Davidson metaforer som 'sprogets drømmearbejde, det sted hvor det delvist erkendte finder udtryk - hvorigennem det kan erkendes' og hvordan erkendelser kan motivere handlinger i samfundet:

'Metaforer virker nemlig ikke ved at vise os noget bestemt, men ved at vise os det som noget andet. De er således ikke bare tågede udsagn om noget, man ikke rigtig har forstået, men er et væsentligt element i struktureringen af nye erfaringer.' (Hastrup 2006/1999 s. 173)

Metaforer og narrativer er tæt forbundne i forhold til kommunikation. Czarniawska (2004), som beskæftiger sig med metaforer og narrativer i socialforskning, ser de to begreber komplettere hinanden i forhold til forståelse. Med en narrativ tilgang til studiet af bybranding og planlægning præsenterer Jensen (2007b) en analytisk ramme for forståelsen af narrativer og sted. Han når frem til 4 niveauer for narrative fremtrædelsesformer:

1. Tekst som rummer løsrevet information (data)
2. Narrativ som rummer information ordnet i tid, struktur og årsagssammenhæng (krønike)
3. Historie som rummer information ordnet i tid, struktur, årsagssammenhæng og plot (historie)
4. Diskurs som er et strukturerende meningssystem og institutionaliserede historier (ideologi)

Ifølge denne ramme indgår narrativer som element i en diskurs og kan fungere som en 'neutralisering' af mening. Jensen viser i artiklen hvordan konkurrerende historier, fortalt af henholdsvis fortalere og modstandere af de analyserede projekter, varierer i henhold til deres tilhørsforhold og loyalitet. Med henvisning til Sandercock (2003) beskrives hvordan fortællinger om byen konstituerer byen ved at påvirke vores valg og handlinger, og han lægger op til at fysiske genstande

som bygninger osv skal forstås som 'tegn på stedet' i forhold til hvilken fortælling de indgår i (Jensen 2007b, s. 218). Jf. Sandercock (2003) 'oversættes' de komplekse processer, der sker i byen, til narrativer som er effektive, fordi vi som mennesker har let ved at forstå mening i form af fortællinger. Hastrup (2004) argumenterer for at socialt samspil generelt har store ligheder med teater og performance, og at individuel handling således er tæt forbundet med fremtidsvisioner, som allerede er udformet.

'...meaningful action is always partly based on a sense of the plot in which one participates, and thus in anticipation of what will happen next.' (Hastrup 2004 s. 223)

Visualiseringer af forestillinger om ændrede bymæssige miljøer er, ligesom metaforer og narrativer, diskursive udtryk. Som udtryk for nye, evt. alternative, designmæssige muligheder kan de spille en vigtig rolle i diskurskampen om et sted. Som nævnt er Soja's (1996) secondspace epistemologi (se tidligere) kendetegnet ved at være 'begrebet' fremfor 'opfattet' og skabes først og fremmest gennem diskursivt udtænkte repræsentationer dvs. projektioner fra en forestillet geografi, fx arkitekters og byplanlæggers repræsentation af verden som et billede i deres forestilling - som senere kan tendere mod at definere virkeligheden. Fx har Le Corbusiers grafiske repræsentationer af arkitektur, byplanlægning og design fra 1920'erne haft større indflydelse på eftertiden end hans skrifter og realiserede arkitektur (Lars Marcus, kommende bog). Repræsentationer kan således på linje med arkitektur i sig selv, tydes i forhold til en større fortælling.

Kontroverser i netværk

Den relationelle tankegang som er gennemgående i det teoretiske grundlag og i forskningstilgangen (se også kapitel 3), er grundlæggende for Aktør-Netværk-Teori som tager udgangspunkt i at hele verden hænger sammen med hele verden via relationer, benævnt aktør-netværk. Ifølge ANT er det aktørerne som giver hinanden mening. ANT er en radikal konstruktivisme hvor det materielle opskrives som betydende i de netværk som konstruerer verden, og de betydende aktører i processerne kan både være humane og ikke-humane. Teorien lægger op til at gennemføre empiriske analyser hvor man 'følger aktørerne' uden at fastlægge nogle forhåndskategorier (Latour 2008/2005).

ANTs forestilling om stabile netværk, hvor en del elementer er lagt i 'black boxe', som ingen i almindelighed stiller spørgsmålstejn ved (Blok og Jensen 2009, s. 61), kan sammenlignes med forståelsen af diskurser som midlertidige fikseringer, som hele tiden skal holdes vedlige, og som også hele tiden udfordres.

Yaneva (2012) har med bogen 'Mapping Controversies' udviklet en metode til at forstå og analysere arkitektur som værende på samme tid noget teknisk og noget socialt. Med en netværkstankegang inspireret fra ANT fokuserer hun med metoden på at følge og vise 'kontroverserne' mellem de mange forskellige slags aktører i forbindelse med arkitektur og urbane indgreb, som påvirker og tilsammen skaber resultatet. Yaneva kritiserer det ifølge hende kunstige skel som sædvanligvis i forskning og almen forståelse lægges ind mellem på den ene side den materielle og objektive side og så på den anden side den sociale og subjektive side. Hun påviser at det ikke er stjernearkitekterne alene der skaber arkitekturen, men et stort samspil af parter i et netværk. Imidlertid omtales arkitektur ofte som om det var tilfældet:

'Hence, we trust that a daring design on its own is capable of triggering a Bilbao effect...' (Yaneva 2012, s. xiv)

Yaneva lægger i modsætning hertil vægt på at metoden 'mapping controversies' ikke betragter arkitektur som noget autonomt og teknisk, men noget som indgår i et netværk med aktører i netværket/samfundet. På den måde placeres arkitektur i skæringspunktet mellem det menneskelige og det ikke-menneskelige og mellem det specifikke og det generelle, og metoden fokuserer på at følge netværk mellem det lokale og globale og mellem det sociale og tekniske.

'Architecture appears to be an impersonal process over the course of which a building is composed; it is made of the many different pieces brought by the different actors connected or not with the one that signs as an 'author' (Yaneva 2012, s. 3)

Yanevas metode med at kortlægge konflikter og kontroverser om de omstridte arkitekturprojekter, og hendes tankegang om at det er kontroverserne og netværkene i den forbindelse som tilsammen skaber designet, er inspirerende i forhold til design af analysemetoderne i forhold til urbane projekter, se også kapitel 3.

Planlægningsteori

Planlægning i forbindelse med urbane projekter er et redskab. Med planlægning kan en kommune påvirke og initiere urbane projekter ved at indgå i og facilitere mangfoldige processer og politiske beslutninger med relation til projekterne.

Gennem de seneste 20 år er der sket voldsomme forandringsprocesser i byerne. Globaliseringen og de faldende transportpriser har øget mobiliteten i form af strømme af trafik, varer og informationer, og industrien i den vestlige verdens byer er kraftigt på retur. Mange men ikke alle byer evner at omdanne sig til vidensbaserede byer. Den økonomiske udvikling og tilhørende nye diskurser for rummet har ført til at kommuner og en række parter i byerne har påtaget sig mange nye opgaver og roller.

Øget fokus på byliv og offentlige byrum hænger bl.a. sammen med en omfattende satsning på kulturplanlægning med stedet som konkurrenceparameter. Participoatorisk planlægning, som har været den efterstræbte standard siden den danske planlovsreform i begyndelsen af 1970'erne, er i opposition til en mere markedsorienteret planlægning, og begrebet 'fluid planning' er centralt for en karakteristik af dagens planlægning med nye planlæggerroller og netværksstyring.

Samfundsudvikling og nye diskurser for rummet

De planlægningsmæssige (og dermed rumlige på et overordnet plan) diskurser er naturligvis til enhver tid stærkt afhængige af samfundsforhold og økonomi, idet de er udtryk for et 'verdensbillede' hos aktørerne, og der kan være tale om flere konkurrerende diskurser på samme tid. Jessop (1999 og 2004) skriver om periodisering af samfundsudviklingen og om overordnede samfundsdiskurser med indflydelse på sted og rum i byerne, se også periodiseringen i kapitel 4. Der henvises til Jessop i det følgende.

Overgangen fra fordisme til postfordisme har medført at betydninger i forhold til samfundet og rummet er ændret. Konsolidering af et økonomisk system afhænger af udførelsen af politisk, intellektuelt og moralsk lederskab og dens oversættelse i en reorganisering

af det sociale. Således er en nøglefaktor 'økonomisk imaginary'. Knowledge-based economy (KBE) er et postfordistisk hovednarrativ, opstået ud fra økonomisk forestilling (imaginary) med sin egen performative, konstitutive kraft - ligesom den fordisme, som den afløser, også havde. Det nye ledende hovednarrativ KBE giver ifølge Jessop byerne en nøglerolle i omdannelse af steder, rum og skalaer i forhold til den økonomiske, politiske og sociale reorganisering.

Tidligere, under fordismen, spillede nationalstaten hovedrollen med skabelse af velfærdsstaten, som senere er svækket af internationalisering af økonomiske aktiviteter. Med internationaliseringen har staterne mistet deres evne til at levere fuld beskæftigelse på keynesiansk vis, og skalaen er nu opløst således at nationalstaten er nedgraderet i forhold til økonomi, politik og socio-kulturel organisering, hvilket har skabt rum for en genopblussen af det lokale, urbane og metropolitane som steder for økonomisk konkurrence. Jessop beskriver i den forbindelse en genopblussen af narrativet om 'den entreprenante by', hvadenten det skal forstås som en netværksorienteret virksomhedskultur, i form af markedsføring af stedet eller blot i forhold til at tiltrække investeringer:

'This is seen in an increasing range of strategies linked to the narratives and practices of the 'entrepreneurial city' whether this is understood in terms of a networked enterprise culture, resort to place-marketing, or a simple regulatory 'race to the bottom' to attract foot-loose inward investment.' (Jessop 2004, s. 51)

Jessop påviser at nationalstaternes ændrede strategiske rolle i forhold til politik og økonomi skaber store nye muligheder for byer og regioner for selvstændig indflydelse - byer og regioner bliver meget vigtige.

Neoliberalisme som bred økonomisk og politisk strategi er ifølge Jessop bundet til de neo-liberale regeringsskift i UK og USA i slut 1970'erne. Deres ukoordinerede markedsøkonomier var dårligere i stand til at håndtere de fordistiske krisetendenser end koordinerede økonomier, og de lagde grund til neo-liberalismen. Det samme skete i Canada, New Zealand og Australien. I forhold hertil begyndte bl.a. de skandinaviske socialdemokratiske økonomier en tilpasning til neo-liberal politik i 1980'erne og 1990'erne. Da Sovjetblokken kollapsede, promoverede vestlige neoliberale kræfter og internatio-

nale institutioner under USA's lederskab (og med britisk opbakning) en neo-liberal systemomdannelse af de post-socialistiske økonomier med støtte fra hjemmehørende kapitalistiske samfund. Politisk, intellektuelt og moralsk triumferede neoliberalismen i perioden fra slut 70'erne til de tidlige 90'ere.

Med en analyse af World Report on the Urban Future²¹ v. Hall and Pfeiffer, Berlin 2000, viser Jessop (2004) hvordan neoliberalisme har ført til genfortolkning af byer i en verden af forandring via en 'naturalisering' af neo-liberalisme og dens implikationer for byer. Byerne betragtes her som motorer for økonomisk vækst og får tildelt en nøglerolle i forhold til økonomisk, politisk og social innovation og i forhold til international konkurrenceevne. Rapportens forudsigelser om den stigende konkurrence mellem byerne, og den rolle byerne var forudset til at blive pålagt som vækstmotorer og ansvarlige for lokal bæredygtighed og velfærd samt for arbejdskraftens opkvalificering og uddannelse og tendensen til organisering i partnerskaber og netværk, har vist sig at holde stik.

Castells (2010/1996) analyserede, som et nyt grundlag for byomdannelsen med stærkt fokus på videnserhverv, 'netværkssamfundet' hvor kapitalakkumulation og værdiskabelse i stigende grad genereres på de globale finansielle markeder via informationsstrømme i et tidløst rum af finansielle strømme. Kapitalen investeres globalt i alle sektorer, og koordineres globalt, mens arbejdet bliver mere og mere adskilt, fragmenteret, opdelt og individualiseret:

'Under the conditions of the network society, capital is globally coordinated, labor is individualized.' (Castells 2010/1996 s. 507)

Hvad er konsekvenserne for det sociale liv i byer af denne udvikling i retning af netværkssamfund?, kunne man spørge. Castells skriver at den sociale konstruktion af nye dominerende former for rum og tid underordner sociale grupper og nedvurderer områder, og derved skabes uendelig social afstand mellem på den ene side det meta-netværk hvor beslutninger bliver taget og de kulturelle koder skabes, og på den anden side de fleste mennesker, aktiviteter og områder i verden. Han er således enig med Massey (se tidligere) i at globalisering fører til øget ulighed mellem mennesker og steder og udtrykker de fleste menneskers afmægtighed således:

'Not that people, locales, or activities disappear. But their structural meaning does, subsumed in the unseen logic of the meta-network where value is produced, cultural codes are created, and power is decided. The new social order, the network society, increasingly appears to most people as a meta-social disorder. Namely, as an automated, random sequence of events, derived from the uncontrollable logic of markets, technology, geopolitical order, or biological determination.' (Castells 2010/1996 s. 508)

Som nævnt i afsnittet om stedsteori har den stigende konkurrence om attraktivitet og investeringer blandt byer og universiteter ifølge Harvey (Cresswell 2004) store effekter i forhold til byernes og dermed menneskers selvforståelse og imagekonstruktion. Det handler ofte om at fremhæve sig selv på bekostning af andre i diverse brandingkampagner:

'Those who reside in a place (...) become acutely aware that they are in competition with other places for highly mobile capital (...) Residents worry about what package they can offer which will bring development while satisfying their own wants and needs. People in places therefore try to differentiate their place from other places and become more competitive (and perhaps antagonistic and exclusionary with respect to each other) in order to capture or retain capital investment. Within this process, the selling of place, using all the artifices of advertising and image construction that can be mustered has become of considerable importance.' (Harvey 1996 s. 298/Cresswell, 2004 s. 59)

Denne udtalte konkurrence mellem steder og byer i det store netværk har haft afgørende indflydelse på byplanlægning og byomdannelse gennem de sidste 20 år, hvilket også vil fremgå af det følgende.

Participatorisk planlægning kontra neoliberalisme

Traditionelt i Danmark har participatorisk planlægning været et ideal. Patsy Healey har gennem mange år forsket og været en stor fortaler for participatorisk planlægning og 'collaborative planning' og har i den forbindelse bl.a. fokuseret på byomdannelsesprojekter. Den neoliberale strategi har været at transformere planlægningssystemerne i forhold til markedets reguleringsmekanismer, men heroverfor forsvarer hun

planlægning, som ifølge hende fortsat har en vigtig rolle i forhold til at skabe kvalitet og bæredygtighed i byen, og således forbedre kvaliteten af steder:

'... "making places" is achieved not by the imposition of a technical order by the state, but by the active social construction of place-focused frameworks and through efforts to cultivate a strategic imagination through which key attributes of a "place" can become identified and "owned" by the many stakeholders in the "place" of a city.' (Healey, 2000, s. 519)

Healey påviser hvordan planlægning og byomdannelse i dag handler om forandring af strukturer og ofte involverer innovationsprocesser med henblik på at udvikle nye muligheder i byerne. Hun argumenterer for et stærkt fokus på diversitet og stedsidentitet og lægger vægt på relationer og processer. Hun argumenterer for at planlægningsprojekter som bidrag til udvikling og forbedring af steder skal have et bredt fokus: planlægning for mange, ikke kun få. Projekterne ændrer steder og giver dem ny identitet og mening, fysisk, socialt og diskursivt, og planlægning skal ifølge hende have en åben form for governance eller netværksstyring, drevet af et inkluderende perspektiv for mennesker i den urbane kontekst. En sådan planlægning skal have fokus på udvikling af kvaliteter i hverdagslivets steder og de offentlige rum. Det handler om at udvikle strategier for skabelse af brede mangesidede ("multiplex") stedsidentiteter og om en tilgang som er opmærksom på steder og følsom overfor mennesker. Det kræver et tæt samarbejde mellem planlæggerne og de mange involverede parter.

'... It requires a governance dynamics and culture which encourages officials to move outside the city hall, to work interactively with the multiple relational webs which transect the urban' (Healey, 2000, s. 527)

Med sit fokus på inkluderende processer abonnerer Healey på en konsensusstankegang som står i skarp modsætning til Foucaults fokus på konflikter som det der bringer historien videre. Det er en konsensusstankegang som har præget hele det danske plansystem og den danske planlægningstankegang, som har været bygget op om processer og høringsrettigheder. Healey forsvarer de traditionelle planlægningsværdier om at skabe kvalitet for almindelige mennesker og om lige fordeling af livsmuligheder i bysamfundet. Hun beskriver hvordan

man med modernismen fejlagtigt har troet at eksperterne vidste bedst og at byens form var det afgørende element i bykvalitet, men erkendelsen af at dette ikke er tilfældet bør ikke føre til at planlægning forkastes, argumenterer Healey (2000), og hun påpeger at planlægning har en etisk forpligtelse til inklusion.

Sager (2012) har ud fra et omfattende litteraturstudie ridset forskelle op på neoliberal planlægning og 'communicative planning theory' også kaldet CPT. Han karakteriserer CPT som åben og deltagelsesorienteret i forhold til en lang række grupper med mål om retfærdig udvikling og konsensusorienteret proces, og med følgende tilknyttede værdier: empati, bemyndigelse (empowerment), lighed, retfærdighed, ærlighed, inklusion, lydhørhed og selvledelse. Sager påviser at denne planlægningstradition står i stærk modsætning til de senere års reformer i den offentlige sektor. Som derimod har opereret med følgende koncepter: managerialism, New Public Management, entrepreneurialism og neoliberalisme – med helt andre værdier som individualisme, entreprenanthed, ansvarlighed, velstand, belønning af individuelle indsatser og frit valg. De to planlægningsparadigmer støder typisk sammen på følgende måder: Mens CPT søger konsensus i overensstemmelse med det bedste argument, ønsker det neoliberale system at overlade ledelsen til lederne efter devisen 'let managers manage'.

Mens det neoliberale system indsnævrer den offentlige debat i henhold til omkostningseffektivitet, søger CPT ifølge Sager at åbne processer og velkommer alle oprigtige argumenter. Mens det neoliberale system forsøger at afpolitisere beslutningstagning i den offentlige sektor, ønsker CPT tværtimod at fremme politisering ved at bringe mange interesser sammen. Den neoliberale kritik af planlægning handler bl.a. om at den er dyr og langsom, og at man hellere skulle bruge kræfter på at facilitere skabelse af produktive aktiviteter ud fra det synspunkt at planlæggerne hindrer snarere end hjælper markedsmekanismerne. Sager regner følgende planrelaterede bypolitikker for tilhørende det neoliberale regime: bybranding, byudvikling med henblik på tiltrækning af 'den kreative klasse', vækstfremme, udbud, offentlig-private partnerskaber, privat involvering i transportinfrastruktur og vandforsyning, erhvervsvenlige zoner, ejerdreven byomdannelse, privatisering af offentlige rum, liberalisering af boligmarkedet, gentrificering, privat sikrede naboskabsenheder og markedsorienteret byudvikling. Han oplister de typiske bekym-

ringer fra planlæggerne således: at man giver private selskaber for gode aftaler, skiftet i opmærksomhed fra offentlige interesser til private profitmotiver, ligegyldighed overfor eksklusion, begrænset gennemsigtighed, begrænset adgang for særlige grupper til de offentlige rum og manglende samarbejde med lokalsamfund.

I dag er byudvikling så kompleks og konfliktfyldt at traditionel planlægning har vanskeligt ved at favne byernes fysiske omformning eller sikre, at denne kan realiseres. Med begrebet 'fluid planning' (se senere) sættes fokus på flow, processer, forbindelser og mobilitet i modsætning til tidligere, hvor det i højere grad handlede om bundethed, hierarki og form. Der er en tydelig parallel til diskussionen fra afsnittet om stedsteori om det sedentære kontra det dynamiske stedsbegreb. Planlægning handler i høj grad om at balancere mellem markedsmekanismer, politiske mål og helhedshensyn. I den sammenhæng kommer der fokus på strategier og strategisk tænkning og handling. Med reference til Hajer skriver Healey (2007) inspirerende om strategisk tænkning og handling i forhold til udvikling af nye diskurser i planlægningen, og hun fremhæver at det ikke nødvendigvis er strategiske planer men det at 'se' mulighederne på en ny måde, der gør forskellen:

'A strategy is thus more than a framework of principles. It has the quality of an inspirational, motivating 'vision', supported by a way of 'seeing'. It offers a direction and provides some parameters within which specific actions can be set. It creates ideas about how future opportunities may be grasped and threats avoided. It is supported by storylines and metaphors that create meanings and provide foci of attention.' (Healey 2007 s. 183)

Kulturplanlægning – med stedet som konkurrenceparameter

I 1999 lancerede Gilmore og Pine en ny erhvervs- og kulturpolitisk strategi med deres bog om oplevelsesøkonomi (1999). Ifølge deres analyse har samfundet udviklet sig fra bondesamfund til industrisamfund og derefter til servicesamfund. Hvor råvarerne var det der drev den økonomiske udvikling i bondesamfundet, var det massefremstilling i industrisamfundet og service i servicesamfundet. Deres tese er at de personligt tilpassede oplevelser i 'oplevelsessamfundet' er næste og sidste trin i 'udviklingstrappen'. Det nye fokus på

oplevelsesøkonomi har bidraget til den voldsomme satsning på byliv, oplevelser og kultur i byplanlægningen op gennem 00'erne. Den øgede konkurrence mellem byerne påvirkede samtidig en ny byplandiskurs med fokus på at fremstille byen som et 'kvalitetssted'. Branding-strategier for at markedsføre byerne handler om at ændre folks forestillinger og ændre de kulturelle repræsentationer. Den materielle by vil ifølge Greenberg (2000) ændre sig for at passe til det idealiserede image som via branding er konstrueret til den urbane middelklasse, som definerer identitet ud fra forbrug og livsstil, og branding bliver på den måde ligefrem en 'motor' for økonomisk vækst i byerne:

'..It is in such a city that wholesale urban branding campaigns that align local political interests with transnational corporate media and services have not only become possible, but a central engine of urban economic growth. (Greenberg 2000, s. 231)

Evans (2001) skriver i 'Cultural Planning' om forholdet mellem statens kunstpolitik, kulturøkonomi og byplanlægning og advokerer for en kulturtilgang til byplanlægning for at skabe større lighed. Floridas 'the Rise of the Creative Class' (2005/2001) om hvordan økonomisk vækst afhænger af sammenhængen mellem tre faktorer: Teknologi, Talent og Tolerance, og at tiltrækning af den 'kreative klasse' er det der tiltrækker erhvervslivet og ikke omvendt, fik internationalt en kæmpe betydning og affødte også en række nationale erhvervspolitiske og bystrategiske udmeldinger i Danmark, herunder Landsplanredegørelsen i 2006 (Miljøministeriet 2006). Hall (2000) argumenterede i 'Creative Cities and Economic Development' for at den lokale byudvikling ikke kan forstås løsrevet fra en ny globaliseret verdensorden, hvor byerne har fået tildelt nye roller. Oplevelse og kultur øges i betydning, og byerne engageres i at skabe billeder og repræsentationer af disses lokale udtryk for derigennem at øge deres attraktionsværdi.

Med disse udgivelser, som kan siges at passe perfekt ind i det omtalte hovednarrativ 'Knowledge-Based Economy' var grundlaget skabt for en ny æra i byomdannelsen. I Danmark kan en række store erhvervsbygninger og kulturprojekter efter årtusindskiftet ses som en fysisk manifestation af de nye strategier. Marling, Kiib og Jensen (2009) analyserer en række danske kultur- og oplevelsesprojekter under overskriften 'Experience City'. De mange offentlige kulturprojekter var led i de

enkelte kommuners strategier om at brande sig som attraktive kulturbyer udadtil samt om at skabe gode vilkår for borgerne. Der var et massivt samfundsmæssigt fokus på kultur som det der skulle give de tidligere industribyer en ny identitet – helt i overensstemmelse med befolkningens stigende interesse for og forbrug af kultur. Ifølge Thau (2008) har Vesteuropa haft mere end 1200 museumsbyggerier under udfoldelse de seneste 20 år. Som Marling m.fl. (2009) skriver, blev performative byrum og events en vigtig del af kommunernes imagepleje.

'Der er tale om en 'kulturel podning af byen' – både aktivitetsmæssigt, fysisk og arkitektonisk – som gør, at de centrale bydele omtales som 'oplevelsesbyen'. (Marling et al. 2009, s. 11)

Internationalt var der tale om en ny 'oplevelses-arkitektur' med fokus på sammenstød mellem nyt og gammelt, mellem det robuste og forfinede, det styrede og det åbne/tilfældige. Arkitekturens narrative betydning og sansede og performative karakter i samspil med brugerne var det der fik betydning, fremfor hvad den er eller hvordan den ser ud. Kunst, kultur og design blev brugt som centrale redskaber for at skabe en inkluderende by og skabe nye forbindelser i byen (Marling et al. 2009).

Et nyt fokus på autenticitet kommer til udtryk i omdannelsen af de mange forladte industriarealer i vestlige byer. I takt med at 'industrialderen' var ved at fortone sig, steg interessen for de efterladte anlæg som 'autentiske' i modsætning til meget andet arkitektur som var præget af skiftende moder og smagspræferencer – og hidtil utilgængelige parallelverdener åbnede sig. Genbrug og fortolkninger af tidligere industriarealer og store tidligere industriarealer til kultur og rekreation har muliggjort branding via nye fortællinger, hvor industriarealene anses for autentiske efterladenskaber fra svundne tider. Thau (2008) skriver om den stejlt stigende interesse for historiske spor, en interesse for historien der ifølge ham er større end for nye helheder i nutiden, og han giver en skarp og rammende karakteristik af den æstetiske opmærksomhed som retter sig mod spor, rester og rå industriarkitektur:

'Den æstetiske opmærksomhed inden for bybygning retter sig dels mod spor og rester, gerne i en rå forfatning som siloer, fabrikker, nedlagte godsbaneterræner

og uvirksomme havnearealer, hvis upolerede form for overlevelse spændes op imod meget præcise, sofistikerede bygninger i glas. Tendenser inden for arkitektur i disse lokaliteter er bl.a. dirty realism, (med udgangspunkt i Holland) indarbejdelsen af programmets krav til bygningen med en anarkistisk udfoldelse af kollisioner, fravær af traditionelle harmonibetragtninger og en brug af jævne materialer i collage-agtige sammenstillinger.' (Thau 2008, s. 27)

De mange private branding-orienterede projekter, placeret på bynære havnefronter som var forladt af havnefunktioner eller andre meget attraktive steder, blev i vid udstrækning styret af investorernes gunstige muligheder inden for boligbyggeri og konsumorienterede erhverv. Carlberg og Christensen (2005) gennemførte med 'byliv og havnefront' en kulturanalyse af Københavns havns omdannelse og revitalisering fra industriområder til bydele med en blanding af kontor-erhverv, restauranter, caféer, forlystelser, boliger, kulturinstitutioner, offentlige pladser med mere. De påviste gentrifikationsprocesser og ideologier i omdannelsen, som fik betydning for domesticering af arealerne og inklusion og eksklusion af forskellige grupper som konsekvens.

I mellemtiden har verden gennemlevet (og gennemlever) en finansiell og økonomisk krise som har ændret afgørende på vilkårene for urbane projekter. Både finansielt i forhold til private projekter og kommunal-økonomisk i forhold til offentlige projekter har det ofte været vanskeligt blot at få gjort de projekter færdige som blev planlagt inden krisen i 2008. Nye private projekter har langt vanskeligere finansielle vilkår end tidligere, og offentlige projekter udsættes for nødvendige hårde kommunale prioriteringer.

Byplanmæssigt fokus på offentligt byliv og byrum

Bl.a. i forlængelse af den netop beskrevne udvikling er der gennem de sidste 15 år kommet voldsomt fokus på offentligt byliv og byrum som rammer herfor i byomdannelsen. Relevant for analysen af cases og offentlige byrum er Doveys begreb 'places of difference' (Dovey 2008/1999). Han definerer 'places of difference' som steder der tillader forskellighed, i modsætning til mere 'rene' steder hvor dette ikke er tilfældet. 'Places of difference' er de steder hvor det tilfældige møde med forskellighed indgår som en del af strukturen, både rumligt og repræsentationelt i form af

nye rumlige praksisser, produktion og fremvisning af nye identiteter og kulturer i hverdagslivet. Offentlige rum spiller her en vigtig rolle som noget der sammenbinder mange forskellige interesser, som til gengæld sagtens kan være i konflikt med hinanden:

'The ideal of a progressive sense of place is one where interests are diverse and there can be no singular 'public interest'. These diverse interests, however, are bound together by a common interest in shared use of public space even where desires for its future may not be shared.' (Dovey 2008/1999, 57)

De rum eller steder, hvor der sker en social og kulturel udveksling, analyseres af Hajer & Reijndorp (2001) som gør op med forestillingen om at et public domain skulle knytte sig specifikt til offentlige rum i ejendomsretlig forstand, men undersøger private rum eller privatrede offentlige rum der er offentligt tilgængelige og dermed opleves som offentlige. De kritiserer Augés (2010/1992) negative syn på transitrum som 'ikke-steder' og interesserer sig for om transitrum og andre 'single-minded' rum kan udvikles til 'open-minded' rum – med udveksling mellem kulturer.

'We are interested in the question of which spaces are positive values as places of shared experience by people from different backgrounds or with dissimilar interest' (Hajer & Reijndorph 2001, s.11)

Mange offentligt tilgængelige rum opleves imidlertid ikke som offentlige, fordi de ikke bruges til 'offentlighed'. Tim Riiniets (2012) udforsker de særlige 'offentlige kvaliteter' ved byrum ud fra en holdning tilsvarende Hajer & Reijndorp (2001) om at juridisk ejendomsret er utilstrækkelig til at differentiere mellem offentligt og privat, når det drejer sig om byrum. Riiniets definerer offentlighed som det der vedrører forhandling om sager af generel interesse, såsom politik, identitet og tilhørsforhold. Den offentlige sfære er de fysiske og ikke-fysiske rum, som er skabt og brugt af mennesker som relaterer sig til offentlighed, herunder demokratiske/juridiske institutioner og medier. Offentlige fysiske rum definerer han så som de rum der bruges af mennesker til offentlighed, dvs rum hvor mennesker kan være blandt fremmede, men anonymt og med tillid til fx at finde en partner. Ifølge Riiniets viser det sig, når man analyserer stederne, at nogle private rum faktisk fungerer som 'offentlige fysiske rum' mens omvendt

nogle offentlige rum faktisk ikke gør. Ifølge Riiniets har arkitekter og byrumsdesignere den vigtige rolle at skelne, forhandle, stille betingelser og skabe rammer for den offentlige praksis.

Mange af de kulturprojekter der er gennemført i bl.a. danske byer har ifølge projektet 'Experience City' (Marling m.fl. 2009) store potentialer i forhold til at etablere et 'open minded byliv' idet de bringer mennesker sammen med forskellig baggrund, meninger og livserfaringer.

'...formidlet via de kulturelle programmer, kunsten og oplevelsen skabes således en offentlig sfære, hvor man må forholde sig til det, der sker og til hinanden. Der indgår ofte elementer af 'overraskelse', 'opdagelse' og af 'noget, der må reflekteres over'. Dermed skabes grundlaget for udvikling af nye urbane samværsformer og sociale rum, der kan karakteriseres som 'public domains'. (Marling et al. 2009, s. 346)

Experience City projektet (Marling et al. 2009) konkluderer bl.a. at kulturprojekterne evner at skabe arenaer for kulturproduktion på trods af et massivt kommercielt pres, og at de har en vigtig rolle i forhold til at åbne områderne for offentlighed.

Der er penge i byliv - i form af attraktion som kan kapitaliseres. Det udtrykkes helt konkret af Naturstyrelsen (2013) som har offentliggjort resultaterne af et udviklingsarbejde 'Byliv der betaler sig' (2013) på baggrund af et samarbejde mellem Københavns Universitet og Miljøministeriet ved navn 'Gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet' og med inddragelse af en lang række kommuner i hovedstadsområdet og Østjylland. Med det formål at skabe viden om de konkrete økonomiske værdier, som investeringer i byliv og bykvalitet skaber, er udviklet et dialogværktøj til kommuner med henblik på forhandlinger med private investorer om at investere i byrums-kvaliteter. Der argumenteres for at det i nogle tilfælde vil kunne give et direkte økonomisk afkast til den private investor. Der er således udarbejdet nøgletal for prispåvirkning i forhold til nærhed til kyst, lokalt næringsliv, barer, cafeer og restauranter, station/metro samt støj og barriereeffekter fra veje/jernbaner (2013).

Udgangspunktet for udviklingsprojektet er at byliv og bykvalitet er nøgleord i kommunale visioner, men at de privatøkonomiske potentialer udnyttes for lidt i

den sammenhæng. Den offentlige økonomi er trængt, og der findes ikke mange erfaringer med at private foretager investeringer i byrumskvaliteter. Spørgsmålet er så om og hvordan ægte offentlighed i Riinits (2012) forstand, dvs hvad der vedrører forhandling om sager af generel interesse såsom politik, identitet og tilhørsforhold (se tidligere), kan harmonere med markeds kræfterne der bringes direkte i spil, hvis det lykkes kommunerne at få investorerne til at investere i byrum.

Flydende planlægning

Metaforer om strømme og flydende tilstande bruges af en lang række social- og samfundsteoretikere om verden som i disse år opfattes som stadig mere kompleks og uorganiseret (Hillier 2011), jf. også Cresswells betragtninger (Cresswell 2006) om brug af mobilitetsmetaforer som et brud med den sedentære metafysik i afsnittet om stedsteori. Hillier anskuer den meget brugte netværksmetafor om samfundet som et udtryk for en opmærksomhed på det ustabile. Hun henviser til det skift i fokus der er sket fra stabile institutioner til flydende netværk, og argumenterer for kreative eksperimenter hvor problemer ikke 'løses' en gang for alle, men hvor en strategi konstant reformuleres og gives nye perspektiver af skiftende aktører. Hillier relaterer 'fluidity' til både en procesorienteret forståelse af verden, en radikal usikkerhed på den komplekse verden hvor planlægning handler om at kontrollere usikkerheder, og endelig en planlægningspraksis som handler om mere eksperimenterende planlægning, åben og transparent i forhold til fremtidsmuligheder. Nyseth (2011) interesserer sig for 'fluid planning' som et muligt rationelt svar på den ifølge hende omsiggribende usikkerhed i bymæssig planlægning. Hun beskriver hvordan flow og det flydende er 'catchwords' i moderne teoritrends med fokus på proces, forbindelser og mobilitet. Også Healey (2007) bruger fluidity-begrebet i forhold til nye planlægningsbetingelser hvor man som planlægger må forholde sig til det flydende, som er relateret til det uventede, usikre, tilfældet. Flexibilitet kan ses som en fordel men også mangel på sikkerhed, fx for investorer. Planlægning har altid været relateret til håndtering og reduktion af usikkerhed. Det er den radikale usikkerhed som danner grundlag for diskussioner om flydende planlægning (Healey 2007).

Begrebet 'Fluid City' bruges af Dovey (2005) både som metafor og som materiel rumlig realitet, idet byen

møder vandet i takt med omdannelsen af havnefronter. Byen kommer ud af sin vante plads, og byomdanning kan ses som resultat og sammenløb af forskellige kræfter, lokale såvel som globale. Med henvisning til Appadurai (1996) beskriver han forskellige former for strømme: Ethnoscapes (strømme af turister, flygtninge og immigranter), mediascapes (strømme af informationer og billeder), technoscapes (strømme af teknologi), finanscapes (kapitalstrømme) og ideoscapes (strømme af ideer, værdier og ideologier), (Dovey 2005, s. 2). Stedsbegrebet er blevet flydende, og 'fluid city' ses som både en betingelse (jf. de ovennævnte strømme) og en ideologi som reflekteres i sloganet 'on the move' og i de arkitektoniske billeder af dynamik og bevægelse. Men det traditionelle velordnede og hierarkiske planlægningssystem passer ikke til en tidsalder præget af fragmentarisk samtidighed og uforudsigelighed, og Dovey beskriver et planlægningsmæssigt momentum hvor det, der tidligere med selvfølghed blev betragtet som god planlægning, bliver politisk uønsket, og hvor politik skabes og beslutninger træffes i et institutionelt tomrum uden regler om ansvar og autoritet. Derfor er der ifølge ham behov for nye strategier. Fluiditet som planlægningsbegreb rummer fordele relateret til fleksibilitet, åbenhed og produktion af nye ideer, men det betyder også destabilisering som kan lede til mangel på kontrol som kan være negativt i forhold til steder. Magtmæssigt kan fluiditet føre til marginalisering af civilsamfundet til fordel for magt til private investorer, og Dovey (2005) taler for grænser for hvor flydende planlægningen skal være og opstiller et kontinuum mellem fluiditet og stabilitet. Udfordringen bliver at håndtere det flydende uden at miste kontrol – at oversætte af det flydende øjeblik til strategi.

Netværksstyring og nye planlæggerroller

Den beskrevne udvikling i kommunal planlægning, som bl.a. handler om at vi har bevæget os væk fra troen på at en modernistisk planlægning kan 'styre udviklingen', og at borgerinddragelse er kommet under pres fra stigende markedsførelse af byen, har betydet at planlæggerrollerne har ændret sig drastisk over de seneste årtier. Sehested (2003) beskriver nye planlæggerroller i byens netværksstyring, og hvordan nye planlæggerroller er under udvikling:

'Den overordnede kommuneplanlægning har (dermed) ændret karakter. Tidligere bestod den af forkromede og detaljerede planer udarbejdet og styret fra et autorita-

tivt center af politikere og tekniske eksperter i forvaltninger og rettet mod især fysisk planlægning af trafik og boliger. I dag vedrører planlægningen mere bredt kommunens politik og består af at realisere projekter udviklet i fællesskab med mange af byens aktører, der indgår i forskellige netværksrelationer' (Sehested 2003, 179)

Sehested (2003) beskriver fire rollelementer: Den faglige udviklingskonsulent som sætter den traditionelle byplan- og arkitektfaglighed i centrum har som hovedmål "det smukke, fysiske produkt" og arbejder primært i lukkede og elitære netværk. Planlæggeren som manager orienterer sig mod den politiske ledelse og har "det politisk passende produkt" som sit hovedmål og en mere byorienteret og politisk og forvaltningsmæssig viden som sin faglighed. Markedsplanlæggeren har "det økonomisk mulige produkt" som mål og en økonomisk viden om markedet som sin primære faglighed, og procesplanlæggeren har "den demokratiske proces" som sit hovedmål – og orienterer sig som den eneste af de fire rollelementer mod åbne og pluralistiske netværk, mens fagligheden primært bygger på byviden og proces- og formidlingsviden. I realiteten balancerer planlægning og planlæggere ifølge Sehested mellem meget forskellige rollelementer i arbejdet. De sidste 20 års planlægningspraksis er præget af et mix af disse (og evt. andre) nye roller, som er væsentlige at fokusere på for at forstå udviklingen i planlægningens praksis. Som Sehested skriver Healey (2007) om planlæggeridentitetens forandring siden midten af det 20. århundrede i retning af governance, og at planlæggere i dag manøvrerer i et kompliceret netværk.

Ud fra en analyse af omdannelsen af Melbournes havnefront, bl.a. finansieret via offentlig-private partnerskaber, konkluderer Dovey (2005) at spændingen mellem private og offentlige interesser i det projekt har været helt central. Ifølge Dovey eksisterer entydige offentlige interesser ikke på forhånd, men de skabes (eller begrænses) hovedsageligt i forbindelse med udviklingen af urbane visioner som producerer interesser ved at simulere alternative fremtider og ønsker, dvs. ved at fange (eller begrænse) den offentlige forestillingsevne. Ifølge Dovey er demokratisk planlægning muligvis nødvendig, men vil aldrig være tilstrækkelig (Dovey 2005 s. 4).

Som også antydtes i afsnittet om metaforer og narrativer, spiller storytelling og dermed narrativer en stor og

stigende rolle i planlægning. Sandercock (2003) skriver om narrativer/storytelling's vigtige rolle i planlægning 'Planning is performed through story, in a myriad of ways' (Sandercock 2003, s. 12). Hun argumenterer for at en bedre forståelse af narrativers potentiale kan gøre os til bedre planlæggere på 3 måder: via udvidelse af 'værktøjskassen', skærpelse af den kritiske vurdering og udvidelse af demokratiet. Storytelling kan ifølge Sandercock ikke stå alene men skal ses i sammenhæng med andre metoder, ligesom man naturligvis skal være opmærksom på tilfælde af misinformation, vildledning, løgn osv. Til gengæld er der ifølge Sandercock god mening i at gøre meget mere ud af bevidst at bruge narrativer i planlægningspraksis:

'We have seen stories working as, and in, planning processes, where the ability to tell, to listen to, and to invent stories is being nurtured as well as the equally important ability to create/design the spaces for stories to be heard. When stories work as catalysts for change, it is partly by inspirational example, and partly by shaping a new imagination of alternatives. (Sandercock. 2003, s. 26)

Måden vi som planlæggere fortæller om byens liv og rum, dvs. narrativerne, får dermed en særlig vigtighed, da de kommer til at konstituere byens 'virkelighed':

'In order to imagine the ultimately unrepresentable space, life and languages of the city, to make them legible, we translate them into narratives. The way we narrate the city becomes constitutive of urban reality, affecting the choices we make, the ways we then might act. (Sandercock, 2003, s. 12)

Som det også fremgår af afsnittet om diskurstæori, er narrativer, ligesom repræsentationer, diskursive udtryk og kategoriseres som 'secondspace epistemology' jf. Soja (1996), med afgørende påvirkningskraft i planlægningsprocessen. En sådan øget bevidsthed om narrativer og storytelling som Sandercock skriver om, betyder at man som planlægger eller projektleder i meget høj grad har en rolle som kommunikator i et stort netværk bestående af myndigheder, investorer, interessenter, borgere osv. Som nævnt er den borgerinddragende planlægning presset af neoliberal vækstorienteret planlægning. Borgerinddragelse i planlægning har traditionelt haft stort fokus på processen, men med markedsgørelsen af byen bliver spørgsmålet: hvilke kvaliteter tilfører en borgerinddragende proces det

endelige produkt? Med globaliseringens konkurrence mellem byer bliver der fokus på æstetisk branding og centralisering, hvilket ikke harmonerer særlig godt med traditionel borgerinddragelse. Det offentlige har imidlertid en vigtig rolle i forhold til at være åben overfor initiativer fra mange forskellige grupper – ikke kun dem der har penge, og sikre bred opbakning til sine projekter. Almenhedens interesser, som det offentlige skal varetage, findes ikke på forhånd defineret men skabes via processen, jf. Dovey ovenfor.

Traditionel borgerinddragelse, som er indskrevet i den danske lov om planlægning, handler om krav om offentlig 'fordebat' forud for større kommuneplanmæssige ændringer samt offentlige høringer af planforslag. Traditionelle borgermøder har typisk primært tiltrukket bestemte begrænsede grupper i befolkningen, ligesom den krævede annoncering ikke nødvendigvis ses af ret mange. Der er en stigende bevidsthed om at metoderne for borgerinddragelse skal målrettes de grupper som ønskes inddraget. Samfunds- og medieudviklingen og en kraftig individualisering har haft som konsekvens at der skal helt forskellige metoder i brug alt efter målgrupperne, og en stærk metodeudvikling i forhold hertil er igang. Måske er det i den sammenhæng også vigtigt at få tydeliggjort de konflikter der er eller kan være mellem forskellige målgrupper fremfor som sædvanligt at betragte borgerne som én gruppe der skal inddrages. I netværkssamarbejdet bliver bystyret selv en netværksaktør, en 'entreprenør' der indgår i forskellige former for samarbejde med developere og andre markedsaktører (Marling et. al. 2009). Governance betegnes i denne sammenhæng, med reference til Jessop og Sehested, som netværksbaseret og interaktiv styring. 'New Urban Management' er et begreb som Jensen (2005) definerer som dels en bevægelse fra government til governance, dels nye former for offentligt-private partnerskaber og endelig den tilstand at politikken 'eksploderer' ud af de forankrede institutionsdannelser for herefter at 'implodere' i mindre transparente men dynamiske og handlekraftige fora.

Med projektorientering og new urban management er der kommet langt større fokus på proces, kommunikation og mediering, på tværgående faglighed og samarbejde, og planlægning er blevet en langt mere åben, uafsluttet og dynamisk proces hvor processer, kommunikation og mediering er helt centralt. Planlæggeren bliver mødt med mange krav og roller: Traditionel

myndighedsrolle og en facilitator-rolle hvor opsøgende indsatser, samarbejde, proces- og netværksstyring er i fokus. Åbenheden og det flydende, herunder midlertidighed, skal holdes på plads af netværk og partnerskaber hvor kommunen er tydelig med hvad man vil, og faglig innovation og tværgående samarbejde er helt centralt. Planlæggeren skal manøvrere i et politisk ledet system med fokus på politisk ledelse, men samtidig via processer, dialog og storytelling søge bred opbakning og fælles ejerskab blandt mange parter, herunder erhvervslivet, til mål og projekter.

Man kan som Shane (2005) betragte de urbane aktører som dem der kombinerer bymæssige elementer i det kludetæppe af fragmenter som byen består af - han ser byen som en moderne fragmenteret og spredt netværksby, hvor strukturerne er i stadig forandring. Begrebet 'rejsende ideer' er udviklet af Tait og Jensen (2007) om hvordan gode eksempler udefra, ikke mindst projekter som formår at imødegå tidstypiske problemer med nye rumlige visioner og nye tilgange, 'oversættes' til andre lokaliteter og kontekster via komplicerede processer. Disse oversættelsesprocesser betyder at ideer så at sige rejser rundt i verden. Her spiller kommunikation, bl.a. i form af narrativer om stedskonstruktioner en vigtig rolle - i processen er der behov for både fortællere og lyttere, og en vellykket 'oversættelse' kræver komplekse processer med mange aktører. Begrebet 'rejsende ideer', som uddybes i kapitel 5, er centralt i afhandlingen til at forstå de urbane projekter.

Kapitel 3

Forskningsdesign

Introduktion

Efter den teoretiske gennemgang og diskussion i kapitel 2 skal der nu gøres rede for forskningsdesignet. Det første afsnit 'netværksmodel' samler op på teorierne ved at 'trække' de dele ud, som kan og skal anvendes i analyserne af urbane projekter. Projekterne tænkes som komplekse netværk, hvor de teoretiske vinkler bruges til på skift at sætte de forskellige perspektiver i forgrunden. Derefter redegøres for og begrundes de anvendte metoder i tre afsnit om valg af cases, dataindsamling og analyser. Efter 'metoder i projektet' redegør 'videnskabsteoretiske overvejelser' for projektets relationelle og pragmatiske tilgang og ontologiske og epistemologiske overvejelser.

Netværksmodel

Det analytiske objekt i forskningsprojektet er strategiske urbane projekter, som spiller en vigtig rolle i byens konstante forvandling, og den teoretiske ramme er de tre felter sted, diskurs og planlægning. Netværksmodellen sætter fokus på at de urbane projekter udvikles og gennemføres i komplekse netværk mellem mange aktører og med indflydelse fra mange forskellige kræfter. Der er også fokus på projekternes mål som er at forandre steder, både fysisk og med hensyn til de sociale sammenhænge og betydninger. Stedspåvirkningerne kan vedrøre både mikroniveau og byniveau. Netværksmodellen er konstrueret efter at have studeret de forskellige teoretiske felter - sted, diskurs og planlægning - som kaster lys på den komplekse virkelighed fra forskellige vinkler, og der henvises generelt til kapitel 2 vedr. teorier.

Teorierne, og dermed de sammenhænge og perspektiver der fokuseres på, er udvalgt i forhold til at skabe det spændingsfelt som projekterne skal analyseres i forhold til, jf. forskningsspørgsmålene. Det er den teoretiske ramme og kombinationen af teorier som gør det muligt at forstå virkeligheden på nye måder og derved skabe ny viden. De tre teorifelter kan betragtes som ressourcer der giver næring til analyserne. Lidt firkantet kan det siges at sted er i centrum for transformationen og besvarer spørgsmål om HVOR? Planlægning er det bevindte værktøj for transformationen og besvarer

spørgsmål om HVORDAN? Endelig kan diskurs siges at udtrykke den rationalitet som styrer transformationen og besvarer dermed spørgsmål om HVORFOR?

Ved at kigge ikke kun på de 3 teoretiske felter men også på relationerne imellem dem, jf. kapitel 2, fremtræder flere koncepter som viser sig at være gavnlige at bruge i caseanalyserne, nemlig repræsentationer, narrativer og magt, se illustrationen. I det følgende forklares de begreber som indgår i netværksmodellen i forhold til hvordan de anvendes i analyserne samt hvordan teorierne bruges, og hvilken type af viden de producerer. Det er i relationerne mellem begreberne der opstår betydning, men de skal gennemgås hver for sig for at skabe et overblik.

Stedet og stedets rolle

'Stedet' spiller en hovedrolle i projekterne som det der binder diskurs og planlægning sammen. Fokus i analyserne er på hvordan de bymæssige indgreb påvirker stederne og stedernes kvaliteter. De mål, som de urbane projekter skal holdes op mod, er således 'sted' forstået i sin bredeste betydning som indeholder både de fysiske, dvs. det rumligt-arkitektoniske, og de sociale og betydningsmæssige aspekter.

Sted er både mål og ressource

Sted er et komplekst begreb eftersom transformation af stedet via et projekt på den ene side relaterer sig til de overordnede mål i den relationelle mangedimensionelle forståelse, og på den anden side fungerer selve det arkitektoniske indgreb som et vigtigt værktøj i denne proces.

Et kernepunkt i analyserne er den relationelle stedsforståelse der tager afstand fra forestillingen om at steder har rene, essentielle identiteter. Massey (2005) definerer det relationelle stedsbegreb sådan at det rumligt lokale kan rumme både dynamik, forandring og mange forskellige identiteter, med en udadvendthed tilstede som forbinder det lokale med verden udenom. I den relationelle forståelse er stedet altid ufærdigt men skabes kontinuerligt af handlinger og relationer mellem mennesker og mellem stedet og andre steder:

'...abstract spatial form in itself can guarantee nothing about the social, political or ethical content of the relations which construct that form. What is always at issue

is the content, not the spatial form, of the relations through which space is constructed. (Massey 2005, s. 101)

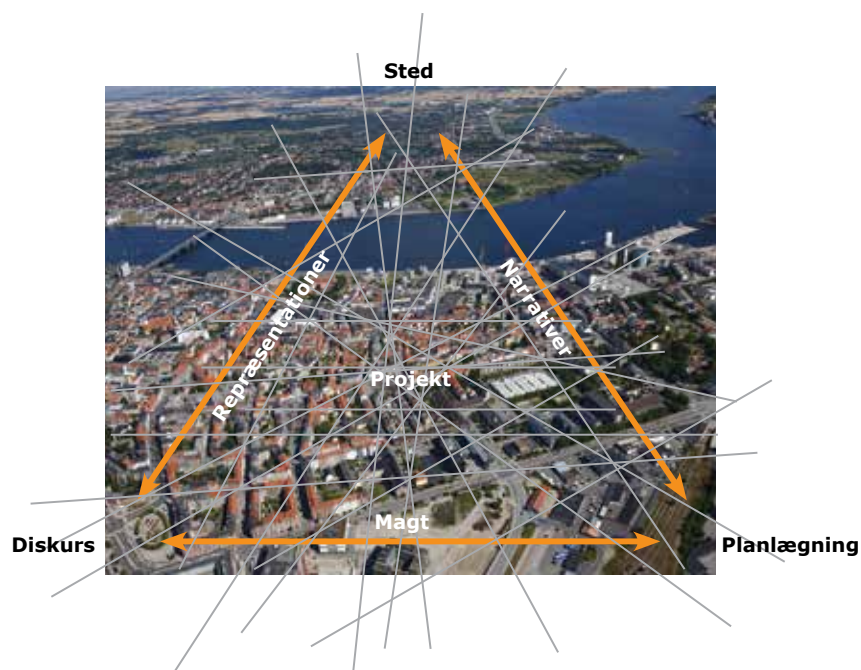
En relationel stedsforståelse indebærer også, jf. Jensen (2013), at steder forstås i forhold til deres relationer til andre steder. Det betyder at stedets repræsentationer i analyserne skal undersøges for referencer til andre steder og at de sociale agenter, som handler på stedet, skal kortlægges. Urbane projekter påvirker stedet med sit netværk af aktører, og kan som sådan også betragtes som design i en bred betydning som bevidste handlinger med henblik på forbedring af eksisterende situationer (jf. Friedman 2003), her med tanke på steder, se også afsnittet 'projektet i midten' og de vidensteoretiske overvejelser, hvor dette udfoldes mere.

Stedsopfattelser

Selve opfattelsen af hvad et sted er, og stedets rolle i byen, har stor betydning for de urbane projekter. Skiftende stedsopfattelser har fulgt med teoriudviklingen og skiftende rationaler i byomdannelsen. Teoriene om sted har gennem de sidste ca. 30 år i grove træk bevæget sig fra fænomenologisk modernismekritik med stort fokus på stedstilknytning og autentisk stedsidentitet over en pragmatisk kritik heraf med fokus på markeds-

mekanismerne i den globale tidsalder, og endelig til en mere relationel og mobilitetsorienteret forståelse for sted, formuleret af bl.a. Massey (2010/1997, 2005). Bevægelse i de teoretiske positioner mellem sedentære og dynamiske forståelser af sted har også været central.

Generelt, for projekter hvor stedet tillægges høj prioritet, er der meget stor forskel på hvilken rolle det tillægges, det gælder både arkitektonisk, landskabeligt, socialt mv. Det ses bl.a. i følgende typiske målformuleringer for projekter: 'projektet skal skabe tilgængelighed på dette centrale sted', 'projektet skal tilbageføre stedet til som det var i år xx', 'projektet skal brande byen med sit moderne dynamiske udtryk', 'ikonarkitekturen skal sætte dette sted på verdenskortet og skabe vækst', 'projektet skal understrege/fremhæve det særegne og karakteristiske landskab' og 'dette steds rolle i byen skal udvikles i overensstemmelse med beboernes ønsker'. I de tre caseanalyser kommer stedsopfattelserne til udtryk henholdsvis som tanken om stedet som rammen om folks boligliv i naboskabsplanlægning og byfornyelse, som en opfattelse af stedet som noget bevægelse sker gennem, og endelig i et fokus på offentlighed og offentligt byliv.



Netværksmodellen vedrørende urbane projekter

Stedskvaliteter

I analyserne af rationaler for urbane projekter sættes fokus på hvilke typer af steder de forskellige rationaler genererer. Her søges en bred karakteristik som rummer både det fysiske/arkitektoniske, det sociale og det betydningsmæssige, og der trækkes på fænomenologiske metoder i forhold til sansning samt diskursanalyse ud fra kontroverser og samspil mellem aktører og narrativer om stedets betydninger. Stedskvaliteter er også forbundet med de stedsopfattelser som arkitekturen og projekterne repræsenterer. Forskellige arkitektoniske opfattelser og trends har haft indflydelse på bymæssige projekter med forskellige ideer om hvad arkitektur skulle gøre ved steder. Arkitekturteori med fokus på hvordan arkitekturen er set og brugt i sammenhæng med forandring af steder er anvendt i analyserne af stedsopfattelser og stedskvaliteter.

Arkitekturen udgør altid en vigtig del af de konkrete urbane projekter og bidrager til forandringer af steder i og med at den, som Dovey (2008/1999) udtrykker det: forhandler og fortolker mening på stedet. Arkitekturen er altid en helt central del af projektet (i midten af analysemodellen, se senere) som alle processerne handler om. Forskellige arkitekturstrømninger har præget bytransformationerne gennem de sidste 20-30 år med deres forestillinger om hvad arkitekturen har skullet, fra en neorationalistisk strømning med fokus på historiske, klassiske bystrukturer, med sine særlige holdninger til hvordan arkitekturen skulle tilpasse sig omgivelserne og stedets identitet eller 'ånd', til et meget mere pragmatisk og funktionelt syn på arkitektur, bl.a. set som et redskab i den globale markedskapitalisme med fokus på det spektakulære og enestående i form af højhuse og ikonarkitektur. Endelig har debatten om industrikulturarv og historiske spor og autenticitet spillet en stor rolle, især gennem de seneste 15 år. Arkitektur kan i sig selv betragtes som repræsentation af diskurser, men samtidig er de også meget andet (herunder brugskvalitet).

Diskurser

Diskursteoriens tankesæt om at sandhed og mening grundlæggende er noget der konstrueres, indgår som en del af det relationelle grundsyn og ligger til grund for afhandlingens forskningsdesign og netværksmodel, og dermed for analyserne. Diskursiv mediering ses som grundlæggende for forståelse af verden, og forestillin-

gen om årsagsforklaring og determination er opgivet - diskursanalyserne forklarer ikke men søger at forstå og sandsynliggøre et forløb i forlængelse af de diskursive logikker der strukturerer området.

Analyse af diskurser i de urbane projekter sker bl.a. via rumlige analyser hvor materialiserede diskurser identificeres. Derudover analyseres diskurserne ved hjælp interviews og analyser af dokumenter og medieomtale, bl.a. med fokus på metaforer. Analyserne identificerer kampe mellem forskellige diskurser om definitionen af mening med og på et bestemt sted. Den 'vindende' diskurs i planlægningsprocessen repræsenteres i projektet og kan således aflæses i det byggede miljø, hvilket igen virker tilbage på stedets diskurser i den løbende produktion af stedet. Det er de aktive handlende aktører der således deltager i skabelsen af virkeligheden.

Det byggede miljø betragtes således i afhandlingen som 'materialiserede diskurser' - som resultat af praksisser og handling på et givet tidspunkt. Diskursanalyserne handler om repræsentation og kampe om konkrete steders betydning, og om rum og handlinger i hverdagslivet. Diskursforståelsen bygger på teori om at diskurser forbinder tale, handling og fysiske ting i samme meningsunivers (Jensen, 1999) og fikserer betydninger midlertidigt (Sehested 2002). Ifølge Dovey (2008/1999) favner diskurser alle de praksisser som kommunikerer mening, således ikke kun tale og skrift men også byggede miljøer, mad, mode, film osv. Der er tale om en kompleks mediering af magt-praksisser gennem bygget form. Diskursforståelsen bygger også på inspiration fra Foucault, for hvem den historiske analyse er uadskillelig fra en rumanalyse som studerer magtens konkrete udfoldelse af og organisering i rummet (Tygstrup, 2007). De tre analytiske aspekter, som tilsammen udgør en enhed i en diskurs og som består af henholdsvis sprog/betydning, magt/rationalitet og praksis (Jensen 1999), er centrale i diskursanalyserne.

Planlægning faciliterer processer

Planlægning er det værktøj der tages i brug for at nå bevidste mål med de urbane projekter. Planlægning betegner her således facilitering af processer og beslutninger. Planlægningsteori om bl.a. participation kontra neoliberalisme, byplanmæssigt fokus på kultur og byliv, narrativer som kommunikationsform, netværksstyring og planlæggerroller er brugt i analyserne af planlæg-

ningsprocesserne som har ledt frem til beslutning om og gennemførelse af de urbane projekter. Kommunens rolle som facilitator for processerne kan antage mange former, da planlægningsprocesserne har ændret sig i takt med samfundsmæssige ændringer - fra den modernistiske planlægning hvor love og planlægningsdokumenter blev formodet at kunne styre processerne til den nuværende situation, som er dybt påvirket af den globale konkurrence mellem firmaer, stater og byer. Spændingen mellem åbenhed/deltagelse og markedsorientering er hele tiden nærværende. Megen planlægning har forandret sig til netværksstyring (governance) og New Urban Management med nye og forskellige planlæggerroller som konsekvens. Samfundsteori om kapitalismens udvikling og samfundsdiskurser med indflydelse på byerne generelt, og dermed også på sted og rum i byerne, bruges som redskab i forståelsen af diskurserne omkring projekterne og de bymæssige rationaler for dem. Det handler bl.a. om den globale bykonkurrence og den entreprenante by (Jessop 2004).

Narrativer er en central diskursiv brik

Narrativer om steder og projekter er centrale diskursive brikker i planlægningen og placeres i netværksmodellen på siden mellem sted og planlægning, se illustrationen, da de knytter sig til steder og ofte spiller en afgørende rolle i planlægningsprocesserne. Narrativer er grundlæggende for hvordan vi mennesker kommunikerer (Czarniawska 2004), og historiefortælling om meningen med et sted, og modfortællinger om andre syn på meningen, er en vigtig del af de 'kontroverser' og dermed diskursive kampe der finder sted som led i processerne. Sandercock (2003) beskriver hvordan narrativer spiller en stor rolle i byplanlægning, idet forestillinger om byen 'oversættes' til narrativer som får betydning for de valg der træffes. I forbindelse med beskrivelse af aktørnetværk i ANT (Olesen og Kroustrup 2007) udtrykkes 'kampen' sådan at aktører eller aktanter indgår i netværksalliancer for at vinde retten til kendsgerninger eller viden:

'Freden kommer, når styrkeprøver har afgjort, hvem der får denne ret. Sagt anderledes opstår freden, når et bestemt netværk af allierede aktanter står så stærkt i sine krav på viden, kendsgerninger eller sandhed, at omkostningerne ved at opponere mod dette netværk er større end gevinsten ved at tilslutte sig alliancen - eller at tie.' (Olesen og Kroustrup 2007, s. 88)

Repræsentationer er forestillinger om stedet

Repræsentationer af projekter kan være arkitekttegninger eller billeder, animationer eller grafiske udtryk. Udover at repræsentere diskurser om stedet, er de også tæt relateret til planlægning, for hvem de kan fungere som stærke redskaber. Som grafiske fortolkninger kan de ses som link mellem diskurs og sted og placeres derfor på siden mellem disse i analysetrekanten, se nedenfor. Som nævnt tidligere kan arkitekters og byplanlæggeres repræsentationer af verden, som et billede i deres forestilling, tendere til at definere virkeligheden, jf. Soja's (1996) begreb om 'secondspace epistemology'. Der fokuseres i analyserne på gengivelser af forestillinger om arkitekturen og de urbane omgivelser i forbindelse med projekterne.

Repræsentationer kan have stor betydning som ikke-humane aktører i en planlægningsproces. Ligesom narrativer er repræsentationer 'udtryk' eller 'værktøj' i planlægningsprocesserne og med klart diskursivt indhold vedr. stedets mening og betydning. De kan være en vigtig nøgle i analyserne, fordi de tydeligt viser hvad det var man ønskede sig, da de ofte er sofistikerede og gennemtænkte i deres udtryk.

Magt og magtstruktur

Magt og magtstruktur er et begreb i analysemodellen som vedrører ejerskab, organisering, deltagelse og beslutninger/beslutningsprocesser. Jf. planlægningsteori afhænger magtstrukturer og organisering bl.a. af om der er tale om partcipatorisk planlægning eller ej og om hvordan der evt. indgås partnerskaber og samarbejdes mellem en kommune og private investorer. Magt finder derfor sin plads i analysemodellen på siden mellem diskurs og planlægning, se illustrationen.

Begrebet magt stammer fra latin 'potere' som betyder at formå, dvs. evnen til at nå et mål. Med reference til Thomsen (2000) redegør Jensen (2005) for forskellige magtforståelser: Direkte magt i form af adfærdskontrol, indirekte magt i form af forventede reaktioner, magt som kontrol over dagsordenen, magt som bevidsthedsmanipulation, magt som kapacitet, strukturel magt, indirekte strukturel magt, magt som undertrykkelse af identitet, magt som legitim autoritet, indflydelse i form af tilskyndelse, og belønning og indflydelse i form af

gode argumenter (Jensen 2005, s. 224). Som han også skriver her, står byplanlægning således ikke i modsætning til magt og magtudøvelse, men fokus skal snarere være på hvordan magten forvaltes i plansystemet.

Der fokuseres i analyserne på hvordan magt kommer til udtryk i forhold til sted. Foucaults genealogiske metode går ud på at analysere de faktiske diskurser og institutioner for at finde frem til, hvordan de sætter historiske grænser for hvad man kan tænke, sige og gøre. Ifølge den tankegang gennemtrænger magtudfoldelsen fx byplanlægning i og med at systemerne til tilskyndelse og begrænsning af vores forestillingsverden systematisk reproduceres i vores indretning af de fysiske og materielle omgivelser. (Tygstrup 2997, s. 174-175). Med henvisning til Dovey (2008, s. 18) kan byer og bygninger strukturere de mentale billeder vi bruger til at forstå verden, og hele spørgsmålet om adgang (for nogle) har betydning for segregering af byen. Bebyggelse har, som materialiseret diskurs, en evne til at 'neutralisere' mening og har dermed også en vigtig diskursiv og magtmæssig betydning, og begreber som autenticitet og identitet har betydning for hvad vi opfatter som originalt og medierer hvem vi er og hvor vi hører til.

Magt er således ikke noget negativt i sig selv, og vil i øvrigt aldrig kunne elimineres. Magt indgår i analyserne både i form af evnen til at få noget til at ske, hvilket er essentielt i forhold til urbane projekter, og i forhold til den struktur der danner ramme om beslutningerne i forbindelse hermed.

Projektet i midten

Urbane projekter forstås som socio-økologiske systemer der består af komplekse netværk, relationer og processer. Bruno Latour (2008/2005) argumenterer i sin introduktion til Aktør-Netværk-Teori for sin opfattelse af verden som bestående af aktør-netværk og for det nødvendige fokus på relationerne mellem mennesker og mellem mennesker og det materielle. Han er fortalende for en radikal konstruktivisme hvor det relationelle har afgørende betydning. Netværksmodellen er inspireret af ANT og har som udgangspunkt at alt er forbundet via netværk, hvor det er forskeren som afgrænser det netværk der undersøges. ANT er en teori der lægger op til empiriske undersøgelser for at afklare hvordan verden hænger sammen, og som Gad og Jensen (2007, s. 97),

med henvisning til Law, beskriver som et 'redskab der kan berige evnen til at forstå kompleksitet'.

'Emner opstår og defineres gennem aktørers arbejde, og der er ingen højere magt, der kan diktere, hvad der virkelig foregår i et netværk. Imidlertid er forskeren også en aktør, som tager beslutninger om, hvordan sagen skal gribes an.' (Gad og Jensen s. 100)

Netværksmodellen med de 6 begreber (7 med projektet i midten) er konstrueret for at kunne analysere og forstå de relevante relationer og processer. Modellen er dermed et forsøg på, via de forskellige begreber og teoretiske optikker, at navigere i kompleksiteten og dermed forstå og skabe viden om mønstre og sammenhænge i processerne. Law and Mol (2002, s. 11) beskriver hvordan forskellige systemer til at forstå og 'ordne' en kompleksitet kan fungere på samme tid:

'If there are different modes of ordering that coexist, what is reduced or effaced in one may be crucial in another so that the question no longer is, Do we simplify or do we accept complexity? It becomes instead a matter of determining which simplification or simplifications we will attend to and create and, as we do this, of attending to what they foreground and draw our attention to, as well as what they relegate to the background.' (Mol/Law 2002, s. 11).

Jeg vil argumentere for at begreberne tilsammen er rimeligt dækkende i forhold til det jeg ønsker at undersøge. Inde i midten findes projektet som omdrejningspunkt for netværket og alle aspekterne, indeholdende målet om et forandret mangedimensionelt sted. Stedet incl. det fysiske materielle og stedets aktører, diskurserne dvs. de forskellige og evt. modstridende handlings- og meningsmønstre som er på spil, og planlægning forstået som facilitering af processer og beslutninger, fungerer som ressourcer i forhold til projektet. Den indre trekant vedrører de kampe og processer der sker i kraft af projektet i form af repræsentationer og narrativer som konkrete udtryk i processerne, og magt og magtstrukturen som afgørende for hvordan processerne foregår.

Netværksmodellen vægter selve de fysiske ændringer som det der er i centrum for de komplekse processer. Ønsket om at sætte det fysiske indgreb - projektet - i centrum for analysen, er knyttet til den grundlæggende erfaring fra praksis: Som kommunal projektleder står

man 'inde i midten' med et projekt, og herfra kan man trække på de forskellige ressourcer og forsøge at forholde sig til de forskellige aspekter som led i processen. Med netværksmodellen fokuseres på projektet som design der kan ændre et sted, hvilket kræver inddragelse af diverse teoretiske vinkler og forsknings- og fagdiscipliner. Den designtankegang der ligger i netværksmodellen uddybes nærmere i afsnittet om videnskabsteoretiske overvejelser.

Arkitektur og planlægning bliver i praksis ofte opfattet som to adskilte discipliner som handler om henholdsvis kreativt design og regulering/beslutningstagning. Også forskningsmæssigt er der oftest tale om to adskilte discipliner hvor bygninger og bebyggede miljøer enten undersøges ud fra et rent arkitektonisk perspektiv, eller også er fokus på processer og magtforhold. Men planlægning og arkitektur er helt afhængige af hinanden og betragtes her som fuldstændigt sammenfiltrede i et projekts tilblivelsesproces.

Vægtningen mellem betydning af de forskellige aspekter i modellen vil variere fra projekt til projekt. Måden disse forhold spiller sammen på, analyseres i de udvalgte cases hvor der ledes efter mønstre og sammenhænge. Netværksmodellen med sine begreber er udtryk for, at nogle bestemte forhold og relationer på forhånd, dvs. forud for den konkrete analyse, er interessante. Dermed står det også klart at der ikke er tale om ANT-analyser, hvor aktørerne netop følges uden at fastlægge nogle forhåndskategorier. Men netværkstankegangen i ANT og bevidstheden om at der, udover humane aktører, også forekommer væsentlige ikke-humane aktører i processerne, er inspireret fra ANT.

Mønstre og sammenhænge

I forsøget på at finde mønstre og sammenhænge mellem aspekterne, skal akser og spændinger i netværksmodellen udforskes nærmere gennem de empiriske analyser i afhandlingens del 2 og 3, og konklusionen sammenfatter hvad analyserne har bibragt af viden i forhold hertil.

Sted - magt akse er central og skal undersøges gennem caseanalyserne. Ofte er der en spænding mellem det fokus der i projektet er på stedet overfor magtstrukturerne og det magtmæssige/strategiske fokus, som fx et overordnet ønske om at skabe vækst eller

opprioritere ellers oversete områder i byen. Derimod er de konkrete visioner altid stedsspecifikke. Både sted og magt er nødvendige for at der overhovedet kan foregå et urbant projekt, men magtstrukturen har indflydelse på kontroverserne mellem aktørerne om stedet.

Der skal endvidere fokus på relationerne mellem repræsentationer og narrativer, som begge indgår som vigtige dele af planlægningsprocesserne som led i de diskursive kampe om stederne mellem forskellige aktører. Repræsentationerne er skabt af arkitekter og viser dermed direkte hen til arkitektursyn og byplanoptikker på byen, mens narrativerne skabes og udvikles af magten og gennem planlægning, evt. med input fra forskellige aktører. Repræsentationer og narrativer er særdeles tidstypiske og hænger tæt sammen med de rationaler som er på spil. De skal nødvendigvis spille sammen i et vellykket projekt, og kan have stor indflydelse på projekterne og på den betydning som tillægges stedet.

Den sidste akse, som der konkluderes på, er diskurser/narrativer. De narrativer, som får betydning i et projekt, er konkret knyttet til det sted som er omdrejningspunktet, men også til de diskurser som er på spil. Diskurskampe om at definere betydningen af et sted kan udkæmpes i form af konfliktende narrativer i forbindelse med et projekt. I analysen af projekter er undersøgelser af metaforer og narrativer i planprocesserne med til at afdække diskurserne.

Metoder i projektet

Som beskrevet i forrige afsnit er det et mål, med brug af netværksmodellen, at opnå en større forståelse af urbane projekter som komplekse redskaber for forandring af steder - som design der via komplicerede netværk kan forbedre en eksisterende situation. En sådan forståelse og viden giver også anledning til at opstille perspektiver for hvordan urbane projekter, som led i en mere omfattende transformation af byen, kan bruges som strategisk bypolitisk redskab til forandring og skabelse af forskellige typer af steds kvaliteter. Det er således et mål med erhvervs PhD projektet at de to formål, henholdsvis ny viden (forskning) og resultater i den virkelige by (praksis), skal befrugte hinanden.

Koblingen mellem de to verdener søges ved at 'stille mig udenfor' og påtage mig en refleksiv tilgang til materialet. Her skal henvises til Hastrup (2006/1999) som argumenterer for at subjekt/objekt-forholdet som grundlaget for det videnskabelige arbejde må være præget af en 'essentiell refleksivitet':

'Refleksiviteten sprænger altså modsætningen mellem subjekt og objekt; det subjektive bliver objektivt, og omvendt. Men det er ikke bare et spørgsmål om at bytte plads, det er også et spørgsmål om at stille sig uden for udvekslingen, eller med et tidligere brugt begreb: at indtage det tredje standpunkt.' (Hastrup 2006/1999 s. 150)

Metode er græsk og betyder 'det at gå noget efter' og henviser til vejen der blev fulgt. Metoderne spiller en vigtig rolle for konstruktionen af viden, som ikke kan siges at repræsentere 'virkeligheden', men som tilsammen, som værktøjer til at udvikle og forstå, og fortælle en god historie, skal skabe et blik ind i den praksis som det analytiske objekt udgør. Der er tale om en form for byplanarkæologi - en åbning og analyse af processer og netværk som ellers kan fremstå utilgængelige som en 'black box'. 'Black box' begrebet bruges i ANT til at beskrive det forhold at mange elementer, i grunden komplekse, er gjort til et trivielt eller uproblematisk element, der i sin forståelse er bragt til at virke som ét, med et input og et output. (Olesen og Kroustrup 2007, s. 82). I det omfang urbane projekter opfattes som 'black boxe', skal metoderne 'pakke boxen ud' og analysere indholdet nærmere.

Der gennemføres caseanalyser af tre urbane projekter i Aalborg efter 1990 med anvendelse af netværksmodellen. Med caseanalyserne foretages en grundig afdækning af det kronologiske forløb, herunder kontroverserne mellem de forskellige aktører. Projekterne analyseres som hele det 'netværk' der udspringer sig i spændingsfeltet mellem sted, diskurs og planlægning, idet de defineres ikke kun af det materielle, selve de fysiske ændringer, men også af andre stedsdimensioner, repræsentationer, diskurser, magt, planlægning og narrativer som har indgået i planlægningsprocesserne og fortsat påvirker stedets udvikling.

I fremstilling af analyserne argumenteres løbende for de valg der træffes og de registreringer og analyser, der gennemføres ud fra den teoretiske ramme. Jeg som forsker er hele tiden tilstede gennem behandlingen, og målet er at skrive et overbevisende narrativ. Analyserne registrerer mønstre i netværket og søger svar på følgende spørgsmål som led i at besvare forskningsspørgsmålene:

- Hvordan er diskurserne materialiseret, og hvilke kampe om stedet er foregået?
- Hvordan er de 'rejsende ideer' som projekterne/strategierne er affødt af, bl.a. i forhold til fælles udfordringer i sammenhæng med konjunkturudvikling, 'oversat' via kompleks planlægning?
- Hvilke former for planlægning og planlæggerroller har været i spil, og hvordan har magtrelationerne fungeret?
- Hvad har repræsentationer og narrativer om stedet betydet for processen?
- Hvilke steds kvaliteter har projekterne produceret?

I det følgende gøres rede for valg af cases, de mangfoldige måder viden er produceret på samt de forskellige analyser. Det er kombinationen af metoder og valg af cases, der skaber den videnskabelige viden.

Valg af cases

Valget af de 3 cases er sket med tanke på bølgemodelen, som blev præsenteret i kapitel 1. Således repræsenterer casene de tre grundlæggende forskellige rationaler, henholdsvis mobilitet, naboskaber og fyrtårne. Projekterne har det tilfælles at de hver for sig fungerer som komplekse redskaber for bymæssig forandring, og de rummer som udgangspunkt tre forskellige måder at tænke forandring på, der hænger sammen med deres

rationaler. Hvor mobilitetsrationalet lægger op til at det er via forbindelser i byen at forandringer sker, tager naboskabsrationalet udgangspunkt i en områdetænkning om byen - at byen består af områder der hver især kan forbedres til et højere niveau. Endelig er tankegangen bag fyrtårnsrationalet at et projekt som et 'punkt' i byen kan skabe attraktion og forandring, ikke kun i området omkring projektet, men på byniveau - ligesom et fyrtårn kan ses langvejs fra. Ligesom projekterne analyseres med brug af netværksmodellen, undersøges rationalerne og de steds kvaliteter som de producerer, nærmere, og sammenhænge mellem typer af projekter diskuteres i forhold til rationaler og samfundsudvikling.

De valgte cases er hver især afgrænset tidsmæssigt i forhold til at projektets genese er medtaget, dvs. der er sket en vurdering af hvilke hændelser der med rimelighed har kunnet henregnes som hørende til skabelsen af projektet. Fysisk er der udover en snæver områdegrænse for det fysiske projekt behandlet et større kontekstområde, som projektet med rimelighed kan siges at stå i direkte sammenhæng med. Denne vurdering forholder sig til opfattelsen som den fremgår hos projektets aktører. De aktører og de data der er medtaget i analyserne er på samme måde valgt ud fra en vurdering af at de på en rimelig måde repræsenterer projektet.

Jf. Flyvbjergs (1991a) definition af forskellige typer af cases, er der tale om paradigmatisk cases. Kritiske cases defineres i forhold til 'at opnå information som tillader logiske slutninger af typen "hvis det (ikke) gælder for denne case, så gælder det for alle (ikke for nogen) cases" (Flyvbjerg 1991a, s. 150), men her er der ikke tale om at verificere eller falsificere specifikke teser om projekterne. Ekstreme cases har til formål 'at opnå information om usædvanlige cases' (Flyvbjerg 1991a, s. 150). Casene kan måske defineres som ekstreme, men det er ikke hovedformålet med valget af dem. Heroverfor defineres paradigmatisk cases som cases der fungerer som metafor for eller danner skole for det område som casen vedrører. Således findes der heller ingen standard for den paradigmatisk case (Flyvbjerg 1991a, s. 150 og 152). Der findes ikke en entydig definition for identifikation af en case som fx paradigmatisk men det -

'...hænger således sammen med designet af ens undersøgelse, lige så vel som det hænger sammen med egenskaber ved den studerede case.' (s. 151)

Der skal med caseanalyserne og casebeskrivelserne fortælles en historie om de unikke projekter, der om ikke 'danner skole' så i hvert fald gerne skulle gøre os klogere på forskellige typer af projekter og på rationalerne bag dem.

Dataindsamling

Den komplekse virkelighed, som analyseres, kræver også en kompleks sammensætning af data. I overensstemmelse med konstruktivismen og pragmatismen handler forskningsprojektet ikke om at finde 'sandheden' (for den findes ikke) men om at undersøge narrativer ved hjælp af blandet metodisk design, og konstruere en viden herudfra. Dette uddybes i afsnittet om videnskabsteoretiske overvejelser. Der skal naturligvis argumenteres logisk for de påstande analyserne og fortolkningerne rummer, og for at bruge de relevante teknikker i forhold til det analytiske objekt. Her spiller de praktiske muligheder for indsamling af data også en vigtig rolle.

Fænomenologisk registrering

En sansemæssig registrering med inspiration fra Scollon (2003) og Dovey (2008/1999) indgår i stedsanalyserne. Jeg har således ledt efter konkrete spor på stedet, hvor projektet er gennemført, med henblik på at registrere 'materialiserede diskurser', og fortolket disse. Fænomenologi, som kan betegne både filosofi, videnskabsteori, teori og metode, bruges her som et værktøj i metoden, idet jeg har bevæget mig rundt i områderne med åbne sanser og registreret hvad jeg oplevede på stedet, både i form af det visuelle miljø og den adfærd og de situationer mellem mennesker på stederne som jeg dermed blev vidne til. I det omfang andre sanser end den visuelle blev stimuleret, indgår de også i registreringen. I samme sammenhæng har jeg gennemfotograferet områderne. Der indgår derfor beskrivelser af sansemæssige oplevelser på de analyserede steder og efterfølgende kvalitativ fortolkning.

Analyse af plandokumenter

Centrale plandokumenter vedr. de valgte cases er fundet frem og analyseret med henblik på dels at redegøre indholdsmæssigt for processen i forhold til hændelser,

beslutninger, udtrykte holdninger, kontroverser og udviklinger - dels at analysere teksterne i forbindelse med diskursanalyser af casene. Af tidsmæssige og overskuelighedshensyn er der sket en nødvendig udvælgelse af dokumenter, så der alene er medtaget de dokumenter som har været mest centrale, herunder projektoplæg, planforslag, indsigelser, byrådsindstillinger og -beslutninger, men også en række centrale delbeslutninger og mødereferater indgår. Plandokumenterne foreligger i en vis forstand 'objektive' og klar til analyse, men udvælgelsen af dem er sket med grundlag i mine og forskningsprojektets formulerede interesser. Jeg har ledt efter metaforer, som er blevet brugt i planlægningsprocesserne, og brugt dem som kilder i diskursanalyserne. Fortolkningen af dokumenterne er gjort så nøgternt og tilstræbt objektivt som muligt.

Via min adgang til kommunale arkiver og mit forhåndskendskab til casenes forløb har jeg haft en fordel i forhold til at finde og udvælge de mest centrale dokumenter. Jeg har i analysen af dokumenterne og teksterne samt repræsentationerne bevidst forsøgt at distancere mig fra min tidligere rolle som planlægger, med hjælp fra de teoretiske vinkler som er lagt ned over projektet, men står ved mine værdier som blandt andet er præget af erfaringerne som planlægger - erfaringer der som nævnt også har haft betydning for valg af dokumenter. Se også afsnittet om pragmatisk objektivitet i afsnittet om videnskabsteoretiske overvejelser.

Analyse af medieomtale

Alle de tre analyserede cases har været særdeles omtalte i medierne i forbindelse med udvikling, planlægning og gennemførelse. Der indgår medieomtale i analyserne, men der er ikke foretaget en systematisk indsamling og analyse af mediedækningen.

Interviews

Der er gennemført en række interviews med nøglepersoner som har været involveret i planlægningsprocesserne. Det drejer sig om baggrundsinterviews som dels har suppleret den faktuelle viden fra plandokumenterne om forløb og processer i de urbane projekter, dels har bibragt interviewpersonernes holdninger og refleksioner til projekterne og den kontekst i tid og rum, som de er rundet af. Endvidere er interviewet nogle brugere af stederne i dag som supplement til facts og egne observationer.

Alle interviews har været semistrukturerede. Jeg har på forhånd aftalt med de interviewede hvad formålet har været og inden interviewet fremlagt mine interviewspørgsmål, men selve interviewsituationerne har ikke været fuldstændigt strukturerede i forhold til spørgsmålene. I stedet har jeg ladet interviewpersonerne associere undervejs, og til slut sikret mig at vi har rundet alle spørgsmålene.

Interviewpersonerne er udvalgt på baggrund af deres nøgleroller i de tre cases som er analyseret, og deres udtalelser er først og fremmest blevet brugt til at verificere facts i forhold til processerne, og har på den måde udfyldt 'huller' i den viden om baggrund, planlægnings- og beslutningsforløb mv., som er indhentet via dokumenterne. Interviewpersonernes mere personlige refleksioner over projekterne er også anvendt i analyserne, hvor de har kunnet bidrage med noget væsentligt i forhold til den teoretiske vinkel, som er anlagt i analyserne af projekternes forskellige aspekter. Interviewene er optaget og gennemlyttet, og centrale passager nøjagtigt udskrevet, og interviewpersonerne har haft mulighed for at gøre indsigelse overfor citater og andre personlige henvisninger.

Den viden som skabes med interviewene er ny, idet den er konstrueret socialt i samspillet mellem mig som interviewer og interviewpersonerne i situationen, målrettet de perspektiver jeg har valgt og derfor har formuleret mine spørgsmål ud fra. Interviewpersonerne har naturligvis alle haft en forhåndsviden om de projekter samtalen har handlet om, men de konkrete refleksioner har der ikke nødvendigvis været sat ord på før. Der er tale om en intersubjektiv erkendelsesproces som involverer både intervieweren og den interviewede som fælles skabere af viden (Kvale 2009, s. 34).

'Interviewviden konstrueres socialt i samspillet mellem interviewer og interviewperson. Den resulterede viden er ikke blot noget, der bliver fundet, gravet op eller er givet, men noget der skabes aktivt gennem spørgsmål og svar, og produktet skabes af interviewer og interviewperson i fællesskab.' (Kvale 2009, s. 71)

Følgende personer er interviewet:

Politikere:

Borgmester Henning G. Jensen
Fhv. rådmand Henrik Thomsen

Kommunale embedsmænd:

Fhv. stadsarkitekt Knud Tranholm
Fhv. Stadsingeniør Kurt Markworth
Fhv. planlægger Sven Buch
Arkitekt Bodil V. Henningsen
Planlægger Rie Malling
Fhv. planlægger Eva Møller Sørensen
Afdelingsleder i kulturforvaltningen Claus Rene Peder-
sen
Netværkskoordinator i socialforvaltningen Dorte Nielsen

Derudover har jeg haft samtaler om en række speci-
fikke og faktuelle spørgsmål med flere andre kommu-
nale embedsmænd.

Statslige embedsmænd:

Specialkonsulent Helga Madsen, Ministeriet for By, Bolig
og Landdistrikter

Private aktører:

Divisionsdirektør i TK Development Erik Godtfredsen
Projektleder i Aberdeen Troels Winther Møller
Bygningsinspektør Claus Greve, Boligforeningen Bolig+
Varmemester Poul Pryssing, Boligforeningen Bolig+
Driftschef i Nordkraft Lars Nørgaard
Arkitekt og hovedrådgiver fra Cubo Arkitekter Lars Thiis

Lokale beboere:

Beboer i det blå hus
Beboer i det gule hus
Beboer i det grønne hus

Derudover vedr. Hammarby Sjöstad, eksempel fra
Stockholm:

Fhv. chefplanlægger Malin Olsson

Alle interviewpersonerne enten har spillet eller spiller
fortsat i dag en rolle i de projekter som de udtaler sig
om, eller andre tilsvarende, og de har dermed i større
eller mindre grad selv interesser i sagen. For enkelte
kan det dreje sig om at pleje sit eftermæle, men for
alle er der et naturligt ønske om at fremstå som en
person, der har handlet fornuftigt og fagligt forsvarligt i

sammenhængen. For de fleste af fagfolkene er der des-
uden faglige interesser på spil i form af ønsket om at
påvirke eksisterende narrativer om Aalborg, projekter
eller byplanlægning mere generelt. Blandt de private
aktører har især de to ledende partnere i henholdsvis
TK Development og Cubo Arkitekter, udover ovenstå-
ende, også økonomiske interesser på spil i forhold til
fremtidige projekter i Aalborg og andre byer, og der-
med interesser i at fremstille deres version af historien
på en overbevisende måde. Dette indgår i tolkningen af
interviewene via den sammenhæng hvor oplysningerne
og citaterne bruges.

Litteraturstudier

Litteratur er udvalgt i forhold til forskningsprojektets
teoretiske ramme samt de udvalgte cases, eksempler
og byplanpraksis i Aalborg og Danmark.

Litteraturstudierne har været brugt som grundlag for
at lede analyserne i de valgte teoretiske retninger, og
til at skaffe konkret og faktuel viden. Endelig har litte-
raturstudier dannet mulighed for at indhente viden om
bl.a. samfundsmæssige og makroøkonomiske forhold,
som er relevante som baggrund og perspektiv for de
konkrete analyser.

Statistiske data

Der er indsamlet en række statistiske data for befolk-
ningsudvikling, boliger og kommunaløkonomi i Aalborg
som baggrundsoplysninger i forhold til udviklingen.

Analyserne

Casene, eksemplerne og byplanpraksis, både specifikt
i Aalborg og mere generelt i Danmark, er undersøgt
med en kvalitativ tilgang, da det handler om at forstå
processer, erfaringer og mening. De mange forskellige
typer data er i analyserne fortolket i mønstre.

Diskursanalyserne, som er bærende men har forskellig
'dybde' i afhandlingens forskellige dele, er gennemført
på baggrund af sansning og tolkning af materialiteten,
dokumenterne som beskriver intentioner, narrativer
og beslutninger fra planprocesserne samt udsagn fra
nøglepersoner. De mange data er operationaliseret i
forhold til den valgte fremstilling, og de bidrager hver
især med viden som tilsammen danner en helhed:
stedsindtryk, beslutninger, holdninger, repræsentatio-
ner og refleksioner.

Inspireret fra Foucaults genealogiske undersøgelser, som han i sine diskursanalyser benyttede til at opspore hvilke begivenheder der skabte et historisk forløb, er analyseret de konkrete kampe, kræfter og beslutninger, som tilsammen har skabt de projekter som er blevet gennemført. Ifølge diskursteori findes altid en 'uafgørbarhed', og det handler ikke om at lede efter direkte årsager (det handler ikke om årsag-virkning) men om at finde de afgørende handlinger som har bragt historien videre. På den måde fokuseres på valg og dermed også de muligheder, som ikke blev realiseret, men derimod ekskluderet.

'I stedet for at spørge til, hvad den kausale kæde forårsager, spørges der til, hvilke huller i den, der blev udfyldt af hvilke beslutninger med hvilke eksklusioner til følge. (...) Historiserende analyser viser, hvordan visse sociale relationers uafgørbarhed åbner op for forskellige strategier og muligheder (dvs. beslutninger), og sporer i forlængelse heraf de muligheder, som ikke blev realiserede (dvs. det ekskluderede).' (Hansen 2004, s. 403)

Diskurstankegangen indebærer at det altid er konkrete valg og handlinger som forandrer verden, og at intet er 'forudbestemt'. Metaforer er et grundlæggende værktøj i analyserne, idet de indgår i narrativer som led i planlægningsprocesserne om projekter på stedet. Metaforanalyserne er tæt koblet til projektets diskurstankegang og bruges til at bringe mening og magt frem i lyset.

Casene er beskrevet og analyseret i forhold til den lokale kontekst - fysisk, socialt og politisk - samtidig med at de også er perspektiveret i forhold til national og international udvikling. I fremstilling af caseanalyserne er der fokuseret på at give læserne en interessant og fyldestgørende præsentation af de urbane projekter hver for sig uden for mange gentagelser. Hver casebeskrivelse afsluttes med en analyse i forhold til afhandlingens to hovedmodeller, henholdsvis bølgemodellen

og netværksmodellen. Der er stor forskel på kompleksiteten og karakteren af de undersøgte cases hvilket har givet anledning til forskel i omfang og prioriteringer mellem de forskellige afsnit.

Som baggrund for udviklingen i Aalborg er foretaget en historisk (genealogisk) undersøgelse af urbane projekter her siden 1950. Det er sket via registreringer, plandokumenter, fotos og interviews samt litteraturstudier. Der er søgt efter projekter og begivenheder som indikerer ændring af styrkeforholdet mellem diskurserne og som har bidraget til kursskifte, ikke mindst i forhold til rationalerne for de urbane projekter.

En række særligt bemærkelsesværdige eksempler på urbane projekter i europæiske byer er studeret, dog ikke ud fra primære kilder men ud fra tilgængelig sekundær litteratur, websites mv. Eksemplerne fungerer som referenceprojekter for caseanalyserne og for beskrivelsen af dansk praksis for urbane projekter siden 1990 (kapitel 5). Eksemplerne undersøges i forhold til de to hovedmodeller: bølgemodellen vedr. deres relation til overordnede tendenser og netværksmodellen vedr. dynamikker i projekterne. For at kunne beskrive praksis er der endvidere foretaget litteraturstudier i form af en gennemgang af artikler og debat vedrørende urbane projekter i fagbladet Byplan siden 1990.

	Caseanalyser	Aalborg byplanhistorie	Dansk byplanpraksis	Europæiske eksempler
Fænomenologisk registrering	X	X		
Analyse af plandokumenter	X	X		
Analyse af medieomtale	X	(X)		(X)
Interviews	X	X	(X)	(X)
Litteraturstudier	(X)	X	X	X

Videnskabsteoretiske overvejelser

Dette afsnit rummer refleksioner over forskningstilgangen og over hvilken type af viden der produceres med projektet - der er således her tale om metateori. Den relationelle forskningstilgang og inspiration fra bl.a. Massey, Foucault og ANT knytter forskningen til en poststrukturalistisk og pragmatisk tradition, og forskningsdesignet tager udgangspunkt i praksis, hvor netværks- og designtankegangen om de urbane projekter er et kernepunkt.

Det følgende afsnit beskriver hvordan det analytiske objekt er konstrueret og kan forstås som et kompliceret designredskab. Derefter følger afsnittet 'pragmatisk objektivitet', som med brug af begrebet af samme navn (Hildebrand 2008) redegør for den normativitet og værdisætning, der er og nødvendigvis må være i analyserne og dermed forskningen. Endelig følger to afsnit om henholdsvis ontologiske og epistemologiske overvejelser i forhold til forskningsprojektet. Ontologi handler om, hvordan virkeligheden forstås, og epistemologi om erkendelsesformer, dvs. hvad vi kan vide om virkeligheden. Disse afsnit rummer en kort gennemgang af den pragmatiske position, herunder brug af abduktion i videnskabelig ræsonnering, og pragmatisk forskningsfokus på handlingsorienteret og fremtidsorienteret viden. Med henvisning til Flyvbjerg (1991a og 2006) gøres rede for hvordan det er muligt at bidrage til videnskabelig udvikling ved at foretage analytisk generalisering udfra kontekstafhængig viden via casestudier.

Set i forhold til disse videnskabsteoretiske overvejelser handler metodologien (forrige afsnit) om hvordan der, med tanke på virkelighedsforståelsen og erkendelsesformerne, kan skabes valide udsagn om virkeligheden, dvs. hvordan der skabes viden i forskningsprojektet. Der er ifølge sagens natur tæt sammenhæng mellem metoderne, brugen af teorier, epistemologien og ontologien.

Det analytiske objekt som designredskab

Jf. Hastrup (2006/1999, s. 157) er konstruktionen af det analytiske objekt en grundlæggende parameter i den videnskabelige proces, fordi det er med den konstruktion vi skærper opmærksomheden på det vi vil vide mere om, mens resten kan glide ud af fokus.

'Hvor det empiriske objekt med en vis rimelighed kan siges at udgøre et 'naturligt' afgrænset felt (fx et fundsted), er det analytiske objekt allerede en abstraktion, der skal argumenteres for på en helt anden måde ('en landsby'). Der skal argumenteres for objektets afgrænsning, kvalitet og kohærens. Uden en sådan præcisering af objektet kan vi ikke sige noget nyt, eller noget andet.' (Hastrup 2006/1999 s. 157)

Det analytiske objekt er urbane projekter forstået som designredskaber for forandring i byen. De analyseres som komplekse størrelser, idet de defineres ikke kun af det materielle, selve de fysiske ændringer, men også af diskurserne, repræsentationerne, planlægningen, narrativerne og magtstrukturerne som har indgået i planlægningsprocesserne og fortsat påvirker stedets udvikling. Det betyder at det analytiske objekt er hele det 'netværk' som udspringer sig i spændingsfeltet mellem sted, diskurs og planlægning og som er med til at forme projektet. I forbindelse med caseanalyserne foretages konkrete afgrænsninger af de projekter der analyseres, både i forhold til tid og rum men også af hvad der inddrages i de 6 aspekter.

Målet at at forstå praksis bedre og derved skabe viden om redskabet 'urbant projekt' forstået som design i forhold til fremtidig praksis. Design skal her forstås bredt som bevidste handlinger med henblik på at forbedre eksisterende situationer. Som Lars Marcus (kommende bog) skriver, er der ikke længere nogen mening i at betragte verden som 'natur', som naturvidenskaben per definition gør, da en større og større del af menneskers omgivelser er menneskeskabt - der er så at sige tale om en kunstig verden, et social-økologisk system. Socialvidenskab i forhold til byplanlægning, arkitektur og urban design er også problematisk da det materielle spiller en meget stor rolle. Friedman (2003) definerer design som en målorienteret proces. Som han konstaterer, er der mange fejlkilder til dårligt design:

'Those who cannot change existing situations into preferred ones fail in the process of design. There are many causes of design failure. These include lack of will, ability, or method. Designers also fail due to context or client, lack of proper training or a failure to understand the design process.' (Friedman 2003, s. 509)

Både Marcus og Friedman henviser til Herbert Simon (1981/1969) som definerede design som den proces

med hvilken vi gennem bevidste handlinger forsøger at ændre eksisterende situationer til andre som foretrækkes. De er også enige om at design per definition går på tværs af en række forskellige discipliner, alt afhængigt af det konkrete projekt eller problemkompleks.

Jf. Friedmans citat kan der være mange grunde til at designmål ikke nås, da designprocesserne er komplekse. Netværksmodellens oplæg om at betragte projekterne som design giver mulighed for at diskutere urbane projekter på en mere konstruktiv og sammenhængende måde end hvis fokus, som det ofte er tilfældet, kun er på selve arkitekturen, eller på planlægningsprocesserne i sig selv. Det designmål som de urbane projekter skal holdes op mod, er 'sted' forstået i sin bredeste betydning, som indeholder både de rumligt-arkitektoniske, sociale og betydningsmæssige aspekter. Resultatet af indsatsen, jf. Friedmanns citat, er således afhængigt af hvad der foregår i hele netværket, dvs. både enkelt-aktører og relationerne mellem dem i de komplekse processer kan have betydning for det. Det samme gør sig gældende i forhold til aspekterne i netværksmodellen. Designtankegangen er central for forskningsprojektets konklusioner og betydning for fremtidig forskning og praksis.

Caseanalyserne tester netværksmodellen og producerer kontekstafhængig og projekt-specifik viden der ikke gør det ud for at være forudsigende teorier, men til gengæld kan bidrage til videnskabelig udvikling via 'det gode eksemplars magt' og i form af generering og test af teser, jf. Flyvbjergs argumentation for nødvendigheden af casestudier og forskning i progressiv phronesis (1991a, s. 165). Analytisk generalisering hvor projekt-specifik viden kan overføres til andre relevante situationer baseret på analyse af ligheder og forskelle mellem de to situationer beskrives også af Kvale (2009). Caseanalyserne har således til formål at skabe ny viden med henblik på fremtidig praksis.

'Praktisk rationalitet udvikles og fungerer først og fremmest i kraft af dybe case erfaringer, og praktisk rationalitet kan derfor kun forstås gennem cases, ligesom skøn kun kan kultiveres og kommunikeres gennem eksponering til cases.' (Flyvbjerg 1991a, s. 161)

Den tværfaglige netværksmodel, som rummer en tænkning og forståelse af strategiske urbane projekter og indgreb som komplekse redskaber for forandring af

steder, bidrager til eksisterende forskning og praksis, sammen med de mønstre og sammenhænge som kan udledes på baggrund af empirien og netværksmodellen.

Pragmatisk objektivitet

Projektet vedkender sig en normativ værdisætning, fx i forhold til valg mellem forskellige mål og løsninger hvor der skal argumenteres i forhold til erfaringen med 'rimelighed'. Der skal således argumenteres for de valgte forudsætninger, hvor det er argumentet fremfor fx henvisning til autoriteter der tæller. Der henvises til en 'pragmatisk objektivitet' som er defineret af Hildebrand (2008) og som beskrives nærmere i det følgende.

Hildebrands artikel viser hvordan hans forståelse af objektivitet er tæt forbundet til en pragmatisk opfattelse af demokrati, en forståelse som er i modsætning til dikotomien mellem administration og politik:

'It shows how objectivity is closely connected to a pragmatic conception of democracy and how this conception of democracy is diametrically opposed to one built on a fact/value (or administration/politics) dichotomy.' (Hildebrand 2008, s. 222)

Hildebrand (2008) hævder, med henvisning til andre forskere, at det tidligere har været et gængs ideal at holde facts adskilt fra værdier, når det drejede sig om offentlig administration. Årsagen hertil var troen på at en sådan adskillelse ville garantere en effektiv, videnskabelig og værdineutral tilgang. Imidlertid er denne tilgang ifølge Hildebrand aldrig værdineutral, og han argumenterer for at klassisk pragmatisme leverer et mere demokratisk (og bæredygtigt) begreb om objektivitet (Hildebrand 2008, s. 223). Med hensyn til det demokratiske henviser han til Deweys (1991) syn på demokrati, som udover det 'politiske maskineri' også indeholder for det første et normativt fælles grundlag for love, politik og institutioner, og for det andet en fælles måde at identificere, prioritere og løse problemer på. Ved at kombinere de to kommer demokrati til at handle om en livsform.

Sammenhængen et problem opstår i, er altid vigtig og aldrig værdineutral, og Hildebrands begreb om pragmatisk objektivitet indebærer, at midler og mål ikke kan adskilles i problemløsning. De forskellige perspektiver skal ikke elimineres men synliggøres (Hildebrand

2008 s. 225). Med henvisning til Dewey indebærer den pragmatisk objektivitet, ifølge Hildebrand, at undgå fordomme, at kæmpe for den størst mulige grad af objektivitet og upartiskhed og tilskyndelse til at udvise forsigtighed og skepsis i forhold til data. Objektivitet er således relativistisk, idet der ikke findes standarder for den bagom menneskelig aktivitet. Der findes således ikke nogen absolut sandhed, men det rigtige afhænger af konteksten.

'Objectivity is not the assurance that an inquiry or judgment has been completed from a completely ahistorical or apersonal point of view; rather, it is the assurance that the inquiry or judgment has been done in a way that allows open access, testability, and public verifiability of the process. The process described is "objective" because it has been conducted in a democratic way, not because it is value neutral.' (Hildebrandt, 2008, s. 226)

Pragmatisk objektivitet er således en brugbar betegnelse for den måde, hvorpå værdier indgår i forskningsprojektet. De spiller en vigtig rolle både i forbindelse med forskningsspørgsmål og forklaringer og overvejelser om overførsel af viden til den praktiske virkelighed i fremtidige urbane projekter og i selve forskningsdesignet. I dataindsamling og databehandling tilstræbes størst mulig objektivitet i form af upartiskhed, at undgå fordomme og udvisning af forsigtighed og skepsis i forhold til brug af data. Det er også vigtigt at perspektiverne, herunder mine egne uddannelsesmæssige og planlæggerfaglige, lægges åbent frem. Udover at sikre at fx interviewpersoner citeres korrekt og loyalt i forhold til sammenhængen hvor ytringerne er forekommet, og at tilstræbe en fordomsfri læsning af fx plandokumenterne, handler det om at sikre så høj en transparens i afhandlingen som muligt. Det er tydeligvis mig som forsker, der som 'gatekeeper' lukker den viden ind jeg kan bruge, i forhold til hvordan jeg ønsker at designe mit projekt, og med den normativitet der ligger i det. Dataproduktion i form af interviews er også til en vis grad normativ, idet der bevidst udvælges nogle interviewpersoner som kan give et syn på sagen, som skal bruges i forhold til de teoretiske 'blikke' der er valgt i forhold til det analytiske objekt. Det er dog noget som vil være tilfældet i alle forskningsprojekter. Se også refleksionerne under metodeafsnittet.

Ontologi

Projektets netværksorienterede og relationelle tilgang, med sit fokus på praksis forstået som urbane projekter der 'designer' forandringer i byen, er som nævnt udtryk for en pragmatisk position og virkelighedsforståelse. Ifølge pragmatismen findes ikke en endelig eller 'essentiell' sandhed, men verden forstås ud fra relationer mellem mennesker, og mellem mennesker og det materielle. Verden forstås relativt - der er mange sandheder, og det er relationer der stabiliserer fænomener i verden. Det relationelle fokus, som indebærer at det er relationerne som giver betydning til og ændrer verden, er fælles i hele den poststrukturalistiske tradition som forskningsprojektet indskrives i, og hvorunder en mængde forskellige teoretiske retninger kan siges at spille sammen. Bl.a. gør projektet brug af elementer fra diskursteorier, relationel stedsteori, netværksplanlægning, ANT og pragmatisme.

Dele af diskursteorien er tæt forbundet med socialkonstruktivismen, som hævder at det er sociale relationer der producerer mening, og at det materielle får betydning af sproget. Projektet, som i høj grad tillægger det materielle betydning, distancerer sig således fra ren socialkonstruktivismen, ligesom Foucault, som er en af inspirationskilderne til forskningsprojektets diskursforståelse, udover sociale konstruktioner tillagde menneskelige handlinger og det materielle stor betydning.

Ontologien i forskningsprojektet er også inspireret af Latours (2008/2005) aktør-netværk-teori, hvor hele verden så at sige hænger sammen med hele verden via relationer, som beskrives som aktør-netværk. Ifølge denne tankegang skal det analytiske objekt, som her er urbane projekter, således defineres i et kompleks af sammenvævede relationer. ANT er en radikal konstruktivismen, hvor det materielle opskrives som betydende i de netværk som konstruerer verden. ANT positionerer sig mellem naturvidenskab og konstruktivismen. Det er aktørerne, såvel humane som ikke-humane, der giver hinanden mening, og der er fokus på relationerne mellem disse. Projektets ontologi abonnerer ikke på ANT's radikale konstruktivismen, hvor materielle 'aktører' er lige så betydende som humane, men de bymæssige omgivelser som 'materialiserede diskurser' og andre ikke-humane aktører, som fx repræsentationer og rejsende ideer, ses som vigtige i den menneskeskabte verden, i og med at de besidder en påvirkningskraft i

forhold til handlinger her og nu og i forhold til fremtidige diskurser. Aktør-Netværks-Teoriens pragmatisme og konstruktivisme spiller således godt sammen med den måde hvorpå diskursbegrebet bruges i analyserne og med forståelsen af at de forskellige aktører igen påvirker en videre udvikling af diskurserne. Mennesker og materialitet spiller således tæt sammen. Følgende mål indgår ifølge Gimmler (2012) i den pragmatiske position:

'Målet for en undersøgelse er ikke at repræsentere verden, men på interessant vis at finde den problematiske konstellation af aktører, der åbner for en ny forståelse af et udsnit af virkeligheden.' (Gimmler 2012 s. 47)

Videre skriver Gimmler, at pragmatismen også har et direkte normativt formål, nemlig at forbedre praksis:

'Deweys pragmatisme munder ud i en pragmatisk vending, en forandret grundholdning, der (...) giver afkald på at viden skal funderes af en privilegeret særsfære eller logik, og i stedet anser viden for at være fejlbarlig og situeret i sociale og formidlede praksisser. Forbedringen af disse praksisser gennem det eksperimentelle demokratiske fællesskab er pragmatismens mål...' (Gimmler 2012 s. 50)

Samtidig med fokus på praksis og 'viden om hvordan' fremfor 'viden om at..', kendetegnes pragmatisk tænkning således af handling, eksempelvis hvordan menneskelige frembringelser som arkitektur influerer vores hverdagsliv, samt af fremtidsorientering.

Pragmatisme adskiller sig fra socialkonstruktivisme ved at have en realistisk tilgang til verden i modsætning til socialkonstruktivismens antirealisme. De to ontologier er relative på hver sin måde: Hvor socialkonstruktivismen ser sociale konstruktioner som relative i forhold til hinanden og opfatter sociale konstruktioner som forskellige perspektiver på samme virkelighed, opfatter pragmatismen at der findes flere samtidige lokale virkeligheder som virker i relation til hinanden. Med den pragmatiske tilgang er forskningsprojektet således anti-essentialistisk - der findes ingen endelige sandheder, men der skal argumenteres for hvorfor noget er mere overbevisende eller brugbart i en given situation end noget andet. Det handler med Hastrups ord (2006/1999, s. 204) '...om at fremsætte et levedygtigt forslag til, hvordan verden kan forstås her og nu og un-

der denne synsvinkel.' Argumentets styrke ligger i dets logiske sammenhæng med den menneskelige erfaring.

Fundamentalt for projektet er en diskursiv forståelse og erkendelse af verden forstået som et social-økologisk system: Byen betragtes som materialiserede diskurser, som planlægningsprocesser og -beslutninger har båret med sig ind i de urbane projekter, som tilsammen har skabt byen. Diskurstankegangen indebærer også at verden - og byen - kunne have været anderledes, hvis de konkrete processer og beslutninger havde været anderledes. Allan Dreyer Hansen skriver om diskursteoriens ontologi:

'...diskursteorien tager sit udgangspunkt i, at det principielt er muligt at vise kontingens og uafgørbarhed i det forhold, man vil analysere, og det er dette ontologiske udgangspunkt, der overhovedet muliggør konkrete studier.' (Hansen 2004 s. 404)

Tankegangen om diskurser og konstruktivisme indebærer, at der ikke er en direkte adgang til virkeligheden, i og med at den altid er konstrueret. Men at virkeligheden er konstrueret, gør den ikke mindre virkelig, hvilket også ANT tilslutter sig:

'Konstruerede ting er virkelige, hvad enten der er tale om biokemiske substanser, bygninger eller parkeringsreglerne i København. Det er derfor vildledende at sige, at der "blot" er tale om konstruktioner, som om de var et tilfældigt vrængbillede eller en strøtanke.' (Blok og Jensen, 2009, s. 57-58)

Epistemologi

Epistemologi - måden at erkende verden på - relaterer sig til verdensforståelsen, ontologien, og de metoder som bruges til at indhente viden i forskningsprojektet. Igen skal derfor fremhæves den pragmatiske tilgang, som indebærer et fokus på praksis frem for videnskabelige 'love'. Der findes ingen absolut viden i en kompleks verden under konstant forandring, hvor mennesker og steder gensidigt konstituerer hinanden (Massey 2005). Viden forstås ikke som objektiv, men som en normativ refleksion der hænger tæt sammen med den sammensætning af teorier i form af redskaber, som er valgt til at belyse det analytiske objekt.

Med henvisning til Dewey beskriver Gimmler (2012) den pragmatiske forståelse af videnskabelige standarder som altid vil være afhængige af den sociale, kulturelle og politiske kontekst. Den viden og de data, der benyttes i forskningsprojektet, er en montage af forskellige videnstyper som er hentet fra kultur, teknologi, lovgivning, aktører, diskurser og materialiteter. Ud fra det udgangspunkt, at viden under alle omstændigheder består af konstruktioner, redegøres og argumenteres løbende for de fortolkninger som laves i tilknytning til analysen.

Pragmatismen opfatter virkeligheden som tilgængelig via sanserne, men (igen) at der ikke er tale om at nå frem til en endelig 'sandhed' om virkeligheden. I projektet benyttes sansemæssige indtryk i analysearbejdet. De hidrører fra en fænomenologisk registrering af stederne, hvor de 3 cases er lokaliseret. I projektet bliver fænomenologi således brugt som metode og ikke som epistemologi. Den pragmatiske tilgang inkluderer sansemæssig viden men ophøjer den ikke til at udgøre den eneste sandhed.

Pragmatisme benytter sig, med sit fokus på praksis og innovativ forbedring af praksis, af abduction som videnskabelig argumentation (følgeslutning). Abduktion handler om at formode og sandsynliggøre processer og dermed udvikle teori ud fra facts i den praktiske virkelighed, i modsætning til induktion der bygger på empiri og slutter fra iagttagelser til regler, og deduktion der bygger på logik og udleder regler fra andre regler. I abduction kommer praksis forud for teori, og det handler således om at argumentere og sandsynliggøre sine tolkninger (Gimmler 2005).

I de analyser der er gennemført, er der ikke noget skarpt skel mellem teori og praksis. Analyseens valideringskriterier med brug af abduction er bundet op på logisk og gennemsigtige argumentationer og opfattelser som understøtter hinanden. Forskningsprojektet har fokus på den handlingsorienterede viden 'knowing how' eller 'tacit knowledge' med henvisning til det konkrete håndværk - byplanlægning. Viden om 'hvordan' er tæt knyttet til handlinger, og handlinger igen tæt knyttet til viden. Der søges altså handlingsorienteret viden orienteret mod 'håndværket' at udvikle og gennemføre urbane projekter. Forskning i design forstået som bymæssige indgreb rummer ifølge Marcus (kommende bog) forskellige vidensformer, således både analytisk teori, diskursiv

teori og generativ teori. Der er således bl.a. behov for generativ viden om andre projekter og hvilke forestillinger der er gjort i den forbindelse, når der skal udvikles nye projekter. Der skal indhentes en stor mængde viden om andre projekter, et stort kendskab til eksempler, for at kunne udvikle godt design. Jf. netværksmodellen sker designet ikke alene hos den projekterende arkitekt men skal forstås meget bredere - mange parter og faggrupper er aktivt involverede i designet. Det er fx derfor studieture er så væsentligt et led i praksis: det er her de 'rejsende ideer', som skal 'oversættes' til det lokale 'social-økologiske system' eller 'netværk', studeres.

Men der ligger også et fokus på 'knowing why' i forhold til den praktiske viden - selve forskningsprojektet er selvreflekterende i forhold til praksis og rummer vurderinger og fortolkninger i forhold til både mål og processer i de urbane projekter. Projektet leder efter værdier og rationaler bag beslutningerne i praksis, og der udfoldes stor opmærksomhed om de processer som skaber systemerne. 'Knowing why' rummer således viden om 'konstruktionen', jf. det konstruktivistiske og pragmatiske udgangspunkt. Der er tale om phronetisk forskning som jf. Flyvbjerg (2001 s. 5) har fokus på værdier i relation til praksis og er pragmatisk, variabel, kontekst-afhængig og handlingsorienteret. Phronesisviden er analytisk viden om værdier og interesser som baggrund for praksis. 'Knowing why' handler således ikke om universelle årsagsforklaringer, men er tæt knyttet til praksis.

Den viden, som produceres på baggrund af caseanalyserne, har karakter af forståelse fremfor forklaring, dvs. der er tale om en hermeneutisk fortolkning. Jeg producerer således praktisk og kontekstafhængig viden som imidlertid rummer basis for teoretisk generalisering, jf. Flyvbjergs redegørelse for 5 misforståelser om forskning ved hjælp af casestudier (2006) og forståelsen af analytisk generalisering af casestudier, hvor der ikke er tale om repræsentativitet, men om at den praktiske kontekstafhængige viden kan bidrage til videnskabelig udvikling af teorier (Flyvbjerg 1991 og 2006, Kvale 2009).

Del 2

Byplanpraksis lokalt, nationalt og globalt

Kapitel 4

Baggrund og kontekst Aalborgs urbane transformationer 1950-2013

Introduktion

Del 2 handler om udviklingen af byplanpraksis i forhold til urbane projekter, både lokalt, nationalt og globalt. Del 2 danner således en baggrund og kontekst for caseanalyserne i del 3. Mens kapitel 4 handler om den aalborgensiske byplanhistorie siden 1950, om Aalborg midtbys byplanmæssige udvikling med særligt fokus på urbane projekter og hvordan de har formet byen til hvad den er i dag, beskriver kapitel 5 den danske byplanpraksis og debatten i Danmark mere generelt. Den periodisering, der foretages som indledning til kapitel 4, er central for begge kapitlerne i del 2. Den danske praksis, som beskrives i kapitel 5, suppleres med en række ikoniske eksempler på urbane projekter fra europæiske byer, som har virket som inspirationskilder.

Tankegangen om at rationalerne for de urbane projekter har bevæget sig i bølger, blev præsenteret i kapitel 1. De skiftende rationaler for urbane indgreb er et vigtigt tema i afhandlingen, og det foreslås at byomdannelse i Aalborgs midtby i efterkrigstiden frem til omkring oliekrisen hovedsageligt var begrundet i at tilpasse midtbyen til biltilgængelighed i forbindelse med den massive vækst, man regnede med. Herefter kom en periode med fokus på bymiljø og boligmiljø, hvor det primære mål var at 'reparere' på fortidens synder og forbedre byen og boligerne for befolkningen. Endelig fra et tidspunkt i 1990'erne, og ikke mindst op gennem 00'erne, kan det synes som om et hovedmål har været at ruste sig til den globale konkurrence gennem fokus på fastholdelse og styrkelse af vækst, arbejdspladser, antallet af studerende og højtuddannet arbejdskraft, bl.a. ved at skabe attraktive offentlige byrum og kulturelle tilbud. Denne tankegang skal med dette kapitel 4 forfølges videre og testes i forhold til de konkrete urbane projekter, som er gennemført i Aalborg.

Som udgangspunkt er byen og stederne, som de forekommer i dag, aflæst som 'materialiserede diskurser', og der er søgt tilbage og analyseret hvad de nærmere omstændigheder har været for de enkelte projekter. Der lægges vægt på at forstå og indplacere projekterne og planlægningen i forhold til rationalerne og de dominerende diskurser i tiden. Der gennemføres ikke her en systematisk gennemgang af projekterne efter den netværksmodel, som blev udviklet i kapitel 3, men selve måden at forstå projekter på er den samme: Projek-

terne er udsædelt mellem sted, diskurs og planlægning og i øvrigt udviklet i komplicerede netværk, hvor også magt, repræsentationer og narrativer spiller væsentlige roller i forhold til det fysiske resultat.

For at undersøge periodetankegangen nærmere, skal der dykkes teoretisk ned i spørgsmålet om hvordan man definerer en periode, hvilket Jessop (2004) har beskæftiget sig indgående med. Periodeinddelingen skal således kvalificeres med brug af Jessops metode.

Læsevejledning

Første hovedafsnit handler om periodisering med gennemgang af Jessops (2004) metode og inddeling af tidsforløbet siden 1950 i 3 perioder for urbane projekter i Aalborgs midtby. Periodisering er en måde at forstå byudvikling på i forhold til mere generelle samfundsforandringer, og begrebet om perioder retter sig imod at klassificere begivenheder og processer i forhold til deres interne ligheder og eksterne forskelle, for på den måde at identificere perioder af relativ ensartethed og overgangene mellem dem. Det handler om at finde den strukturelle sammenhæng i en given periode, specifikt for urbane projekter.

For at kunne behandle det meget store emne, som byplanlægningens udvikling siden 1950 udgør, på en kort og oversigtlig måde, skal der opereres på 3 niveauer: det globale, det nationale og det lokale. Der skal således fokus på en række sammenhænge mellem globale økonomiske konjunkturer og vigtige globale begivenheder eller 'markører', nationale lovgivninger som til en vis grad 'reagerer' på hvad der sker på det globale niveau, og så de lokale urbane projekter i byerne, i dette tilfælde Aalborg. Med brug af Jessops principper for periodisering argumenteres for en opdeling af Aalborgs urbane projekter siden 1950 i tre perioder, hvor årstallene 1973 og 1990 er udvalgt til at adskille perioderne.

De næste 3 hovedafsnit er periodevise gennemgange af urbane projekter i Aalborg, henholdsvis 1950-1973, 1973-1990 og 1990-2013. Udover de udvalgte urbane projekter er der også kort gennemgået de overordnede kommunale planer, som har haft betydning for udviklingen i midtbyen. Projekterne er først og fremmest udvalgt på baggrund af den kraft, hvormed de har bidraget til fysisk forandring og transformation af byen, men også i forhold til det politiske fokus og den debat

der har været om dem. Ofte drejer det sig om projekter som har været med til at ændre kursen i forhold til Aalborgs udvikling. I forhold til netværksmodellen og tænkningen om projekter, som blev udviklet i kapitel 3, trækkes en række centrale aspekter frem om projekterne, selvom de ikke analyseres systematisk.

Det sidste hovedafsnit i kapitlet er en opsamling af udviklingen med fokus på rationalerne. Således tegnes bølgefiguren op udfra de samme ideer som den indledende figur, men nu på baggrund af den empiriske gennemgang af urbane projekter i Aalborg midtby. Der er således fortsat tale om en konceptuel forståelse og fortolkning af skiftende fokus på midtbyens transformationer uden enheder og tal på y-aksen - det handler alene om forholdet mellem rationalerne som drivkraft for udviklingen.

Der samles op på udviklingen af strategier i hver af perioderne og på hvordan rationalerne hver for sig har fungeret og udviklet sig som drivkraft for urbane projekter igennem det samlede tidsforløb. Skiftende arkitektursyn og forståelse og hensyntagen til bæredygtighed indgår i de forskellige strategier.

Det er vanskeligt at analysere 'historisk' på den tid vi befinder os i lige nu, hvor mange forskellige projekter og tilsyneladende forskellige tendenser er i spil, og det er derfor et åbent spørgsmål hvordan rationalerne vil bevæge sig fremover. Men modellen kan bruges til at stille spørgsmål til de aktuelle planer og projekter. Dette tages også op i den afsluttende perspektivering i kapitel 9.

Periodisering

Med det formål at skabe overblik - og periodisere - skal der fokus på en række sammenhænge, ikke nødvendigvis årsagssammenhænge, men samvarianser mellem globale økonomiske konjunkturer og vigtige begivenheder, nationale lovgivninger som til en vis grad 'reagerer' på hvad der sker på det globale niveau, og så de lokale urbane indgreb i byerne, i dette tilfælde i Aalborg. Med brug af principper fra Jessop (2004) skal der således gøres rede for 'lange bølger' i forhold til strukturelle sammenhænge og økonomiske forestillinger. Figuren (se senere) illustrerer en række forskellige tidslinjer/udviklinger som alle har med byplanlægning på nationalt niveau at gøre, men som ikke nødvendigvis direkte har med hinanden at gøre. Det drejer sig om national lovgivning på området der markerer skift i omdannelsesstrategier, og om planlæggerroller som udvikler sig på både nationalt og lokalt niveau.

Planlægning og projekter er afhængige af samfundsforhold og økonomi idet de er udtryk for aktørernes 'verdensbilleder'. Jessop (2004) argumenterer for en periodisering af samfundsudvikling, herunder byudvikling, i forhold til overordnede samfundsdiskurser med indflydelse på sted og rum i byerne, bl.a. i forhold til overgangen fra fordisme til postfordisme, som har medført at betydninger i forhold til samfundet og rummet er ændret - således nationalstatens rolle, byernes rolle osv.

Periodisering er en måde at forstå byudvikling på i forhold til mere generelle forandringer i kapitalistiske samfund. Jessops begreb om perioder retter sig imod at klassificere begivenheder og processer i forhold til deres interne ligheder og eksterne forskelle for på den måde at identificere på hinanden følgende perioder af relativ ensartethed og overgangene mellem dem. Det handler ifølge ham om at finde den strukturelle sammenhæng i en given periode (Jessop 2004, s. 41). Ifølge Jessop er perioden med efterkrigstidens højkonjunktur karakteriseret af masseproduktion i den fordistiske vækstmodel. Denne blev afløst af en ny periode, som i stedet var karakteriseret af den globale finanskapitals hypermobilitet, hvilket kolliderede med den fordistiske nationalt forankrede reguleringsmåde. Ifølge Jessop afhænger en relevant periodisering af de objekter som undersøges - det handler om at finde ud

af hvor den særlige tidsmæssighed er 'indbygget' i objekterne snarere end at se dem som tilfældige. (Jessop 2004 s.42). I nærværende afhandling er det analytiske objekt urbane projekter, og det skal således analyseres hvad der strukturelt binder projekterne sammen, henholdsvis adskiller dem fra hinanden, for at kunne definere nogle relevante perioder.

Alternative måder at skrive historie på er krøniker som er kronologiske beretninger, eller narrativer hvor udvalgte events og kræfter berettes i en fortløbende fortælling i forhold til begyndelse, midte og slutning, med en altoverskyggende struktur som tillader årsagsforklaring og morale. Kronologien kan siges at have et skær af objektivitet som imidlertid er meget tvivlsom, hvorimod periodisering, som Jessop advokerer for, er en teoretisk informeret læsning. Jessops periodisering adskiller sig således fra kronologiens lineære 'neutrale' tidsskala ved at bruge adskillige tidslinjer for de fænomener som periodiseres. Hvor en kronologi samler begivenheder og typisk leverer en simpel narrativ forklaring i forhold til kalendertid, fokuserer periodisering på sammentræf og klassificerer begivenheder i forhold til forskellige tidshorisonter og/eller forskellige steder. En periodisering anlægger således en forklaringsramme som er skabt af flere serier af begivenheder der udfolder sig i forskellige tidshorisonter - og skaber derved et komplekst narrativ, se figuren s. 81.

Periodisering beskæftiger sig med de strategiske muligheder en periode giver for forskellige aktører, identiteter, interesser, osv. (ibid, s. 43) Overgangene mellem perioderne sker gradvist og under indflydelse af forskellige bevarende eller opløsende effekter. Forandringer kan således opløse tidligere diskurser i elementer som stykkes sammen til nye relationer, institutioner eller diskurser:

'... since transitions never involve a total rupture, path-dependent 'conservation-dissolution' effects can occur. Change may transform and re-functionalize earlier social relations, institutions, or discourses, conserving them in the new pattern; or, alternatively, may dissolve them into elements that are selectively articulated into new relations, institutions, or discourses.' (Jessop 2004, s. 44)

Jessop argumenterer, med reference til Gramsci, for at konsolidering af et nyt økonomisk system, en ny

periode, afhænger af både politisk, intellektuelt og moralsk lederskab. Dette er ifølge ham afgørende i forhold til en 'oversættelse' af det økonomiske system til en reorganisering af det sociale. En nøgelfaktor her er skabelse af en ny 'økonomisk forestilling' (oversat fra 'economic imaginary') med sin eget performative, konstitutive kraft. (ibid. s. 48).

Fra fordisme til postfordisme og byernes nye rolle

For post-fordisme i forhold til et mere og mere integreret verdensmarked skal en sådan økonomisk 'forestilling' tilfredsstillende til forbundne krav: For det første skal den fungere i forhold til økonomiske strategier på alle skalaer - fra firmaet til den større økonomi, og fra det lokale til det nationale eller over-nationale, og fungere i forhold til markedskræfterne. For det andet skal den kunne skabe ledende visioner på forskellige skalaer og bidrage til integration af private, institutionelle og større offentlige narrativer om fortidens erfaringer, nutidens vanskeligheder og fremtidens muligheder. Forestillingen om 'vidensbaseret økonomi' (Knowledge-Based Economy) er præcis ifølge Jessop en sådan forestilling som opfylder disse krav.

Det fordistiske system i efterkrigstiden var baseret på masseproduktion. Nationalstaten spillede en hovedrolle med skabelse af velfærdsstaten som senere blev svækket af internationalisering af økonomiske aktiviteter. Krisen i det fordistiske vækstsysteem i 1970'erne og 1980'erne fik ifølge Jessop afgørende betydning for byernes rolle og udvikling:

'...it does seem valid to posit a rupture in economic development during the 1970s and 1980s prompted by crises in/of the postwar Atlantic Fordist mode of growth in the advanced capitalist economies and its associated modes of regulation and governance. This is reflected directly and indirectly in the economic, political, and socio-cultural development of cities.' (Jessop 2004, s. 63-64)

Et 'post-fordistisk' samfundssystem baseret på hypermobile kapitalbevægelser og vidensøkonomi (Knowledge-Based Economy) har betydet at nationalstaten er nedgraderet i forhold til økonomi, politik og socio-kulturel organisering. Dette har ført til genopblussen af det lokale, urbane og metropolitane som steder

for økonomisk konkurrence. Byerne har således fået en nøglerolle i omdannelse af steder, rum og skalaer for økonomisk, politisk og social reorganisering. Se også afsnittet om planlægningsteori i kapitel 2 hvor denne tankegang udfoldes i forhold til samfundsudvikling og nye diskurser for rummet.

Jessop beskriver byernes nye rolle som led i en mere generel strukturel omdannelse af den fordistiske økonomi og dens keynesianske velfærds-nationalstat. Ifølge ham afløses dette regime af 'the Schumpeterian Workfare Post-National Regime' efter den amerikanske økonom Schumpeter. Dette nye regime er i stedet kendetegnet af promovning af international konkurrenceevne og innovation.

'Thus, with Keynes's symbolic dethronement, today's emblematic economist is Schumpeter, the theorist of innovation, enterprise, long waves of technological change, and creative destruction. The economic policy emphasis now falls on innovation, enterprise, and competitiveness rather than full employment and planning.' (Jessop 2004 s. 51-52)

Dette nye 'regime' eller system betyder at socialpolitik er blevet underordnet økonomisk politik med henblik på at skabe et fleksibelt arbejdsmarked, og overførselsindkomster ses nu som en produktionsomkostning snarere end som tidligere et middel til omfordeling og social sammenhængskraft. Kulturelt dyrkes iværksætterier og uafhængighed. Det bymæssige niveau er vigtigt i forhold til økonomisk og social politik, som tidligere baserede sig på nationale institutioner og netværk, og byudvikling er i stigende grad baseret på partnerskaber, netværk, forhandling mv.:

'The Urban level is very important here in economic and social policy (...) there is growing reliance on partnership, networks, consultation, negotiation, and other forms of reflexive self-organization, rather than on the mix of anarchic market forces and top-down planning entailed in the postwar 'mixed economy' or the familiar, tripartite producers' alliance among big business, big labour, and the national state.' (Jessop 2004, s. 52)

Neoliberalisme som bred økonomisk og politisk strategi er ifølge Jessop bundet til de neoliberale regeringskift i UK og USA i slut 1970'erne, som disse landes måde at håndtere de fordistiske krisetendenser. De skandi-

naviske socialdemokratiske økonomier begyndte en tilpasning til neo-liberal politik i 1980'erne og 1990'erne. Jessop viser hvordan neoliberalisme har ført til en genfortolkning af byer i en verden af forandring, med en 'naturalisering' af neo-liberalisme og dens implikationer for byer. Byerne betragtes som motorer for økonomisk vækst og får tildelt en nøglerolle i forhold til økonomisk, politisk og social innovation og i forhold til international konkurrence. Byer skal udvikle 'human kapital', og det lokale arbejdsmarked skal skabe lokal velfærd og international konkurrenceevne. I den neoliberale by lægges vægt på partnerskaber og governance fremfor government. (Jessop, 2004)

På det globale niveau er der således tale om en neo-liberal vending i løbet af perioden. En række årstal fungerer som 'globale markører' med indflydelse på mange forskellige serier af begivenheder, se figuren hvor oliekrisen i 1973, murens fald i 1989, terrorangrebet i 2001 og finanskrisen i 2008 er markeret med rødt.

Også Pedersen (2011) dokumenterer hvordan ændringer i verdensøkonomien i de seneste 25 år har haft betydelige konsekvenser for dansk økonomi og politik. I hans definition af konkurrencestaten har velfærdsstaten været under omlægning med henblik på deltagelse i den globale konkurrence i stedet for som tidligere at kompensere og beskytte befolkningen og virksomhederne mod konjunkturudviklinger i den internationale økonomi. Konkurrencestaten er, i modsætning til velfærdsstaten, dynamisk og internationalt orienteret. Petersen kalder perioden fra 1970 til begyndelsen af 1990'erne for en 'mellemtid': 'det er tiden mellem efterkrigstidens orden og nutidens globale orden' (Petersen 2011, s. 13), og han argumenterer for at nutidens globale orden startede i 1993 hvor Bill Clinton tiltrådte som USAs præsident, og hvor EF ved at åbne sig for øst- og centraleuropæiske lande indvarslede den globale konkurrence.

'Det er dog først fra begyndelsen af 1990erne, at mellemtiden slutter, og nutidens globale orden sættes i værk. Det sker efter Sovjetunionens sammenbrud, efter integrationen af de to Tyskland og efter åbningen af den kinesiske økonomi. Nutidens globale orden startede i 1993.' (Pedersen 2011 s. 14)

National lovgivning - planlægning og byfornyelse

Udviklingen på det nationale niveau er tydeligt påvirket af de beskrevne globale trends, hvilket bl.a. kan ses i lovgivningen. Hvor det globale niveau tegner sig for 'de lange bølger', viser det nationale niveau sig bl.a. med lovgivning som markerer skift i omdannelsesstrategier. Niveauerne relaterer sig tæt til hinanden, selvom der ikke kan udledes en årsagssammenhæng.

Udviklingen indenfor lovgivning om planlægning og byfornyelse og andre nationale strukturer med afgørende betydning for urbane projekter er oversigtligt vist med hver sin tidslinje på figuren overfor, og der henvises hertil i det følgende.

Sanering og byfornyelse

For det første kigges på sanerings- og byfornyelseslovgivningen og de mål og tanker som ligger til grund herfor. Gennem 50'erne og 60'erne var saneringsloven gældende. Det var en boligsocial lov, som jf. navnet handlede om at forbedre sundheden i den dårligste del af boligmassen. Rydningen af 'Den Sorte Firkant' på Nørrebro i København ledte til opstand og gadekampe mellem beboerne og politiet, og slumstormerbevægelsen voksede sig stor og spredte sig til andre byer. Den socialdemokratiske regering ønskede en byfornyelse med beboerindflydelse og samtidig at skabe beskæftigelse i den hårdt trængte byggesektor, og i 1983 blev byfornyelsesloven vedtaget.

Samtidig med at bevillingerne til byfornyelse steg op gennem 1990'erne, var der voksende kritik af det store ressourceforbrug til byfornyelse, og loven blev ændret flere gange. 1990'ernes fokus på bypolitik, helhedsorienterede indsatser og 'partnerskaber' ledte til kvarterløft og lov om helhedsorienteret byfornyelse 1998 (Vagnby and Jensen 2002). Hermed fik kommunerne mulighed for støtte til mere samlede indsatser i et tæt samarbejde med de lokale parter i bykvarterer. Der var nu mulighed for yde støtte, ikke kun til private grundejere men også indretning af offentlige byrum og andre arealer samt sociale og kulturelle forhold. Samtidig faldt bevillingerne til boligorienteret byfornyelse, som ændrede sig i retning af frivillighed og forhandling om støtte. Efter regeringsskiftet i 2001 blev by- og boligministeriet nedlagt, og byfornyelsen kom i stedet til at høre ind under erhvervsministeriet, og dermed blev

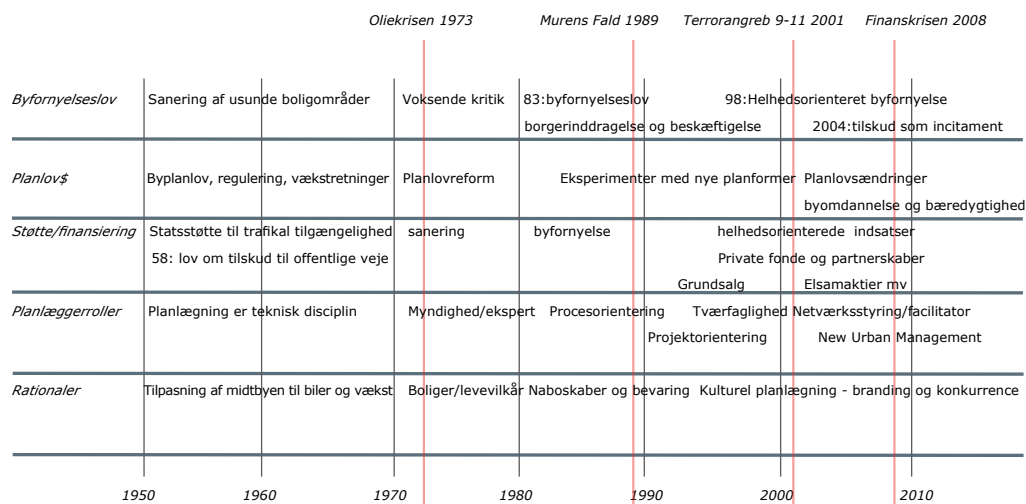
den mere erhvervsrettet, idet man nu så byfornyelsen som en del af byggeerhvervet (specialkonsulent Helga Madsen, 2012). I 2004 blev loven ændret igen, og støttesystemet forenklet til tilskud, ud fra den tankegang at de skulle fungere som incitamenter for private investeringer. Omtrent samtidig blev vedtaget en ændring af lejeloven, så ejerne kunne sætte lejen op efter renovering af en enkelt bolig. Både den traditionelle byfornyelse og de helhedsorienterede indsatser, og borgerinddragelsen i den forbindelse, havde fokus på naboskaber i bymiljøet. Formålet med områdefornyelse, som har afløst helhedsorienteret byfornyelse, er i dag beskrevet således: 'Formålet er at igangsætte udvikling og omdannelse af problemramte byer og boligområder og gøre dem attraktive for bosætning og private investeringer' (byfornyelsesdatabasen 2013).

Udviklingen på byfornyelsesområdet har således bevæget sig fra en 'keynesiansk tankegang' om at bruge offentlige investeringer til skabelse af vækst og en boligpolitisk lighedstankegang som harmonerer godt med velfærdssamfundet, til et mere neo-liberalt tankesæt hvor fornyelserne i højere grad er henvist til markedsvilkår, men hvor relativt beskedne tilskud bruges som incitamenter for private investeringer og igangsætning af udvikling af problemramte områder.

Planlovgivning

Med hensyn til planlovgivningen indførtes med kommunalreformen og planlovsreformen i 1970 et omfattende rammestyringsprincip, designet til at skulle håndtere en vækst som imidlertid blev stoppet af oliekrisen, netop samtidig med at lovkomplekset skulle til at virke. Kommuneplanlægning blev gennemført i 1980'erne, men kritikken af det fysiske plansystem som problemløser voksede, idet ledighed og sociale problemer ikke kunne løses med planlægning (Gårdmand, 1993), og lige siden har planlægning stået svagt som styringsværktøj for omdannelse i centrale byområder, men lokalplaner for midtbyområder, ofte i form af projektlokalplaner, har fungeret som værktøj for offentlig debat og styring af efterfølgende byggerier.

Erhvervs- og Bypolitisk udvalg satte med sin betænkning i 2001 fokus på behovet for nye redskaber til byomdannelse af ledigblevne arealer (Erhvervs- og Bypolitisk udvalg, 2001). I 2003 fulgte en ny planlov hvor det blev muligt at udpege byomdannelsesområder og bestemme rækkefølge i kommuneplanen samt at lokalplanlægge for områder med virksomheder under afvikling. Landsplanredegørelsen fra 2006 inddelte Danmark i 5 typer områder: Hovedstaden, Sjælland, Østjylland, de mellemstore byregioner og yderområderne. (Landsplanredegørelsen 2006). I 2009 blev planloven



igen ændret, bl.a. som noget nyt med mulighed for at at planlægge for vandområder og at kommuner sammen med investorer kan indgå frivillige udbygningsaftaler om infrastruktur i forbindelse med byomdannelse.

Også i planlovgivningen ses tydeligt skiftet fra fordisme med national velfærds- og lighedstankegang til den postfordistiske konkurrence, hvor mål om ligelig udvikling er afløst af et fokus på at forbedre rammerne for private investeringer.

Støttemuligheder

De økonomiske incitamentstrukturer i forhold til byomdannelse har også ændret sig i perioden. Statsstøtte til at styrke den trafikale tilgængelighed i byerne blev ydet efter lov om tilskud til offentlige veje fra 1958 (Gårdmand 1993, Flyvbjerg 1991b), og den offentlige støtte til byfornyelse havde som nævnt sin storhedstid i 1980'erne og 1990'erne. Gennem de seneste 10 år har de store fonde, Lokale- og Anlægsfonden og ikke mindst Realdania, fået stor og sommetider afgørende betydning for urbane projekter. Nogle kommuner har fostret erhvervsvirksomheder som sponsorerer projekter, nogle har solgt Elsam-aktier, og mange kommuner har ejet store arealer som ved salg har kunnet drive byomdannelsesprojekter. De økonomiske incitamentstrukturer har således ændret sig fra velfærdsstatens støttesystem i forhold til at skabe lighed til at basere sig på markedsvilkår og støtte fra private fonde.

Planlæggerroller

Det offentliges rolle, dvs. planlæggerrollen i forhold til urbane projekter, har selvklart også udviklet sig meget i perioden, en udvikling som også er påvirket af skiftet fra det fordistiske masseproduktionssamfund til det postfordistiske konkurrencesamfund. Fra alene at have en ekspert- og myndighedsrolle skete der et opbrud i 1970'erne og 1980'erne, hvor borgerinddragelse blev et ideal i planlægningen.

Fra omkring 1990 skete en større og større projektorientering i kommunernes planlægning, også i takt med at forhandlinger og partnerskaber fik en væsentlig plads i planlægningen, en projektorientering som er fortsat gennem 00'erne. Den handler bl.a. om New Urban Management, hvor den samfundsmæssige opdeling i stat, marked og civilsamfund brydes op til fordel for governance og netværksorienteret styring (Marling m.fl. 2009, s. 55). Det offentlige varetager i dag mange rol-

ler, herunder naturligvis fortsat myndighedsrollen, men ofte også fx en facilitatorrolle overfor private igangsættere i et område, og ofte samarbejder kommunen direkte med investorerne om markedsføring af steder, se også afsnittet om planlægningsteori i kapitel 2.

Periodisering af urbane projekter i Aalborg

Med Jessops principper for periodisering som udgangspunkt, herunder den grundlæggende udvikling i kapitalismen og dens betydning for byerne, og de nationale udviklinger som netop er gennemgået med henvisning til figuren på forrige side, skal der argumenteres for en inddeling af urbane projekter i Aalborg siden 1950 i 3 perioder.

Udgangspunktet her er således hvad der har haft betydning for projekterne i Aalborg, men de tre niveauer rækker ind over hinanden. Det lokale fungerer ikke isoleret, men er komplekst sammenknyttet med national lovgivning og globale tendenser. Udover de grundlæggende udviklingstræk i det økonomiske system, spiller også de nævnte globale markører som oliekrisen 1973, murens fald i 1989, 9/11 i 2001 og finanskrisen i 2008 en rolle for de urbane projekter, ligesom de generelt har haft store betydninger på en lang række andre områder også, således også på national lovgivning.

Lovgivning mv på det nationale niveau spiller ind, ligesom lokale bymæssige begivenheder gør det. Ellefsen (1991) angiver historisk analyse via kort, kombineret med studier af byen i dag, som metode til at finde hændelser, som har ført til ændringer af stedets fysiske form, og det norske 'Miljøverndepartementet' bygger videre herpå i forhold til hvilke kræfter og hændelser som ændrer en by:

'Utviklingen kan forklares ved at en prøver å finne fram til kreftene som har styrt og styrer utviklingen. Dette kan være naturgitte forhold, eiendomsforhold, kommunikasjonslinjer, viktige hendelser som bybranner, eller offentlige planer.' (Miljøverndepartementet, 1993, s. 11)

Det er præcis sådanne begivenheder som har ændret stedet, der skal søges efter på det lokale niveau - i de empiriske undersøgelser.

Det første skel sættes ved 1973, hvor oliekrisen og recessionen radikalt og brat stoppede den økonomiske vækst og dermed bidrog til at ændre diskurserne for planlægning og urbane projekter. Aalborg stod i et vadested - skulle man gennemføre Dag Hammarskjølds Gade-gennembruddet, den sidste afgørende del af den vedtagne trafikplan, eller skulle man lade sig inspirere af tendenser udefra, skifte hest og gå i en helt ny retning, hvor biltilgængelighed ikke længere havde topprioritet for midtbyens udvikling. Det endte med at byrådet i 1975 valgte at aflyse gadegennembruddet.

Det næste skel sættes i 1990, hvor det blev tydeligt at der skulle noget nyt til for at erstatte industrien som drivkraft for byens udvikling. Det var også omkring 1990 at projektorienteringen for alvor greb om sig i kommunen, og det tidspunkt hvor byen begyndte at blive set som hjemstedet for den økonomiske konkurrence, som driver samfundet i form af 'videns-baseret økonomi'. Aalborg har, netop som Jessop beskriver, påtaget sig rollen som 'den entreprenante by' i den sammenhæng.

Midterperioden fra 1973-1990 fremstår i dette lys som en slags tænkepause mellem 'Fordisme' og 'Videns-baseret økonomi', en periode hvor byen blev repareret efter den foregående periodes brutale saneringer og gadegennembrud, men hvor aktørerne endnu ikke var bevidste om at et nyt økonomisk system med en ny dagsorden var på vej.

I det følgende en indledende karakteristik af de tre perioder forud for gennemgangen af de konkrete urbane projekter.

1950-1973 - Vækst og velfærdsstat

Den første periode rækker fra 1950 til 1973, hvor oliekrisen indtraf og diskursen skiftede i forhold til midtby-omdannelse. I Aalborg ses dette diskursskifte tydeligt med opgivelsen af det planlagte gennembrud af Dag Hammarskjølds Gade som led i en 'cirkulationsgadering'. Lovgivningsmæssigt (på det nationale niveau) gav dette skifte sig først udslag senere, med byfornyelsesloven i 1983.

I denne periode skulle reguleringsplanlægning, bl.a. med brug af prognoser for befolkning og trafik, tage bestik af udviklingen og afbøde fremtidige sammenstød og konflikter. Planlægning blev betragtet som en teknisk faglig disciplin. Befolkningstilvækst i byerne og boligmangel samt vækst i økonomien og antallet af biler var parametre som planlægningen skulle tage højde for. Staten involverede sig i opbygningen af velfærds-samfundet som skulle være et stabilt og lige samfund uden massearbejdsløshed, med gode og sunde boliger i grønne omgivelser og gode levevilkår for alle. Byplanlægningen blev et centralt redskab i opbygningen af det nye samfund.

Vingårdsgade som cirkulationsgade og parkeringsanlægget på Budolfi Plads var et strategisk urbant projekt i 1960'erne



Fra 1960-1975 skete en voldsom byvækst og plan-ekspllosion (Gårdmand 1993). Vækst var grundlag for planlægningen, og der var i hele perioden en altovervejende tro på vækst og modernitet. Landsplanvisionen fra 1959 'det store H' fik stor gennemslagskraft med sin ide om at koncentrere væksten i Danmark langs de vigtigste trafikforbindelser og i de store byer, og med sit fokus på infrastrukturinvesteringer. Byplanlaboratoriets byplanguide (2010) beskriver hvordan centrale bydele over hele landet i denne periode blev omdannet fra boligkvarterer til nye bykerner med vækst i specialbutikker, kontorer og kulturelle formål, og hvordan bilen fik afgørende indflydelse på byernes udformning via gadegennembrud og anlæggelse af parkeringspladser for at forbedre tilgængeligheden til bycentrene (Dansk Byplanlaboratorium 2010 s. 14). Dette var præcis hvad der skete med Aalborgs bykerne i denne periode, hvor målet var at midtbyen skulle fungere som ét stort shoppingcenter for hele regionen, og tilgængelighed med bil var det afgørende. Planlægningen opererede med at funktionsopdele byen til henholdsvis boliger, erhverv og rekreation i hver sin zone.

I samme periode blev kritikken af vækst og den moderne, funktionalistiske planlægning massiv. Slumstørmerbevægelsen i København, som kritiserede saneringspolitikken og oprettede Christiania i 1971, spredte sig til andre større byer i Danmark, heriblandt Aalborg. Opruddet i samfundet og plantænkningen omkring 1970 ledte til planlovsreformen, som var baseret på fortsat byvækst og industriel logik. Herefter kom oliekrisen og satte en ny dagsorden med økonomisk krise,

afmatning i industrien og reduceret byvækst. Kommunalreformen fra 1970 ændrede sammen med oliekrisen fundamentalt grundlaget for planlægningsarbejdet.

1973-1990 - Krise og byfornyelse

Den næste periode starter med oliekrisen i 1973 og rækker frem til ca. 1990 hvor det begyndte det at stå klart, at industrien flyttede ud af midtbyen, og troen på at rammeplanlægning kunne styre midtbyens udvikling blev erstattet af en projektorientering.

Med den økonomiske afmatning i 1970'erne skiftede synet på midtbyens bymiljø. I Aalborg blev det aflyste gennembrud af Dag Hammarskjølds Gade erstattet af planer for bevaring og istandsættelse af de centrale bydele og boligorienteret byfornyelse. Der kom stort fokus på borgerinddragelse i processerne vedr. midtbyomdannelse i Aalborg ligesom i Danmark generelt, og bevarende og boligorienteret byfornyelse spillede en stadig større rolle som instrument i byplanlægningen. Befolkningsudviklingen i midtbyen begyndte at stagnere i løbet af denne periode, efter der var sket en drastisk tilbagegang i den forrige periode.

Denne periode kan betragtes som en slags overgang mellem de to økonomiske systemer fordisme og postfordisme, hvor den første periode er præget af vækst og opbygning af velfærdssamfundet og den sidste er præget af den globale finanskapitalisme, vidensbaseret økonomi og konkurrence mellem byer.

Grønt fælles gårdanlæg i Søndergade-området blev gennemført omkring 1980 som led i boligorienteret byfornyelse efter aflysning af Dag Hammarskjølds Gade-gennembruddet



1990-2013 - Global konkurrence mellem videnbyer

Den sidste periode går fra 1990 til i dag. Industri- og havneanlæg lukkede ned i Aalborg fra slutningen af 1980'erne, og diskussionen om hvad der skulle afløse industrien som drivkraft blev meget konkret, netop fordi den havde fyldt så meget i byen. Omkring 1990 blev Aalborgs midtbyplanlægning projektorienteret med ønske om mere åbne planformer - en ny stadsarkitekt fandt det ikke længere relevant at arbejde med planlægning på den meget styrende og niveaudelte måde, og nye former for offentlig debat skulle sikre den demokratiske dimension og mangfoldighed. Den stærke byfornyelsestradition, som var opbygget gennem 1980'erne, fortsatte ind i 1990'erne, faktisk boomede byfornyelsen i Aalborg i 1990'erne med områdeorienteret byfornyelse i Vestbyen og Danmarksgadekvarteret mv. I løbet af 1990'erne kom der i projekterne for alvor fokus på tværgående samarbejde, netværksstyring, finansiering via fonde og samarbejde med erhvervslivet. Samtidig med det økonomiske opsving omkring årtusindskiftet begyndte politikerne at sætte spørgsmålstegn ved byfornyelse som redskab, og byfornyelsen blev langsomt faset ud.

Som beskrevet af Jessop (2004), skabte det nye økonomiske 'regime' basis for genoplivning af byerne som grundlag for økonomisk konkurrence. Oplevelsesøkonomi og Floridas (2005(2001) begreb om 'den kreative klasse' som drivkraften for innovation har

haft stor betydning for byplanlægning i Aalborg, og op gennem 00'erne har der været en generelt stigende interesse for byliv med fokus på de centrale områder og forladte havneområder, byomdannelse af centralt beliggende tidligere industrikvarterer og investeringer i nye attraktive byboliger og store kulturbyggerier. Det gælder også for andre danske byer, se også kapitel 5. Byerne betragtes som motorer for økonomisk vækst og har fået tildelt en nøglerolle i forhold til international konkurrenceevne og økonomisk, politisk og social innovation.

Tankegangen om planlægning er ændret fra at være noget der handlede om lokale behov til noget der nu i høj grad har en rolle i forhold til at skulle sælge byen på et internationalt turist- og investeringsmarked. Globaliseringen har betydet at hierarkiet stat-region-kommune ikke er så relevant længere - man er som kommune mere 'sin egen lykkes smed', og det afgørende er kommunikation, stærke billeder og branding.

Efter finanskrisen brød ud i 2008 har der i Aalborg været en opbremsning i private investeringer i byomdannelsen og ændrede offentlige prioriteringer. De offentlige kulturhuse, som blev planlagt og påbegyndt inden krisen, er gjort og gøres færdige, men ellers satses på at koncentrere og koordinere investeringerne i den såkaldte 'vækstakse', hvor der arbejdes for en letbane som sammenbindende element. Offentlige investeringer i nyt sygehus, udbygning af universitetet og nye almene boliger, især ungdomsboliger, er massive.

Jomfru Ane Parken som del af omdannelse af Aalborg centrale havnefront blev gennemført i slutningen af 00'erne for at skabe attraktive offentlige byrum.



Planer og projekter i Aalborg 1950-1973

Vækstplaner og ny bystruktur

Dispositionsplanen fra 1951 forudsatte stor vækst og udvikling af Aalborgområdet til over 200.000 indbyggere. Dispositionsplanen, som skulle regulere lokalisering af bolig- og industri kvarterer, grønne områder, offentlige institutioner, trafikale forbindelser m.v., indeholdt et perspektivplankort som illustration af den moderne bys nye struktur. Planen udlagde store byfelter eller enklaver i en havebystruktur syd og øst for eksisterende by, flyttede havnen 10 km mod øst, viste anlæg af nyt stort industriområde i baglandet heraf, investering i store vejanlæg og højbro over Limfjorden mod øst samt forstadsbane til sikring af sammenhænge mellem gammel bystruktur og den moderne by i det grønne. Der blev opereret med en opdeling af byen i kvarterer omgivet af grønne bæltter. Dispositionsplanen fra 1951 var præget af en tro på den moderne by i det grønne, kraftig vækst og styret bymæssig udvikling via regulering (Aalborg Kommune 1951, Kiib 2004).

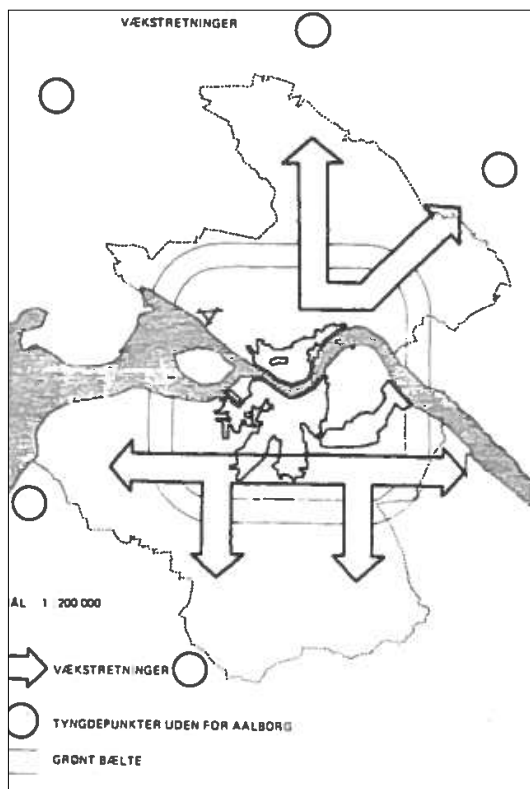
Egnsplanskitsen fra 1968 lagde op til et nyt bymønster med høj tilgængelighed i centrum. En radikal fornyelse af bykernen med tilgængelighed i fokus og koncentration af bebyggelsen indgik i planerne. Egnsplanskitsen viste et nyt bymønster med udbygget centerbetjening, radikal bykernefornyelse og let tilgængelige aflastningscentre. Der var fokus på infrastruktur i form af udbygning med motorvej, havn og centre. (Aalborg Kommune 1968a)

Generalplanen fra 1973 rummer både vejudbygningsplan og udbygning af enklaver i form af bydele. Planen samordnede planer og udviklinger i alle de tidligere kommuner efter kommuneplanssammenlægningen i 1970 og forud for at lands- og regionplanloven trådte i kraft 1. april 1974. I Generalplanen blev nye bydannelse placeret i forhold til større vejanlæg og kollektive trafikruter, og udbygning med aflastningscentre skete både nord og syd for fjorden. Det blev beskrevet som nødvendigt med et effektivt vejnet (motorvej over fjorden øst om byen via Tunnellen), et kollektivt trafiksystem og udflytning af havnen til Aalborg Øst. Der var tale om zoneplanlægning, og planen opererede med et båndbykoncept med flere vækstretninger. I første om-



Forslag til dispositionsplan for Aalborg, 1951

gang var der fokus på det øst-vestgående bybånd med City Syd/Skalborg-centret i krydspunktet og placering af det nye universitet m.m. mod øst i bybåndet. Planen er en lokal parallel til det nationale "Store H-by projekt", den politisk foretrukne landsplanmodel hvor man så en klar sammenhæng mellem infrastrukturinveste-



Generalplan 1973, 'vækst efter fingerprincippet', Generalplanen gik ind for en sammenhængende byudbygning.

ringer og byvækst og forventede at 90% af byvæksten skulle ligge inden for H'ets transitstruktur. Generalplanens båndbykoncept med regionale centre var baseret på vækst (Aalborg Kommune 1973a, Kiib 2004).

Biltrafik i midtbyen

Det Jydske Byplanraad blev oprettet i 1949 som en selvstændig institution i samarbejde med Dansk Byplanlaboratorium, med det formål at arbejde idemæssigt og praktisk for byplansagen. Det eksisterede indtil 1968 (Gårdmand 1993). Jydsk Byplanraad skrev i 1961 en artikel om Aalborgs midtbyplanlægning og den indsats der blev gjort for at tilpasse byen til de moderne tider:

'Aalborg købstad er med sine 86.000 indbyggere hovedbyen i et handelsområde, der - både hvad angår areal og befolkning - er det største uden for København. En befolkning på over 315.000 mennesker foretager en væsentlig del af deres indkøb af udvalgsvarer i Aalborg. Det må derfor være byplanlægningens fornemste opgave at skabe de bolig- og erhvervsmæssige samt trafikale forudsætninger for, at dette handelsområde kan underbygges og udvikles yderligere. Ved siden af, at man i den kommende planlægning agter at udlægge rigelige og velbeliggende industriarealer for derigennem at åbne mulighederne for industriel og befolkningsmæssig ekspansion, er man i Aalborg i disse år ved at realisere planer i den indre by, der ikke alene tager sigte på en sanering af usunde boliger, men også på en ændring og udbygning af de erhvervsmæssige og trafikale forhold, således at city fortsat kan fungere tilfredsstillende under de vilkår, den enorme udvikling af bilismen skaber for byerne.' (Jydsk byplanråd 1961)

Det jydsk byplanråd beskriver i artiklen om Aalborg fra 1961 byens udfordringer og byplanmæssigt 'gode' løsninger. Løsningen på 'bykernens trafikproblem' er 'det såkaldte cirkulationsgadeprincip, der består i, at trafikken ad radial-gader føres til en indre ringgade omkring byens centrale forretningskvarter' (Ibid.). Den planlagte cirkulationsgade skulle bestå af Vesterbro, Vingårdsgade, den planlagte Dag Hammarskjølds Gade og Nyhavnsgade/Borgergade, og skulle således være en ring udenom det, der blev defineret som 'det egentlige city'. De planlagte gadegennembrud i form af fortsættelsen af Vingårdsgade, Dag Hammarskjølds Gade og Nyhavnsgade betegnes i artiklen som økonomisk reali-

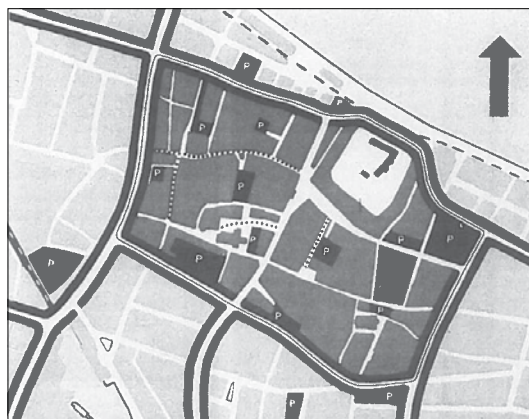
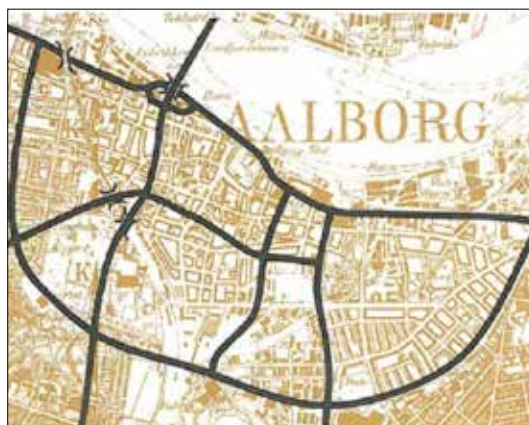


Illustration fra artikel om Aalborgs midtbyplanlægning fra Jydsk byplanråd 1961



Vejplan 1963, Aalborg Kommune

stiske, fordi de 'vil dels ske gennem saneringskvarterer, dels gennem større ejendommers bagarealer, hvorved der åbnes nye muligheder for udnyttelse af disse grunde'. (Ibid.). Sanering af byområder handlede på det tidspunkt primært om sundhed (Vagnby and Jensen 2002), og det blev i hvert fald fra byplanrådets side betragtet som realistisk og naturligt, at disse områder med usunde boliger mere eller mindre kunne jævnnes.

Parkeringspladserne er ifølge artiklen planlagt i forhold til 'at den motorkørende med ærinde i city kan parkere sin vogn så nær ved målet, at dette kan nås til fods på højst 5 minutter.' Privatbilismen var det absolut dominerende hensyn i byplanlægningen. Vejplanen fra 1963 var et konkret redskab til at fremme den moderne by og udtryk for et dominerende fokus på biltilgængelighed, trafikdifferentiering og zoneopdeling i planlæg-

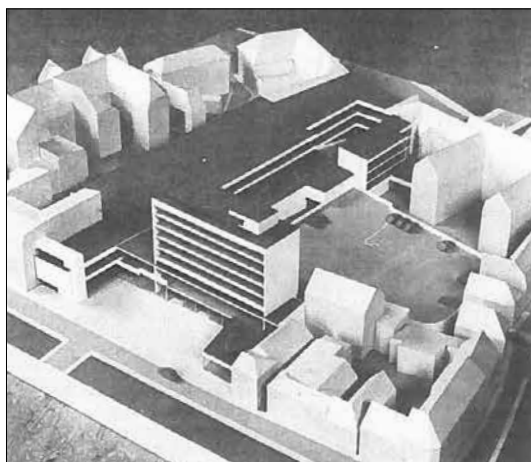
ningen. Politisk var hovedmotivet at udvikle Aalborg bykerne som Nordjyllands kommercielle hovedcenter, et ønske om at gøre dette center så godt og effektivt som muligt ved at skabe ideelle tilkørselsforhold for den bilende trafik, samt at fodgængerne med trafikdifferentiering fik ideelle forhold i centret.

Som Bent Flyvbjerg (1991b) skriver, var planlægningen i Aalborg ofte først med de seneste ideer, både i 1930'erne hvor Vesterbro-gadegennembruddet blev gennemført og Limfjordsbroen bygget, men i høj grad også efter krigen hvor by- og trafikplanlægningen især i 1950'erne og 1960'erne var fyldt med referencer til udenlandske foregangsbyer og internationale tidsskrifter. (Flyvbjerg 1991b, s. 9)

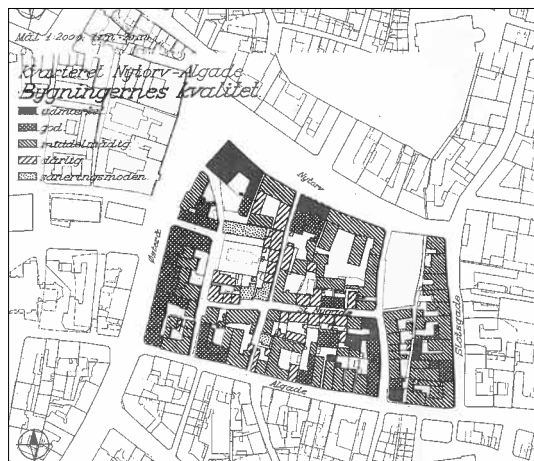
'Under det, som i den vestlige verden er kendt som de store anlægs tid - d.v.s. de første godt 25 år efter 2. verdenskrig - blev der i Aalborg lavet gadegennembrud, cirkulationsgader, totalsaneringer og nybygninger med radikale ændringer i byens udseende og funktion til følge. Og da man i 1956 foreslog de første gågader, og da de blev anlagt i 1962-63 - ikke blot som en afspærring for biler, men med egentlig gågade-profil og -belægning - var man før både København og de øvrige landsdelscentre i Danmark.' (Flyvbjerg 1991b, s. 10)

Stormagasinet Salling

Området mellem Algade og Nytorv, også kaldet Store Nygadekvarteret, blev af kommunen betragtet som saneringsmodent og ønskedes omdannet til centralt forretningskvarter. Dagsordenen for dette område centralt i city var shopping, og de dårlige ejendomme stod i vejen for den ønskede udvikling. Sanering af den gamle midtby var på dette tidspunkt lig med nedrivning og derigennem fjernelse af problemerne - det handlede om tro på økonomisk vækst, forbrug, biltrafik og shopping.



Modelfoto af Salling fra Jysk byplanråds artikel om Aalborg, 1961



Registrering af bygningernes kvalitet i kvarteret mellem Nytorv og Algade som senere blev saneret og i stedet fyldt op med stormagasinet Salling. Fra forarbejde til dispositionsplan, 1948



Skitse til forretningscenter i Store Nygadekvarteret. Fra forarbejde til dispositionsplan, 1948

Projektet for Salling får rosende ord med på vejen af Jydsk byplanråd (1961). Efter en beskrivelse af hvordan det er lykkedes at få godkendt saneringsplanen for St. Nygade-karreer af boligministeriet og udarbejdet en genhusningsplan for beboerne, er genopbygningen af området beskrevet:

'Projektet er udformet således, at magasinet strækker sig gennem hele karréen, hvorved det får indgang både fra Nytorv mod nord og Algade mod syd. Langs butiksbbygningen bliver der anlagt en fodgængerpassage, så der selv uden for magasinets åbningstider kan være intim forbindelse mellem de 2 strøggader, Bispensgade og Algade.' (Jydsk byplanråd, 1961)

I tilknytning til Salling blev anlagt et P-hus med ca. 200 pladser med indkørsel fra Nytorv.

Budolfi - zoner til parkering og byrum

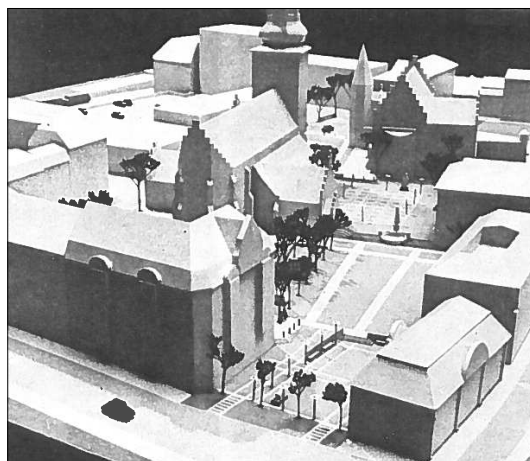
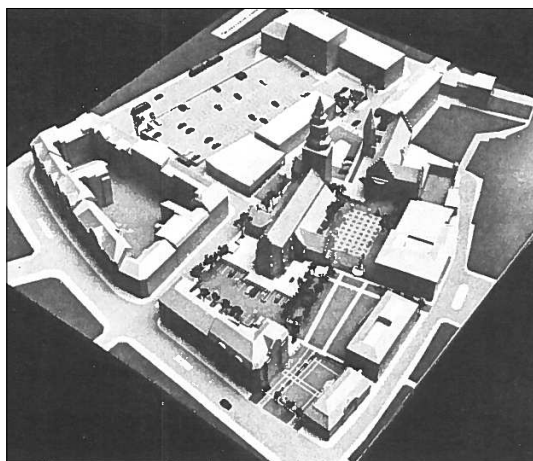
Karreerne syd for Budolfi Kirke, Skolegadekvarteret, var blevet nedrevet som sanering i 1930'erne, og pladsen brugt som markedsplads (Aalborg Kommune 2012a). Som led i planlægningen, og i overensstemmelse med visionerne om shopping og parkering i city, blev her nu bygget et stort parkeringsanlæg, en Kvickly (byens første selvbetjeningsbutik) og bankbygninger på den offentlige grund, mens den vestlige del af grunden ud mod Jernbanegade blev frasolgt til bank og moderne

kontorer. Også dette projekt omtales fagligt rosende af Jydsk Byplanraad:

'Projektet til en omlægning af Budolfi plads er et led i den i indledningen skitserede udvikling af city, idet det indeholder forslag til en stor forøgelse af parkeringsmulighederne i tilknytning til den kommende cirkulationsgade samt forslag til ændring af Domkirkens omgivelser, således at de hovedsagelig forbeholdes fodgængere.' (Jydsk byplanråd 1961)

Bankbygningen på sydsiden af Algade, overfor kirken, se modelfotos af projektet nedenfor, beskrives som via deres placering og proportioner at ville 'genskabe det oprindelige indtryk af kirkebygningens dominans over for omgivelserne'. Den senere så udskældte bankbygning beskrives her placeret strategisk som 'et skel mellem den urolige parkeringsplads, helt anlagt efter sit praktiske formål, og den roligere Domkirkeplads, hvor overvejende æstetiske hensyn vil være bestemmende for udformningen'.

Netop tanken om zoneopdeling mellem parkering og andre 'praktiske formål' og så de æstetiske formål som bestemmer udformningen i fodgængerområderne, således kirkepladsen mod nord, Gammeltorv, der blev anlagt med granit i flere niveauer, var fremherskende i byplanlægningen.



Modelfotos af det nye projekt for Budolfi Plads bragt i Jydsk byplanråds artikel om Aalborg fra 1961

Gågaderne til shopping

Intensivering af midtbyen til shoppingformål var således en integreret del af byplantænkningen. Parkeeringspladser i tilknytning til hele cirkulationsgaderingen var en forudsætning for planen. Paladsparkering blev indviet i 1973 som et offentligt P-hus i karreen mellem Jomfru Ane Gade, Bispensgade, Maren Turisgade og Ved Stranden, med indkørsel herfra. Af byplanvedtægten (Aalborg Kommune 1972) (se illustrationen) ses at der var givet mulighed for en næsten fuldstændig ny randbebyggelse i forskellige højder (højest mod Bispensgade, 3 1/2 etager). Kun bindingsværkshusene med den prikkede signatur var tiltænkt bevaring. P-huset var - og er - forbundet med Bispensgade via 'Paladspassagen' som også rummer butikker.

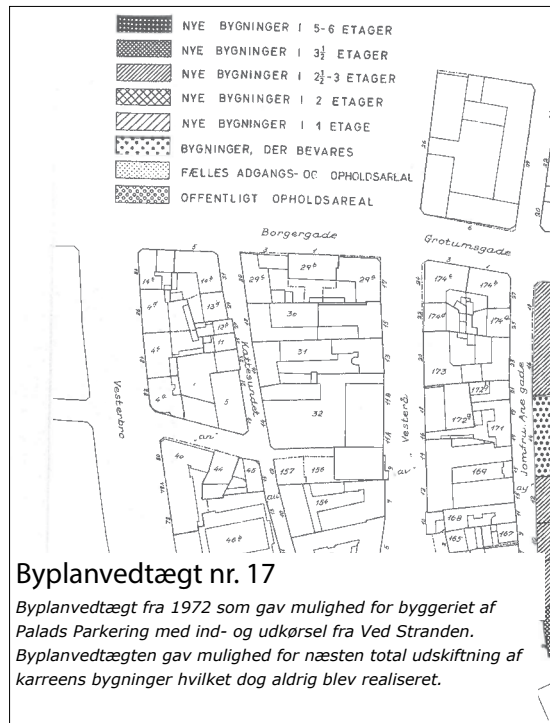
Udvidelse af Nyhavnsgade

Udvidelse af Nyhavnsgade skete som led i realisering af vejplanen fra 1963 i form af gennemførelse af cirkulationsgaderingen som 4-sporet vej, og øst herfor udvidelse til at kunne klare den tunge trafik. En lang række bygninger blev nedrevet, herunder husrækken mellem slottet og Nordkraft, se avisfoto på siden overfor. Nyhavnsgade er igen bygget om i forbindelse med

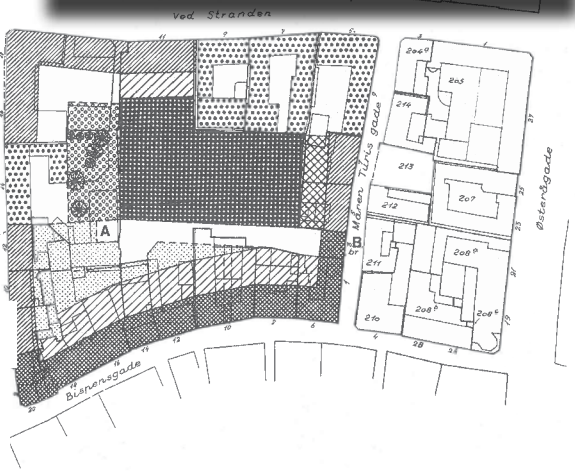


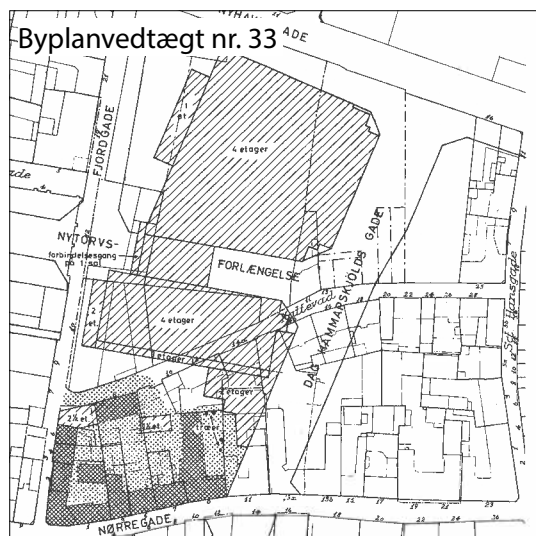
Artikel i Ny Tid d. 25.6.1965 i anledning af Bispensgades indvielse som gågade

omdannelse af den centrale havnefront 2006-2011, denne gang for at skabe bedre sammenhænge på tværs mellem byen og havnefronten.



Byplanvedtægt nr. 17
Byplanvedtægt fra 1972 som gav mulighed for byggeriet af Palads Parkering med ind- og udkørsel fra Ved Stranden. Byplanvedtægten gav mulighed for næsten total udskiftning af karreenes bygninger hvilket dog aldrig blev realiseret.





Metax P-hus og Anva

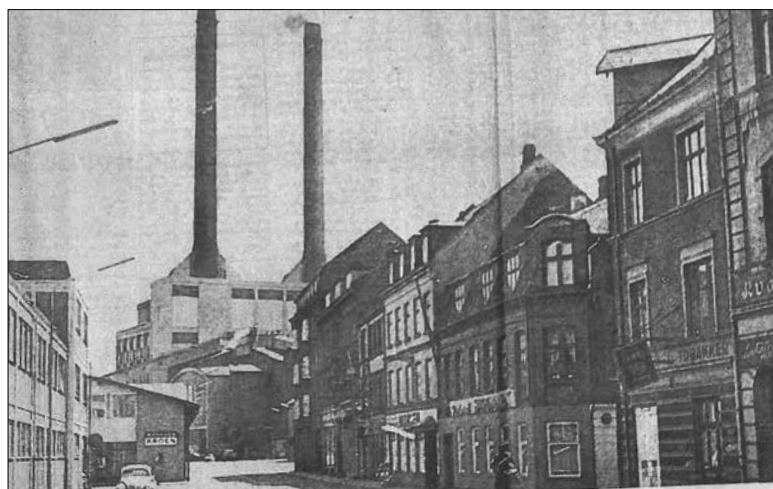
I 1965-67 blev den sydlige del af Dag Hammarskjølds Gade bygget med statsstøtte, dvs. via rampen fra Østre Alle var der nu forbindelse til Jyllandsgade, og gaden var anlagt frem til Trækbanen. I 1968 blev der bevilget statsligt tilskud til den nordlige strækning fra Nyhavngade til Nørregade, se byplanvedtægt nr. 33 på illustrationen ovenfor (Aalborg Kommune 1968b). I 1972 var strækningen færdig sammen med det strategisk placerede parkeringshus i hjørnet af cirkulationsgaderingen. Nytorv var forlæget, så biltrafikken kunne få direkte adgang til bykernen, og stormagasinet Anva blev færdiggjort. Således var der nu tre nybyggede stormagasiner ved siden af hinanden på Nytorv i centrum af Aalborg.



Bindingsværkshusene i Fjordgade blev flyttet hertil som led i saneringsplan 2 fra 1973 - hvor Kattevads bebyggelse var fjernet i forbindelse med forberedelserne til den nordlige del af Dag Hammarskjølds Gade-projektet. Overfor ligger p-rampen til Føtex.

Sanering i Fjordgade

Kommunens første saneringsplan var totalsanering og omfattede nedrivning af husene i Kayserødsgade og Fredensgade som var tiltænkt en vigtig rolle i vejplanen fra 1963, og erstatning med nyt boligbyggeri. Med saneringsplanen for Fjordgade (Aalborg Kommune 1973b) var der fokus på kulturarv, idet 3 gamle Aalborghuse fra 1500-, 1600- og 1700-tallet blev taget ned og genopført i Fjordgade på byggetomten efter de nedrevne ejendomme i Kattevad, jf. byplanvedtægt nr. 33. Overfor rampen til p-anlægget ved det nye Føtex, mellem det nye stormagasin Anva og husene i Nørregade, tilbagetrukket fra Fjordgade, blev der således tilført 3 bindingsværkshuse og etableret et fælles gårdanlæg, se foto ovenfor.



Fra avisartikel i 'Ny tid' d. 29. juli 1967 med underteksten: Et kig gennem Nyhavngade, der snart bliver hovedlandevej. Alle husene til højre i billedet bliver ofte for byudviklingen.

Planer og projekter 1973-1990

Kommuneplanlægning i krisetid

Oliekrisen i 1973 og en ny samfundskritik satte nye dagsordner, netop som kommunesammenlægningen og planlovreformen var gennemført og det nye plansystem var parat til at blive udfoldet. Der blev stillet spørgsmålstegn ved vækst som grundlag for planlægningen.

Kommuneplanen fra 1986 var Aalborgs første kommuneplan. Den videreførte grundlaget og tankesættet fra planlovsreformen, hvor planlægning skulle ske via regulering af væksten, samtidig med at den blev til efter krisen og dermed fokuserede på opbremsning, krisebevidsthed og folkelige krav om decentralisering og lokalsamfundsværdier. Zoneopdeling og arealplanlægning var de afgørende redskaber i planlægningen, se kortet til højre. I forhold til midtbyplanlægningen fra forrige periode er diskursen nu fuldstændigt ændret. I 1986 handlede midtbyplanlægning om styrkelse af lokal dagligvareforsyning i city og byfornyelse i de eksisterende boligområder.

Opgivelse af Dag Hammarskjølds Gade

I 1975 besluttede byrådet at opgive at føre Dag Hammarskjølds Gade gennem byen mellem Jyllandsgade i syd og Nørregade i nord. Samtidig blev en ny planlagt gade over banen i forlængelse af Hasserisgade afløst. Forud havde været en generelt stigende kritik og protester mod den bilorienterede planlægning. Sammen med de negative konsekvenser i form af ødelæggelse

Stillingtagen til Dag Hammarskjølds Gade-gennembruddet 1975. Tegneteknisk er der nu lagt vægt på boligområderne i sammenligning med illustrationerne for cirkulationsgaden fra 1960'erne.



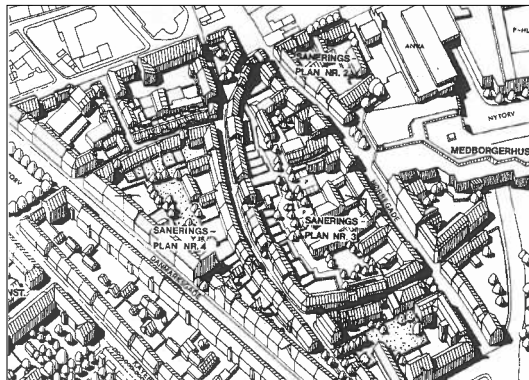
Arealanvendelse i midtbyen ifølge kommuneplan 1986



Bebyggelsesprocenter for hver karre blev opgjort som led i forarbejdet til kommuneplanen. Målet var lavere bebyggelsesprocenter for at skaffe lys og luft.

af bymiljø, ulykker, støj og luftforurening kom der efter oliekrise i 1973 også fokus på energi- og ressourceproblematikken, og også borgerdeltagelse og lokalsamfundsfilosofi kom på planlægningens dagsorden. Gennem flere år blev ført en hård politisk kamp om denne sag mellem de der (fortsat) fokuserede på biltilgængelighed og trafikdifferentiering, og de der var mere

Illustration af saneringsplanerne for Nørregade-Søndergade-Danmarks-gade.



påvirket af kritikken af den modernistiske planlægning. (Flyvbjerg 1991b)

Det konkrete beslutningsgrundlag, som førte til opgivelsen af gadegennembruddet i 1975, var et gennemarbejdet materiale fra forvaltningen, som i 10 punkter havde opstillet en række argumenter, alle sammen for at droppe projektet: Trafikanalyser viste nu at projektet ikke var trafikalt nødvendigt, økonomisk var det ikke bæredygtigt, det ville medføre betydelige ulemper for fodgængere og endelig skabe en fragmenteret bymidte. (Aalborg Kommune 1975)

Sanering og byfornyelse

Aflysningen af det gennem mange år planlagte gadegennembrud markerede et diskursskifte i bypolitikken. Som en 'prop i hullet' efter opgivelsen af Dag Hammarskjølds Gade blev opført henholdsvis plejehjemmet Ågården i syd og Medborgerhuset med indgang fra Nørregade mod nord, se illustrationen nedenfor. De bykvarterer, som Dag Hammarskjølds Gade skulle have brudt igennem, var meget nedslidte. Det store fokus

på byfornyelse i midtbyens tætte beboelseskvarterer førte til at kommunen udarbejdede en række ideskisser til forbedring af byrum og sammenhænge i byen, og et idekatalog for Aalborg bykerne blev udarbejdet i 1979 i et tværgående samarbejde mellem afdelingerne i Teknisk Forvaltning og planlægningsfirmaet John Allpass. Idekataloget illustrerer en række muligheder for indgreb i bykernen. Målene var en bedre sammenknytning af bykernens centerområder, forbedring og udvidelse af opholdsarealer for de besøgende, forbedring af kvaliteten af bykernens offentlige rum, dvs gader, pladser og rekreative arealer og forbedring af bykernens boligområder (Aalborg Kommune 1979a).

Det var udtryk for en helt ny måde at betragte byen på, nu ønskede man med mindre indgreb at forbedre forholdene for primært fodgængere og genskabe nogle af de sammenhænge som var gået tabt. Arbejdet dannede baggrund for løbende indsatser til forbedring i bymiljøet og for sanering og senere byfornyelsesindsatser. De projekter, der blev foreslået i idekataloget, fokuserede på muligheder og liv i lokalsamfundet og bymæssige sammenhænge i arkitektur og byrum.



Illustrationsplan fra ide-katalog for Aalborg Bykerne, 1979. Foto af Medborgerhuset, opført 1979-80. Arkitekt Døll & Lindhardt sen.

ILLUSTRATIONSPLAN TIL IDE-KATALOG
FOR AALBORG BYKERNE
AALBORG KOMMUNE MAG. 2. AFD. 1979

Saneringsloven og senere byfornyelseslovene gav mulighed for nedrivninger og forbedringer af private ejendomme og friarealer. Med det nye fokus på bevaring af bymiljø og borgerinddragelse fik saneringsplanerne et nyt indhold i retning af bevaring og skabelse af grønne oaser, fælles for beboerne. I saneringsplanerne omkring Søndergade blev der således lagt vægt på at bevare strukturen og husene, og der blev ryddet op og skabt fælles friarealer. Den stærkt øgede interesse for bymiljø og lokalsamfund medvirkede til at de små ejendomme blev attraktive for yngre, som købte og istandsatte husene, og i løbet af en kort årrække var denne del af midtbyen forvandlet fra forslummet saneringskvarter til et attraktivt kvarter for den velstående middelklasse - der var sket en omfattende gentrificering af den østlige del af den gamle middelalderby.

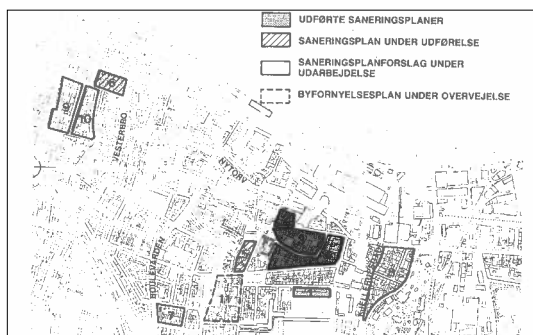
Der var i denne periode tale om ret beskedne beløb til byfornyelse med etablering af fælles friarealer i gårdene som en høj prioritet, men der blev også gennemført en lang række bolig- og ejendomsforbedringer i de udpegede områder. Flere karre-saneringsplaner blev gennemført: karren på hjørnet af Boulevarden og Jyllandsgade, Kanalbyen ved Karolinelund og flere karreer i den indre Vestby (Aalborg Kommune 1983), se illustrationen nedenfor.

Saneringsloven blev afløst af byfornyelsesloven i 1983 med større fokus på bevaring og flere rettigheder til beboerne. Kommunen planlagde og gennemførte karrevis byfornyelse i Aalborg og Nørresundby midtby op gennem 1980'erne, og effektiviserede sin strategi ved at planlægge og gennemføre områdeorienteret byfornyelse med processer og prioriteringer for et helt

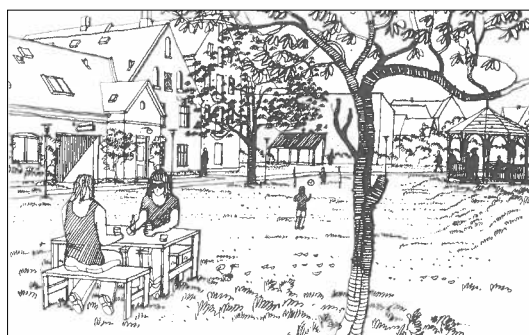
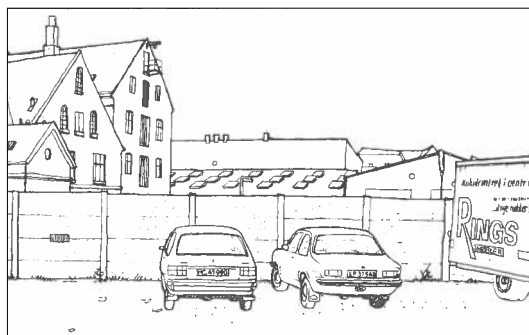
bykvarter ad gangen. Op gennem 1990'erne blev der afsat stadig flere midler til byfornyelse, som blev gennemført i Vestbyens boligkarreer mellem jernbanen og Rymsgade, også kaldet Dannebrogsgade-kvarteret, Nørresundby midtby, Indre Vestby mellem Vesterbro og jernbanen og endelig Danmarksgadekvarteret syd for Aalborg midtby. Byfornyelsen havde således sit økonomiske højdepunkt i 1990'erne, dvs. langt inde i næste 'periode'.

Trafikzoner og opholdsgader

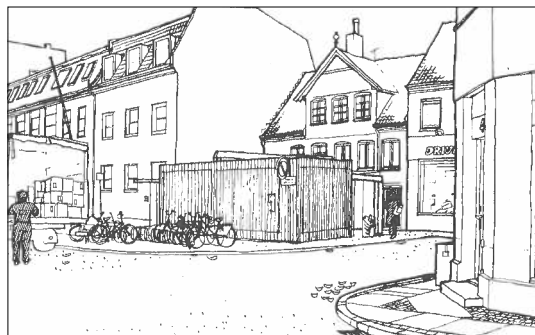
Efter opgivelse af Dag Hammarskjølds Gade gennembruddet skiftede trafikplanlægningen som nævnt mål og retning, og der blev nu taget større hensyn til de bløde trafikanter i midtbyen. Bykerneplanen (1979b) opererer med trafikzoner, primærgader og fordelingsgader. Sammenlignet med vejplanen fra 1963 og den tæthed af de primære trafikveje, der var tale om dengang, måtte man som bilist nu regne med at skulle gå lidt længere. Midtbyen blev delt ind i 4 zoner, og bilisterne opfordret til ikke at krydse igennem men vælge at parkere i en af zonerne med direkte adgang fra primærgaderne, se



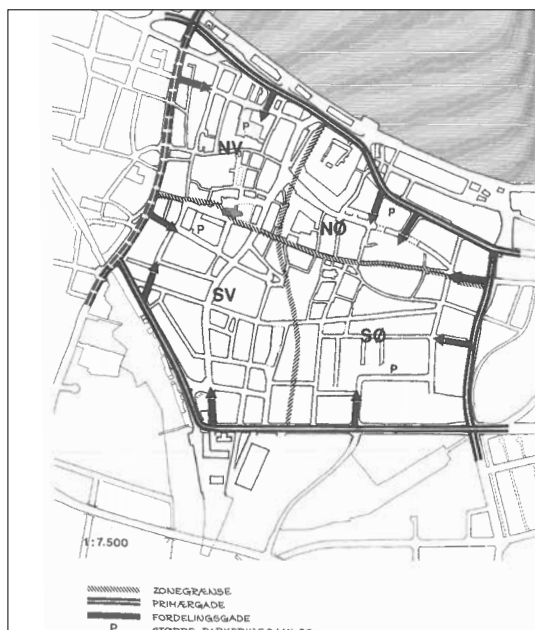
Oversigtskort over saneringsplaner i Aalborg fra 1983



Fra idekataloget for Aalborg bykerne, 1979. Skitse til omdannelse efter udflytning af erhverv til attraktivt boligområde med grønne fællesarealer.



Fra idekataloget for Aalborg byerne, 1979. Skitse til omdannelse af Vesterå. Ved at fjerne et plankeværk kunne skabes et lille torv med forbindelse til Bispensgade og Jomfru Ane Gade.



Trafikzoner i Aalborg byerne, fra bykerneplanen, 1979.

illustrationen nedenfor (Aalborg Kommune 1979b). Ideskitserne fra idekataloget for Aalborg byerne viser før-billeder af plankeværker, skure, asfalt og biler og efter-billeder med træer, mennesker, grønne områder og hyggelige bymiljøer. Tilsyneladende havde planlæggerne fået lede ved selve asfalten som materiale, som reaktion på den voldsomme trafikplanlægning i 1960'erne (Aalborg Kommune 1979a). I Øgadekvarteret blev der arbejdet med indretning af gaderne til opholds- og stillegader efter de nye '§40-regler' efter vejdirektoratets anvisninger, se illustrationen nederst med forslag til hvordan asfalten kunne brydes op.

Industrien på retur

I løbet af perioden 1973-1990 ændrede krisen karakter - fra at være en oliekrise og konjunkturbestemt recessionsperiode, blev det tydeligt at industrien i stigende grad begyndte at forsvinde, også fra havneområderne. Lukning af Aalborg værft i 1988, en af byens største og vigtigste arbejdspladser, førte til at Aalborg af EF blev udpeget til 'mål2-område' med ret til egnsudviklingsstøtte. Arbejdsløsheden var enorm og byen i chok. Private developere henvendte sig til kommunen med nye spektakulære projekter, som kom på den bymæssige dagsorden, selvom der ikke blev gennemført meget. Kommunen besluttede at afholde en idekonkurrence om Aalborg Havnefront i 1989 efter erkendelse af at industrien havde ændret karakter, og at de centrale havnearealer kunne blive et aktiv for byen på anden vis. (Aalborg Kommune 1989a) Skulle Aalborg ikke længere leve af at være industriby? Det indvarslede en ny æra i Aalborgs byplanlægning.

Før



Efter



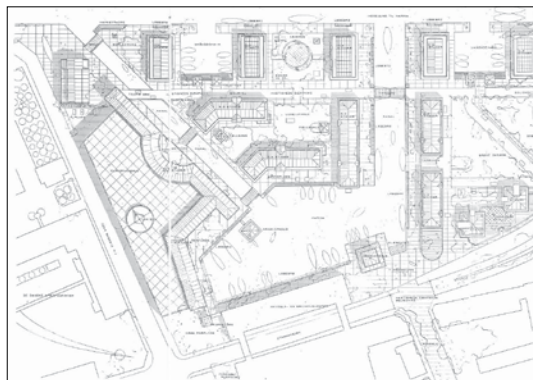
Illustration fra vejdirektoratets forslag til vejregelhæfte for opholds- og legeområder samt stillevejsområder, Dansk Byplanlaboratoriums skrift nr. 16, 1978

Planer og projekter 1990-2013

Efter 1990 blev der markeret nye dagsordner for midtbyens planlægning. Kommuneplanen havde nu eksisteret i flere år, men ikke rigtig vist sig i stand til at styre nogen udvikling. En ny stadsarkitekt lagde vægt på projektorientering og styring ved hjælp af arkitektur fremfor planbestemmelser om arealanvendelse.

Konkurrence om havnefronten

I 1989 blev afholdt en idekonkurrence om Aalborg Havnefront mellem jernbanebroen i vest og Nordkraft i øst. Arealet mellem Limfjordsbroen og spritfabrikken blev betegnet som første etape i omdannelsen, og for dette område blev efterspurgt en egentlig bebyggelsesplan. Konkurrencen blev vundet af det lokale arkitektfirma Bjørk og Maigård som havde tegnet en bebyggelse, for størstepartens vedkommende vinkelret på fjorden, med kanaler, marina og småbådshavne ud mod fjorden, se illustrationen nedenfor (Aalborg Kommune 1989c). Det projekt, som endte med at blive realiseret i området, var en stærkt økonomisk optimeret version af vinderprojektet, bestående af tæt karrebebyggelse og en enkelt smal kanal ind i området, udarbejdet af Aalborg Kommune i samarbejde med Dall & Lindhardt, se nedenfor (Aalborg Kommune 1993c). Efter færdiggørelsen opstod et folkeligt had til havnefrontsområdet, domineret af følgende kritikpunkter: for høj tæthed, for lidt udsigt fra bagvedliggende boliger, for smal kanal og for lidt byliv. Senere, i 2000 blev planen ændret og et byggefelt blev erstattet med en grøn park (Aalborg Kommune 2000g).



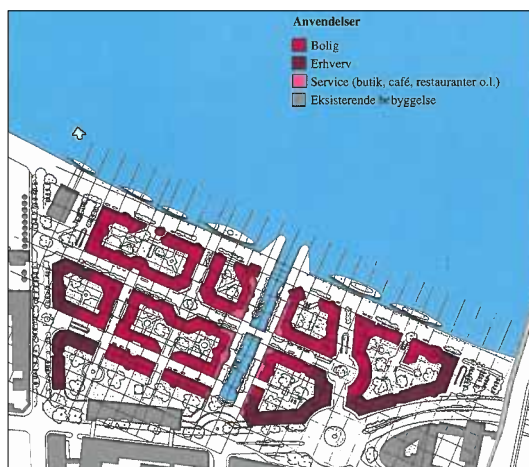
Til venstre Bjørk og Maigårds vinderforslag for bebyggelsen mellem broerne, 1989. Til højre illustration fra bebyggelsesvejledning for Aalborg Havnefront mellem broerne, 1993.



Illustrationsplan for Aalborg midtby, bykataloget 1993

Bykatalog og kommuneatlas

Bykataloget fra 1993 var et forsøg på at nytænke kommuneplanværktøjet for midtbyen. Med baggrund i en omfattende borgerinddragelse under mottoet 'bedre by' var bykataloget udtryk for en bybygningstankegang og en orientering mod projekter. Bykataloget blev kaldt en 'arkitektonisk kommuneplan' (Aalborg Kommune 1993b). Denne nye måde at tænke kommuneplanlægning på indebar ændrede planlæggerroller i retning af forhandling om projekter fremfor myndighedsorienteret rammestyling, som nu blev betragtet som et levn fra funktionalistisk planlægning. I stedet for zoneplanlægning var målet at opnå en høj grad af funktionsblanding i byen. Det skabte konflikter mellem de planlæggere som havde stået for den første, planlægningsmæssigt ambitiøse, kommuneplan, og så de nye arkitekter som ikke havde den samme tro på planlægning som redskab (flere interviews).



Bent Flyvbjerg påviste med doktorafhandlingen 'Rationalitet og magt' (1991a) en ubalance i magtforholdene i 'Aalborg-projektet' om miljøorienteret byplanlægning. Han viste hvordan Industri- og handelskammeret (handelsstandsforeningen) havde tiltaget sig stor indflydelse på den rationalitet, som fik lov til at definere den viden som var gældende i planlægningen. Denne afdækning, som stod i modsætning til den kommunale selvforståelse, var måske med til at påvirke en mere procesorienteret og demokratisk tilgang til planlægning.

I 1994 blev der udarbejdet Kommuneatlas med fokus på arkitektur og landskab for Aalborg, som det også skete i mange andre kommuner (Aalborg Kommune 1994a). Kommuneatlasset blev brugt som grundlag for en del af de senere omdannelsesprojekter, se også kapitel 7.

Fjorden som samlende element

I forlængelse af bykatalogets fokus på de 'huller' som kunne fyldes ud, blev det besluttet at der skulle udarbejdes et fjordkatalog for områderne både nord og syd for fjorden. Fjordkataloget, som blev vedtaget i 1999, satte fokus på fjorden som samlende element i byen. Industrien fyldte i 1990'erne stadig meget på havnefronten, men tendensen til sammenbrud og nedlukning af industri- og havneanlæg fra midt/sidst i 1980'erne gav plads til byudvikling på begge sider af fjorden og skabelse af bedre sammenhænge på kryds og tværs. Målet var at få byen ned til vandet og skabe nye aktiviteter og rekreative områder i fjordlandskabet og langs havnefronterne. Fjordkataloget indeholdt en samlet plan med langsigtede mål for byomdannelse og en overordnet politik for fjordområderne samt byplanrammer, og lagde op til konstruktiv dialog med ejere og borgere om muligheder for at gennemføre projekter (Aalborg Kommune 1999d).

I byområderne var der fokus på facaden ud mod fjorden, skabelse af attraktive byrum i samspil med fjorden og bevaring af industrikulturarv i forbindelse med omdannelse. Det var et vigtigt mål at skabe bedre kontakt mellem byen og fjorden. Planen indeholdt bestemmelser for hvordan ny bebyggelse højdemæssigt skulle tilpasses den bagvedliggende bebyggelse og respektere byens profil, og fx blev en styrkelse af Aalborghus Slot fremhævet som visuelt midtpunkt. Ubenyttede eller nedslidte havne- og erhvervsområder skulle omdannes til nye byområder med blandede bymæssige anvendelser.

I en årrække bestod kommuneplanen af både de nye kataloger, som kun dækkede afgrænsede områder, og den gamle kommuneplan fra 1986 som dækkede resten, men i 2005, umiddelbart forud for kommunesammenlægningen i 2006, kunne den næste, omfattende og ambitiøse, kommuneplan vedtages.

Digitale kommuneplaner

En samlet digital kommuneplan med hovedstruktur, bydelsbeskrivelser og rammer for lokalplaner blev således vedtaget i 2005 (Aalborg Kommune 2005a). Planen satte fokus på den nye globale økonomi og konkurrence mellem byerne, arkitekturpolitik, kulturarv, kultur og oplevelsesøkonomi og indeholdt politiske visioner om byudvikling indefra og ud. Dette byggede videre på den byomdannelse af tidligere industriområder i den tætte by, som siden slutningen af 90'erne havde drevet udvikling af redskaber og metoder med et stort fokus på oplevelser og kultur (se senere). Kommuneplanen blev revideret i 2009 efter Aalborg Kommunes sammenlægning med de tidligere Hals, Nibe og Sejlflod kommuner. Nu blev der lagt vægt på udvikling af Aalborg som regionshovedstad samtidig med udvikling af de mellemstore byer som Hals og Nibe samt landdistrikterne. Planen indeholdt for Aalborg midtbys vedkommende intet nyt udover nogle ajourføringer (Aalborg kommune 2009a).

Planstrategien fra 2011 markerede et nyt politisk fokus på stærke helhedsorienterede strategier, bl.a. med en tæt sammenhæng med kommunens erhvervsstrategi. Det blev understreget at Aalborgs erhvervs-



'Vækstaksen' som rygraden i en fremtidig udvikling blev promoveret med planstrategien for Aalborg Kommune, 2011.

virksomheder agerer globalt på markedsvilkår, og at Aalborg som 'Nordjyllands hovedstad', ikke mindst i forhold til pendling, er en isoleret ø i forhold til resten af Danmark. Planstrategien havde fokus på udvikling af byens 'videns-korridor' fra lufthavnen over midtbyen, via Godsbanen og Eternitten til det nye Universitetssygehus og Østhavnen (Aalborg Kommune 2011a).

Bæredygtighed blev et vigtigt tema i kommunens planlægning og projekter i takt med at klimaforandringer kom på både den globale og nationale dagsorden. Kommunen udviklede et bredt bæredygtighedsbegreb og et redskab i form af den såkaldte 'bæredygtighedsblomst' indeholdende både social bæredygtighed, lokale værdier, miljø, natur og økonomi. Bæredygtighedsblomsten bruges i forbindelse med prioritering og dialog om bæredygtighed i både planer og projekter.

'Fysisk Vision 2025' er navnet på hovedstruktur 2013 som indeholder en række fremtidsbilleder, udarbejdet i forlængelse af planstrategiens visioner.

'Målet er at sikre fremtiden for en stærk by og en stærk kommune. At samtænke vækst og velfærd i nye helhedsorienterede, bypolitiske sammenhænge (...) I 2025 (...) tror vi på, at Aalborg har et nyt universitetshospital, en ny letbane, 5.000 nye ungdomsboliger, måske 20.000 flere borgere, et universitet, hvor bygningsmassen er forøget med 45 % i forhold til nu, osv....' (Aalborg Kommune 2013a)

Byfornyelsen kulminerede i 1990'erne

Som nævnt kulminerede byfornyelsen, som var vokset ud af den forrige periodes fokus på at forbedre boligkvaliteterne i midtbyen efter forslumning og hårdhændet byudvikling i efterkrigstiden, i 1990'erne. I Nørresundby, hvor der i debatten om bykataloget havde været fokuseret på købstadskvaliteterne, blev der gennemført en omfattende byfornyelse af hele midtbyen, ikke kun med hensyn til nedrivning af nedslidte bygninger, renovering af boliger og etablering af grønne friarealer, men også renovering af offentlige byrum og centrale gadestrækninger til ophold og stillegader, og en særlig støtteordning til facaderenovering.

Områdeorienteret byfornyelse i Dannebrogsgade-kvarteret i Aalborg Vestby, indre Vestby mellem Vesterbro og jernbanen og Danmarksgadekvarteret blev gennem-

ført i 1990'erne. Byøkologiprojektet, et forsøgsprojekt i relation til byfornyelsen i Danmarksgadekvarteret, er analyseret som case, se kapitel 6. I Øgadekvarteret blev der gennemført byfornyelse i 00'erne, men nu langt mere sporadisk med færre midler til rådighed - der var højkonjunktur og politisk ikke længere opbakning til at investere offentlige midler i private ejendomme.

Helhedsorienteret byfornyelse var et redskab, indført i byfornyelseslovgivningen fra 1998, til at løfte nedslidte byområder. Det var en forudsætning at program og planlægning skete i et samarbejde mellem kommunens forskellige forvaltninger og interessenter i lokalområderne, og der blev med ordningen givet statstilskud til planlægning, offentlige byrum og sociale og kulturelle foranstaltninger. Aalborg gennemførte helhedsorienteret byfornyelse i Nørresundby og Østerbrokvarteret.

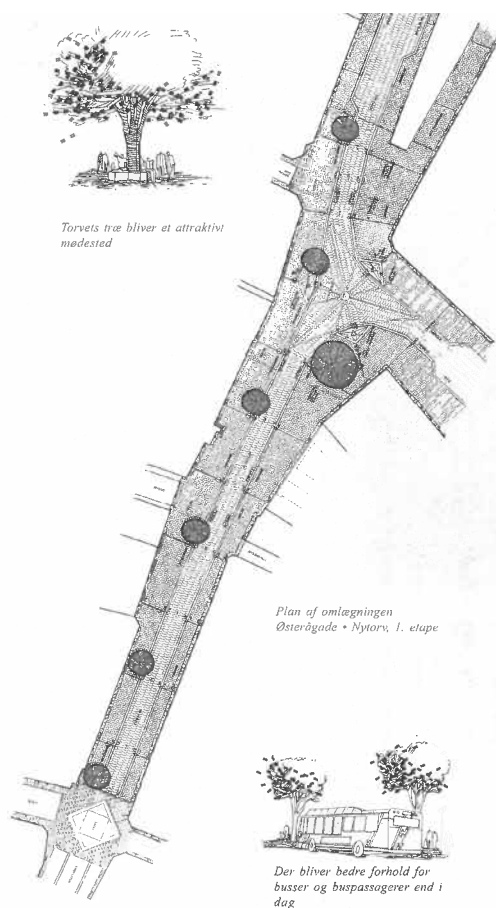


Illustration fra informationsfolder om 1. etape af omlægningen af Østerågade, fra Algade til Bispensgade, 1998.



Scenen på det dengang nyrenoverede Nørresundby Torv var et resultat af helhedsorienteret byfornyelse, med medfinansiering fra de lokale handlende. Foto fra 2000

I Nørresundby handlede den helhedsorienterede byfornyelse blandt andet om aktiviteter på torvet, resulterende i en scene med tilskud fra de handlende, om sociale aktiviteter resulterende i foreningshuset 'kulturbroen', og om planlægning af Nørresundby Havnefront. På Østerbro handlede den helhedsorienterede byfornyelse, som senere tog navneforandring til områdefornyelse, om (overvejelser om) Nordkraft, etablering af et lille torv, 'Vangs Plads', omdannelse af banestrækningen gennem området (som dog ikke blev gennemført), sociale forhold, skilterenovering, træplantning og ny belysning på Østerbro (Aalborg Kommune 2002a og 2005c). Som en udløber af processen blev etableret en Østerbroforening. Projekterne var planlagt og gennemført på tværs af forvaltningerne og i samarbejde med forskellige parter. SBI påviste med sin rapport (SBI 2008), at indsatserne havde haft afsmittende effekter på private aktiviteter i områderne.

Attraktive centrale byrum

Som led i den offentlige debat forud for udarbejdelse af bykataloget havde en række arbejdsgrupper deltaget i et planpanel under temaet 'bedre by'. En lang række af både borgere, foreninger og politikere var aktive, og det understøttede et stort fokus på kommunale investeringer i attraktive byrum, i første omgang i form af en renovering af gågaderne, som nu var mere end 30 år gamle og blev betragtet som nedslidte, med deres knækkede fliser i et modernistisk mønster som ikke længere blev anset for tidssvarende. Der blev denne gang lagt vægt på gedigne naturmaterialer, og valget faldt på kraftige granitfliser. Der havde længe været et

ønske i byen om at forbinde de to gågader til et samlet system, og politikerne besluttede en plan for omlægning af Østerågade, i første omgang mellem Algade og Bispensgade, med et trace i mønstret granit med brede fortove og en smal gade primært for busserne. 'Stjernepladsen' ved T-krydset med Nytorv blev betragtet som midtbyens absolutte centrum og udstyret med et særligt mønster samt tre kæmpe bevægelige lamper designet af Philip Starck. Byrumsdesignet blev udført af kommunens rådgiver, landskabsarkitekt Frode Birk, se illustrationen på siden overfor.

Resten af strækningen mellem John F.Kennedys Plads og havnefronten fulgte efter i etaper efter samme koncept, afsluttende i 2006 med Toldbod Plads ved havnefronten, se nedenfor. Dermed var visionen fuldført om at genskabe Boulevarden-Østerågade, skabt med gadegennembruddet i 1910, som et renoveret og attraktivt byrum hele vejen mellem banegården og havnefronten. Det viste sig dog hurtigt at granitbelæg-

Toldbod Plads ud mod havnefronten udgjorde sidste etape i den omfattende byrumsplan for Boulevarden-Østerågade. Det store springvand skulle symbolisere at det var her Østerå løb ud i Limfjorden i gamle dage. Springvandet blev programmeret til på bestemte tidspunkter af dagen at springe i takt til Händels Wassermusik som samtidig lød fra højttalere på pladsen. Pladsen blev indviet i 2006.



ningerne i køresporene ikke kunne holde til de mange busser, og efter flere reparationer blev hele strækningen fra J.F. Kennedys Plads til Vingårdsgade omlagt til asfalt, som det også tidligere var sket for køresporene på J.F. Kennedys Plads.

I tæt tilknytning til den centrale havnefront (se senere) blev Gabelstovr omlagt og indviet i 2010 med nye belægninger, matchende med henholdsvis Østerågade med mønstret granit på Gabelstovr, og med havnefronten med mere anonyme lyse betonsten på Fjordgade og Slotsgade. Metax P-huset, som var bygget i forbindelse med den planlagte cirkulationsgade, blev revet ned og erstattet af Friis, et center med 60 udvalgsvarebutikker, hotel, kontorer og 850 underjordiske p-pladser. Som en del af det projekt blev den eksisterende bygning som havde huset først Anva, siden Magasin, renoveret (Aalborg Kommune 2008e), se foto på siden overfor. I efteråret 2012 færdiggjorde Salling sit ombygningsprojekt som havde bestået af tilbygning, renovering, flere p-pladser og nye facader. Således er nu gennemført en gennemgribende fornyelse af hele den bydel som var blevet så voldsomt behandlet i 1960-1970'erne for at kunne fungere som shoppingcenter for hele regionen. Man kan sige at målet stadig er det samme, men nu blot med mere omtanke på arkitekturen.

Også Budolfi Plads, det andet store midtbyprojekt fra 1960'erne, står foran en omdannelse. Lejekontrakten

for grunden er udløbet, dagligvarebutikken lukket og grunden har været udbudt til salg med mulighed for at bygge en stor udvalgsvarebutik, men på grund af for lave priser overvejes sagen nu igen (oktober 2013). Der er mange store - og modstridende - forhåbninger til hvordan området skal udvikle sig. De handler om pladser og grønne områder, genskabelse af forbindelser i byen, og om omfanget af nybyggeri og parkeringsanlæg.

Aalborg centrale havnefront

Efter den massive kritik af det første havnefrontsområde mellem broerne for at være uattraktivt, skyggefuldt og mangle byliv, blev der prioriteret anderledes med hensyn til den centrale havnefront mellem Limfjordsbroen og Nordkraft - der skulle ikke bygges meget, men i stedet sættes på grønne byrum og rekreation. Omdannelsen kom på den politiske dagsorden efter årtusindskiftet, bl.a. initieret af planerne om Musikkens Hus, som både skulle være koncerthus og hjemsted for symfoniorkestret og byens musikuddannelser på konservatoriet og universitetet. Projektet var en stor kommunal satsning og blev først til noget efter flere års hidsig politisk uenighed om Nyhavnsgade-Strandvejens trafikale status. Symbolsk handlede det også om hvilken by Aalborg skulle være - spørgsmålet var om vejen skulle ombygges og indsnævres til 2 spor (for at skabe en attraktiv kulturby) eller fortsat være 4-sporet

Illustration af den centrale havnestrækning som en række attraktive byrum v. ÅF Lighting, Aalborg Kommunes lysrådgiver. Udarbejdet i forbindelse med at Aalborg Kommune fik lysprisen i 2011.





Nedrivning af det gamle Metax P-hus hvor Dag Hammarskjølds Gade skulle have været ført igennem og opførelse af Friis storcenter med butikker, hotel, kontorer og P-hus, har sammen med omlægning af Nytorv og Gabels Torv forandret bybilledet.



Fodgængerstrøget 'Ramblaen', som skaber forbindelse mellem den gamle handsgade Vestergade og havnefronten i Nørresundby, blev indviet i juni 2009.

(og dermed leve op til den rationelle industriby krav). Diskussionen kan siges at være en parallel til diskussionen om Dag Hammarskjølds Gade i begyndelsen af 1970'erne: Var det fortsat det vigtigste at sikre trafik al adgang direkte til midtbyen, eller skulle der i stedet sættes på byrums kvaliteter og rekreative sammenhænge? Omdannelsen af den centrale havnefront blev planlagt fra 2002 og gennemført fra 2006-2011, bortset fra Musikkens Hus området som forventes færdiggjort i 2015.

Omdannelse af det tidligere kraftværk Nordkraft til en lang række funktioner, der har med musik, teater, biograf, sport, kunst, iværksætteri med meget mere at gøre, er analyseret som case, se kapitel 8. Som led i casebeskrivelsen for Nordkraft er byomdannelsen i hele byområdet heromkring nærmere beskrevet. Det gælder både den centrale havnefront, projektet for Musikkens Hus v. de østrigske arkitekter Coop Himmelb(l)au, den igangværende byomdannelse på Østre Havn, som tidligere husede korn- og foderstofvirksomheder, udviklingen i den tidligere forlystelsespark Karolinelund samt visionerne om på sigt at åbne Østerå gennem 'Karolinelundskilen'.

Nørresundby havnefront

Den centrale havnefront i Nørresundby har også været igennem en omdannelsesproces, først med fjernelse af eksisterende bygninger og jernbaneskinner og byggeri af boliger i stokke, vinkelret på fjorden, og med en lille offentlig park i tilknytning hertil (Aalborg Kommune 2001e). Højvandssikring af kajen og fornyelse af promenaden færdiggøres i 2014-15.

Vest for den centrale havnefront er der sket omdannelse af to tidligere store industrivirksomheder, cementfabrikken i Lindholm og Andels Svineslagteriet. Dansk Andels Cementfabrik havde produceret cement ved Lindholm indtil slutningen af 1970'erne. Indtil 1990'erne blev området brugt til diverse industriel virksomhed, men efter 2000 blev området omdannet til et blandet bolig- og erhvervs kvarter efter en lokalplan udarbejdet i samarbejde mellem Aalborg Kommune og ejeren DAC (Aalborg Kommune 2000i). Hovedideen var at bevare en stor del af de gamle fabriksbygninger som grundlag for 'Lindholm Boulevard' der i øvrigt bestod af nyt kontorbyggeri i tilsvarende højde. Den store cementfabriksbygning kaldet 'Katedralen', som blev betegnet som bevaringsværdig, er netop i 2013 nedrevet for at give plads til nye ungdomsboliger. En silo, der i planen var udpeget som bevaringsværdigt vartegn for området, blev nedrevet og erstattet af et silohøjhus med boliger, se foto næste side.

Da Danish Crown lukkede slagteriet i Nørresundby i 2004, solgte de grunden til Enggaard A/S med henblik på salg og omdannelse til nyt byområde. Planlægning af området skete i et samarbejde mellem Aalborg Kommune og Enggaard A/S med SmidHammerLassen som rådgiver. Der var fokus på at området skulle fungere som en udvidelse af midtbyen med gode forbindelser med både byen via Vestergade og havnefronten (Aalborg Kommune 2006g). Alt blev revet ned forud for byggemodning, byggeri og anlæg. Der er bygget et lille butikcenter med en stor Føtex og boliger ovenpå ud mod Vestergade, et bolig-U mod fjorden, og en række ungdomsboliger. 'Fremtidens plejehjem' er under opførelse, og mere byggeri er undervejs i området, som i

øvrigt er anlagt med veje, et grønt område og en bred fodgængerforbindelse ved navn 'Ramblaen' mellem byens gamle handelsgade Vestergade og havnefronten.

Øst for Limfjordsbroen i Nørresundby arbejder Aalborg Kommune og Aalborg Havn sammen om at skabe et fælles udviklingselskab som kan varetage omdannelsen af området, heriblandt Nordhavn ved broen og den tidligere gødningsfabrik Kemira. I området ligger også Hedegård, det sidste korn- og foderstofselskab og i dag eneste tilbageværende industrivirksomhed i drift ved den bymæssige havn.

Godsbanen og Kennedyarkaden

Godsbanearbejdet kom på tale som omdannelsesområde i slutningen af 1990'erne da funktionerne var ophørt og Banedanmark overvejede at afhænde arealerne, og der blev udarbejdet en plan som bl.a. indebar en trafikal sammenkobling mellem banegårdspladsen i midtbyen og Østre Alle og dermed det overordnede vejnet. Kennedy Arkaden, som rummer et kombineret center for kollektiv trafik, biografcenter, butikker og kontorer centralt placeret ved banegården og J.F. Kennedys Plads blev realiseret og blev indviet i 2004. Projektet udnytter netop ideen med en trafikal sammenkobling via ramper mellem midtbyen og det overordnede vejnet. Projektet er det første med mobilitet som drivkraft siden de store gadegennembrud i 1960-70'erne. Kennedy Arkaden som urbant projekt er analyseret som case, se kapitel 7. Omdannelse af Godsbanearbejdet er igang (oktober 2013) med fokus på blå og grønne forbindelser, og en række uddannelser og boliger er taget i brug. Omdannelsen er beskrevet indgående i forbindelse med casebeskrivelsen af Kennenyarkaden, se kapitel 7.

Eternitten

F.L. Schmidt lukkede eternitfabrikken i Aalborg og flyttede produktionen til Tjekket i 2004. Aalborg Kommune gennemførte sammen med ejerne en planproces

for byomdannelse af området med fokus på landskab og industrikulturarv som tema. En del af de ældste cementfabriksbygninger, 4 markante siloer samt skrænterne i det dramatiske landskab, som er ladt tilbage efter mange års råstofgravning, søges bevaret i byomdannelsen (Aalborg Kommune 2009f og 2010b). Nye veje, kontorer, en række butikker og boliger er taget i brug, og mere er på vej.

Undervejs i planlægningsprocessen har kunst været et tema - der har været flere kunststillinger i området og et pilotprojekt om genanvendelse af artefakter fra produktionen i området. I øvrigt har planlægningsprocessen bestået af konkurrence, offentlig debat og workshop om områdets fremtid i de gamle industrihaler, byomdannelsesstrategi, kvalitetsprogrammer, kommuneplantillæg og lokalplaner. Nederst på modsatte side en illustration fra byomdannelsesstrategi for Eternitten (Aalborg Kommune 2006h), under overskriften 'Mål og visioner'. Det fremgår heraf at Eternitten indgår i Aalborgs bestræbelser for at blive en 'kreativ by', der henvises til 'globale vilkår', og at der skal skabes et 'innovativt klima' og 'nyskabende kulturer som konkurrenceparameter for byen'. Der tales også om 'den rummelige by' som skal forebygge sociale konflikter. Der henvises direkte til Branding Aalborg.

Satsning på ungdomsboliger

Efter finanskrisen i 2008 og den efterfølgende opbremsning af tempoet i de private investeringer i byomdannelsen, er det blevet en strategisk indsats for Aalborg Kommune at støtte opførelsen af almene boliger, i særlig grad ungdomsboliger, som samtidig skal bidrage til at gøre byen attraktiv som studieby. Således vil der på baggrund af boligprogrammerne 2010 og 2012 blive opført 4274 ungdomsboliger i årene 2010-2016. Det svarer til ca. 75% af de almene ungdomsboliger som i samme periode bygges i hele landet.

Den gamle cementfabrik i Lindholm, DAC, blev omdannet til nyt bolig- og erhvervs kvarter efter lokalplan fra 2000.





Plancherne 'projekter for milliarder' og 'boliger for milliarder' indgik i en udstilling om Aalborgs udvikling i Aalborg Lufthavn 2012. 'Vækstaksen' fra lufthavnen via havnefronterne og midtbyen og de store byomdannelsesområder til Aalborg Øst med universitet og nyt sygehus og endelig med fortsættelse til Østhavnen er blevet kendt og bredt accepteret politisk som strategisk rettesnor for byens udvikling..

Mål og visioner - den overordnede sammenhæng - illustration i byomdannelsesstrategien for Eternitten, Aalborg Kommune 2006. Collage v. C.F. Møller



Kontrasten mellem cementindustriens komplekse bygningsstrukturer, det grønne og de nye rekreative muligheder er et eksempel på, hvordan områdets potens kan indfanges og nytænkes. (Collage: Arkitektfirmaet C.F. Møller)

Visioner om den moderne by

Den aktuelle debat om de større byer har typisk tre hovedtemaer: kreativitet, oplevelser og rummelighed.

Under overskriften "den kreative by" tales der om by-

ernes evne til at omstille sig og tilpasse sig de nye globale vilkår og opbygge et innovativt klima. Med "oplevelsesbyen" er perspektivet typisk byernes evne til at tiltrække turister og højtuddannede og dermed de firmaer som beskæf-

tiger højtuddannede. De alternative kulturer og omfanget af alternative og dermed potentielt nyskabende kulturer er en afgørende konkurrenceparameter i kampen om at gøre byen interessant som besøgsby.

Med "den rummelige by" fokuseres der på byernes evne til at give plads og meningsfulde rum for forskellige grupper og dermed bl.a. forebygge sociale konflikter.

...og i Aalborgs udgave

Den lokale udgave af visionen om regionsbyen Aalborg lyder:

"Aalborg vil være en modpol til den traditionelle storby. Større af hjertet, mindre af omfang – og med højere til himlen. Vi vil dyrke kontrasterne og skabe rum for mangfoldigheden. Grib verden. Og gennem viden, samarbejde og handlekraft sikre rammerne for et liv i udvikling."

Citat: Branding Aalborg

Målet er at Eternittens omdannelse skal medvirke til at understøtte Aalborgs udvikling mod en moderne og fremtidsorienteret by.

"Set udefra er Aalborg definitivt en unik by. Her er plads og muligheder som andre byer ikke tilbyder. Huslejerne er stadig så tilpas overkommelige, at også unge og kreative ikke-opdagede talenter og iværksættere har en mulighed. Har man et udviklingspotentiale, er Aalborg stedet, hvor det kan udnyttes, og hvor man kan finde opbakning. Der er mentalt højt til himlen, og så er der gang i den....."

Citat: "Scenario 2: Det vilde Aalborg 2015", Branding Aalborg og Institut for fremtidsforskning.

Rationalerne

Modernisme, vækst og privatbilisme 1950-73

Periodens by- og vejplanlægning for Aalborg midtby udtrykker en rationalitet som hænger tæt sammen med den positive holdning til vækst og privatbilisme. Planlægningen i 1960'erne var drevet af tro på vækst og modernitet med mobilitet og biltilgængelighed i højsædet. Det var en målsætning, at man skulle kunne nå sine ærinder i city på højst 5 minutter fra den parkerede bil. Effektivitet og tidsbesparelse var en dyd i det nye vækstsamfund. Man kan derfor sige at mobilitetsrationalet var dominerende i forhold til midtbyens transformationsprojekter. Der var et stærkt fokus på styrkelse af city som et attraktivt og lettilgængeligt shoppingcenter for hele regionen.

Arkitektursynet var modernistisk, og de kritiske røster i forhold til de voldsomme nedrivninger, fx i forbindelse med de gennemførte gadegennembrud, havde ikke megen gennemslagskraft. Byplanfagligt blev projektet for Salling vurderet positivt: Et stormagasin var en positiv modernisering af det nedslidte bykvarter, hvor fodgængerpassagen på tværs af karreen, som en 'intim forbindelse mellem de 2 strøggader', erstattede de nedlagte gader. Også omdannelsen af Budolfi plads blev fagligt vurderet positivt: Den nye 3-etagers moderne bankbygning overfor Domkirken skulle 'genskabe det oprindelige indtryk af kirkebygningens dominans over for omgivelserne' og danne et skel mellem den 'urolige parkeringsplads, helt anlagt efter sit praktiske formål og den roligere Domkirkeplads, hvor overvejende æstetiske hensyn vil være bestemmende for udformningen.' Der blev således skelnet skarpt mellem æstetiske zoner og zoner hvor de praktiske formål var afgørende, og effektiviteten blev prioriteret. Alene bindingsværkshusene blev anset for bevaringsværdige, ikke bymiljøerne som sådan.

Bæredygtighed i forhold til planlægning var ikke på tale, men økonomisk bæredygtighed og vækst var naturligvis vigtig. Social bæredygtighed skulle sikres med skabelse af velfærdssamfundet, hvor alle skulle have lige adgang til velfærd og service, men det blev ikke set som et anliggende med relevans for de urbane projekter.

Bymiljø, bevaring og naboskaber 1973-90

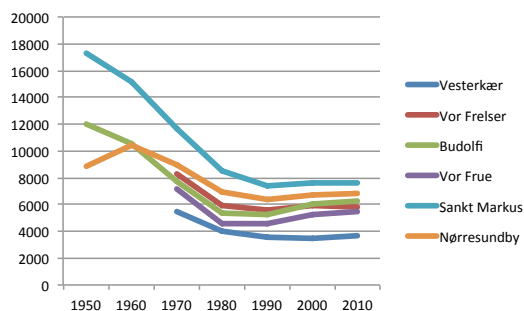
Efter afløsningen af Dag Hammarskjølds Gade gennembruddet og de nye folkelige krav om decentralisering og borgerinddragelse, og det nye fokus på lokalsamfund, fulgte et helt andet fokus i midtbyens transformationer end i forrige periode. I hele denne periode var bymiljø og styrkelse af naboskaber det vigtigste rationale for projekterne i midtbyen, og det lykkedes i 1980'erne at stabilisere befolkningen i midtbyen, trods den generelle velstandsstigning. Kommunen havde fortsat et stærkt fokus på mobilitet som rationale for projekter, men der var nu sket en geografisk forskydning til forstæderne.

Arkitektursynet for midtbyens projekter er i denne periode domineret af interessen for bevaring og tilpasning til de historiske traditioner i den konkrete kontekst. Det handlede om at forbedre byrum og sammenhænge i byen. Arkitektursynet kommer stærkt til udtryk i idekataloget for Aalborg bykerne, ikke mindst via tegninger og modeller, som viser stor kærlighed til og indlevelse i byen, men også i den byfornyelse og de øvrige byprojekter som blev gennemført i perioden. De projekter som blev foreslået af private developere, fx hotel- og kongres-centeret ved Aalborghallen, se kapitel 6, havde en anden karakter - de var først og fremmest spektakulære netop ved at indvarsle noget helt nyt og bryde med konteksten i skala og karakter.

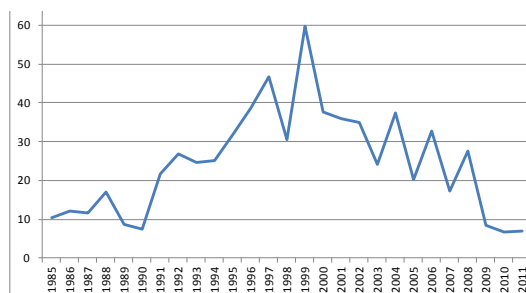
Der var et vist folkeligt fokus på bæredygtighed i miljø-mæssig forstand, men det var først efter 'Brundtland-rapporten' i 1987 (United Nations 1987), at interessen bredte sig mere generelt. Krisebevidstheden i perioden betød at der var opmærksomhed på at spare og ikke investere unødvendigt. Der var stor opmærksomhed på 'lokale værdier' såsom byens historiske karakter, bevaring af forretningsgader mv. Velfærdssamfundets lighedsideal var stadig fremherskende i den officielle politik om at alle skulle have lige adgang til velfærd og service.

Arkitektur og kultur som konkurrenceparameter 1990-2013

Arkitektursynet i bykataloget fra 1993 hylkede bybygning og den blandede by og prioriterede arkitektoniske sammenhænge og projekter fremfor funktionalistisk arealplanlægning med zoneopdeling, og der blev gjort op med kommuneplanen fra 1986, også i forhold til planlæg-



Befolkningsudvikling i en række aalborgensiske midtbysojne 1950-2010. Kilde Danmarks Statistik



Budgettal for byfornyelse i Aalborg Kommune, mio. kr.

gerroller. Der var fortsat fokus på bykernen og på at forbedre kvaliteten af byrum og skabelse af bedre sammenhænge. Perioden er præget af byomdannelse efter at de centrale industri- og havneanlæg mere eller mindre lukkede ned fra slutningen af 1980'erne. Fjordkataloget fra 1999 fokuserede på fjorden som samlende element, skabelse af flotte/spændende byrum i samspil hermed, og bevaring af industriarkitektur. I starten af perioden var der et fortsat fokus på byfornyelse og naboskaber i midtbyen, men senere blev det nedprioriteret til fordel for at skabe attraktive offentlige byrum, som kunne danne ramme om byliv, handel, kultur og events.

Op gennem 00'erne blev der med planlægning og projekter fokuseret på den nye globale økonomi og konkurrence, oplevelsesøkonomi og 'den kreative klasse', og Aalborg blev defineret som regionshovedstad i Nordjylland. Kulturfyrtårnsrationalet var dominerende som drivkraft for urbane projekter såsom den centrale havnefront, Musikkens Hus og Nordkraft. Projekterne har søgt at udnytte Aalborgs potentialer i forhold til den globale konkurrenceøkonomi, bl.a. inspireret fra en række projekter fra andre europæiske byer, se også kapitel 5. Universitetet voksede kraftigt i perioden, og det samme gjorde dets betydning for byens erhvervs- og kulturliv. Kommunens satsning på videnby med ungdomsboliger og kulturtilbud er udtryk for at byens identitet blev forandret fra at være industriby til at blive en viden- og kulturby. Bæredygtighed var bl.a. et tema i forhold til at genbruge de tidligere industriområder til byformål fremfor fortsat at bygge udenfor byen, og der blev udviklet et bredt bæredygtighedsbegreb indeholdende både social bæredygtighed, lokale værdier, miljø, natur og økonomi.

Biltilgængelighed er planlægningsmæssigt blevet nedprioriteret i midtbyen til fordel for kollektiv trafik og cykeltrafik samt fodgængertrafik (Aalborg Kommunes 2013b), men parkeringsanlæg har stadig en høj prioritet når det gælder konkrete projekter, fx på Budolfi hvor den store parkeringskapacitet, som i 1960'erne blev etableret i Vingårdsgade i forbindelse med den delvist gennemførte 'cirkulationsgade', nu betragtes og indgår som en værdifuld parameter i planlægning af omdannelsen (Aalborg Kommune 2013d).

Naboskaber som drivkraft

Efterkrigstidens bolignød blev i 1950 imødegået med en særlig byggestøttelovgivning i forhold til private (små statslånhuse) og byggeri af almene boliger i byen. Aalborg blev udbygget massivt i 1950'erne med færdiggørelsen af Øgadekvarteret omkring Sønderbroskolen og Bornholmegade mv. Der var tale om et arbejderkvarter i byen, tæt på værftet og andre store industriarbejdspladser, forsynet med skole, idrætshal, butikker og andre faciliteter til at opfylde familiernes behov, et boligkvarter i velfærdssamfundets ånd.

Op gennem 1960'erne og 70'erne fortsatte boligudbygningen udenfor midtbyen med henholdsvis private parcelhuse og almene etageboliger i forstæderne. Her nåede naboskabstankegangen, som rationale for byomdannelse i midtbyen, et lavpunkt. Midtbyplanlægningen fokuserede på henholdsvis city med udvalgsbutikker der skulle gøres tilgængelige for bilister, og på de nedslidte saneringskvarterer, der trængte til at blive revet ned og erstattet med moderne byggeri, som mere rationelt kunne leve op til den nye tids krav og ønsker.

Diskursskiftet, som blev markeret med opgivelsen af gadegennembruddet Dag Hammarskjølds Gade i 1975, medførte et nyt fokus på midtbyen som boligområde, og naboskabstankegangen fik et højdepunkt i 1980'erne med den bevarende, boligorienterede byfornyelse, hvor der også blev arbejdet meget med processer, borgerinddragelse og fællesskaber i de grønne gårde som blev skabt. Byfornyelsen fortsatte gennem 1990'erne med store offentlige investeringer, i Vestbyen med stort lokalt engagement, men senere i Danmarksgadekvarteret med lavere engagement blandt beboerne og politikerne.

Op gennem 00'erne blev bygget en del private boliger bl.a. på havnefronterne i Aalborg og Nørresundby. Den seneste store kommunale satsning på almene, primært ungdoms-, boliger i midtbyen, er tegn på at naboskabstanken igen indgår som en del af grundlaget for transformation og projekter i byen. Forud for kommunens godkendelse af projekter gennemføres en dialog med bygherren om bl.a. social bæredygtighed, som fx kan vedrøre tiltag i projekterne til at styrke beboerfællesskabet. Men i modsætning til 'den forrige bølge', er strategien i dag en anden. Kommunens rolle har ændret sig fra med byfornyelsen at være styrende til i dag, udover at føre en dialog med bygherren, at skabe rammer for private investeringer, og med mere fokus på at

skabe attraktive byrum og byliv end på fællesfaciliteter og fællesskaber i boligområderne. Denne ændrede rolle betyder også at borgerinddragelse ikke er så højt prioriteret i projekterne længere, jf. indledningsafsnittet om den samfundsmæssige udvikling og neo-liberale vending. Mange projekter har som mål at styrke midtbyen som helhed, men ofte er tilgangen til projekterne mere præget af skabelsen af et 'fyrtårn' end af hvordan de kan bidrage til området som helhed.

Mobilitet som drivkraft

Mobilitet har igennem hele perioden været en grundlæggende drivkraft for urbane projekter. Mobilitet har imidlertid haft meget forskellig status og dominans i forskellige perioder, ligesom begrebet har haft forskellige betydninger i byplanlægningen på forskellige tidspunkter, alt efter hvilke diskurser der har været fremherskende. I 1930'erne, hvor der var krise og høj arbejdsløshed, fungerede mobilitet i Aalborg som den helt store drivkraft for vækst og byomdannelse, og man gennemførte Vesterbro gadegennembruddet og byggede Limfjordsbroen og Lufthavnen. Tankegangen var at gode forbindelser gennem byen og på tværs af fjorden, og mulighed for hurtig forbindelse til hele verden via lufthavnen, var det der skulle bringe Aalborg fremad. Man så mobilitet som et udtryk for fremskridt.

Illustration af letbane som kan forbinde midtbyen, her Boulevarden, med det nye universitetshospital via 'vækstaksen'. V. Henning Larsen Architects 2013



I 1950'erne og 1960'erne var der stort fokus på den voksende biltrafik og en tro på at denne vækst var tæt forbundet med økonomisk vækst i samfundet. Den fremherskende byplantankegang var derfor, at den gamle midtby, hvor butikkerne var koncentreret, skulle sikres høj biltilgængelighed. Derfor blev der planlagt en cirkulationsgade hele vejen rundt om et skarpt afgrænset city, med tilknyttede parkeringspladser. Nogle af de planlagte gadegennembrud og saneringer af tætte kvarterer blev gennemført, mens andre blev opgivet da diskursen skiftede efter oliekrisen i 1973.

Mobilitetstankegangen i resten af 70'erne og 80'erne var mere tilbagetrukket, når det drejer sig om midtbyen. Fokus var nu på trafikikkerhed, og der blev gennemført trafiksanering og etableret cykelstier, således på Vesterbro i 1983-84. Gågadenettet i indre by blev udvidet, og busserne blev udskilt i midtbyen med busgade i 1979 i forbindelse med Medborgerhuset og busterminal på Nytorv (Skov-Madsen, 2009).

Efter 1990 fortsatte indsatsen med at forbedre sammenhængene i byen for bløde trafikanter, nu med fokus på konkurrencen med andre byer: Aalborg skulle have de flotteste gågader i Danmark, og Boulevarden og Østerågade blev ombygget med brede fortove og smalle kørespor. Omdannelsen af den centrale havnefront handlede - udover kultur og rekreation - også om at skabe bedre forbindelser og bedre sammenhænge i byen for bløde trafikanter.

De statsstøttede Trafik- og Miljøplaner blev introduceret som instrument i begyndelsen af 1990'erne, og Aalborg Kommune vedtog sin første Trafik- og Miljøhandlingsplan i 1994 med vægt på at nedbringe emissioner og prioritere cykeltrafik og kollektiv trafik. Aalborg har desuden siden 1993 deltaget i en lang række internationale EU-projekter, som har bidraget med støtte til bl.a. ombygningen af J.F. Kennedys Plads og Østerågade, cykelstier og kampagner, elektronisk P-info system, busprioritering, hybridbusser og forsøg med elbiler (Jensen, H.J.J. 2009).

Efter megen diskussion blev bybusterminalen flyttet fra Nytorv til Kennedyarkaden ved siden af Banegården for at skabe bedre sammenhæng i byens kollektive trafik. Senest er der gennemført en analyse vedr. letbane i byens 'vækstakse', som på den måde kan komme til at fungere som ryggrad for den fremtidige byudvikling,

og på finanslovsforslaget for 2014 er det lykkedes at få afsat midler til udbygning med baneforbindelse til lufthavnen i årene 2016-19. I dag er tankegangen både rettet mod mobilitet internt mellem bydelene, men også udad til andre byer og verden. En god mobilitet ses som en konkurrenceparameter og bruges i brandingøjemed. Det nye i forhold til fx 1930'erne er et andet fokus på bæredygtighed og kollektive løsninger samt ikke mindst nedprioriteringen af biltrafik i midtbyen. Det ser dog ud til at være vanskeligt at føre denne nedprioritering igennem, når det kommer til de konkrete projekter - Salling har netop udvidet sit P-anlæg med ca. 100 pladser, og der var også med udbuddet af Budolfi Plads, som imidlertid blev bremset, lagt op til at bevare den store p-kapacitet her i forbindelse med byggeri af et nyt varehus. Biltilgængelighed har stadig meget stor vigtighed for projekterne i midtbyen, men de arkitektoniske løsninger er blevet betydeligt mere sofistikeret siden 1960'erne.

Udenfor midtbyen har mobilitet i høj grad været fremherskende som planlægningsrationale i hele perioden, jf. planlægning for 3. Limfjordsforbindelse, Egnspanvej, forbedring af vejssystemet i City Syd og forbindelse til motorvejsnettet mv.

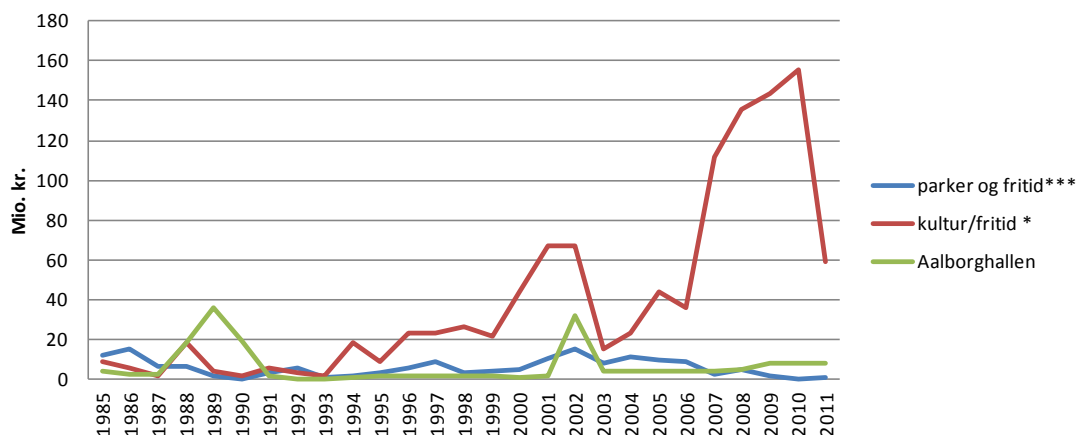
Fyrtårne som drivkraft

Aalborghallen fra 1953 og Kunsten (tidligere Nordjyllands Kunstmuseum) fra 1972 er to 'kulturfyrtårne' udenfor den tætte midtby. På dette tidspunkt - i den første periode - var det en selvfølge at disse regionale kulturelle institutioner skulle placeres, hvor der var en meget god biltilgængelighed. Tilsvarende blev det nye universitet AUC placeret udenfor bymidten, mens argumenter om at universitetet i stedet burde indrettes i efterladte industribygninger i midtbyen blev afvist som upraktiske og urealistiske.

Det centralt placerede 'medborgerhus' fra 1980, dvs fra 'mellemprioriteten', fremstår som et symbol på velfærds-samfundets fokus på demokratisk adgang til kultur. Dengang blev kultur i form af almen dannelse og medborgerskab prioriteret som det primære.

Gennem den seneste periode har fyrtårnstankegangen vokset sig større. Havnekonkurrencen i 1989 blev startskud til en periode med meget store kommunale investeringer i opgradering af centrale byrum og

Budgettal for Aalborg Kommune



Budgettal for Aalborg Kommune i mio. kr. Den røde kurve markerer kultur- og fritidsområdet. De to markante hop er udtryk for renovering af Aalborg Stadion og Haraldslund svømmehal i 2000-2002, og ny skøjtehal og svømmehal i Aalborg Øst samt ikke mindst Nordkraft og Musikkens Hus i årene 2007-2010. De seneste store investeringer har således været færdiggørelse af projekter som var sat igang inden finanskrisen ramte i 2008.

byområder til at blive 'attraktive' fremfor blot velfungerende. Helhedsorienterede byfornyelsesprojekter og byrumsprojekter havde fokus på byliv og scener til lokal kultur, og på arkitektonisk forskønnelse for at styrke områderne og midtbyen som helhed, hvilket naturligvis også er udtryk for en områdetankegang. Midtbyens samlede attraktion (i modsætning til 'aflastningscentret' City Syd udenfor byen) har indgået som konkurrenceparameter i handelsstandsforeningen Aalborg Citys kampagner og arrangementer, hvor shopping og kultur ses i en tæt sammenhæng, fx i forbindelse med jævnlige 'day and night' arrangementer (Aalborg City 2013). Omdannelsen af den centrale havnefront med parker, nye aktivitetsrum, havnebad og kulturinstitutioner har haft sit fokus på at udvikle midtbyens byrum med attraktive rammer til nye former for rekreation og kultur, og den centrale havnefront fungerer således som et kulturelt fyrtårnsprojekt. Satsningen på Musikkens Hus og Nordkraft må ses som absolutte toppunkter i fyrtårnsstrategien. Rationalet for disse projekter er at de som 'fyrtårne' skal fungere som trækplastre og tiltrække mennesker fra et meget stort område og således 'smitte af' på både de nære omgivelser og hele byen og regionen. Disse projekter handler, udover reelt at levere attraktive rammer for gode oplevelser og aktiviteter, også meget om branding af byen.

I Aalborgs byomdannelse gennem de seneste 10 år

har været fokuseret meget på kulturarv, spektakulær arkitektur, højhuse, bæredygtighedseksperimenter, midlertidighed og byliv. Derudover er der gjort mange indsatser for at skabe nye typer mangfoldige og attraktive byrum, som kan spille en vigtig rolle i videnssamfundet. Udover de kvaliteter, som kunne skabes og er skabt på de enkelte konkrete steder, har det været et mål at gøre opmærksom på sig selv med særlige attraktioner og derved brande byen.

Bølgemodell for urbane projekter i Aalborg

Naboskabskurven, som drivkraft for projekter i midtbyen, ligger i bund i 1960'erne. Som i mange andre byer fokuseres der mere på at fjerne boligerne i byen end på at skabe og styrke naboskaber i boligområderne her. Kritikken af den brutale byplanlægning opstod netop på dette tidspunkt i USAs storbyer og senere i europæiske byer herunder København, og der blev samlet masser af opbakning og kræfter i Aalborg til den nye indsats med at skabe naboskaber i midtbyen. Først med 1990'ernes bevidsthed om industriens forsvinden og den nye konkurrence mellem byer daler projekternes fokus på naboskaber og hverdagsliv i byen til fordel for offentligt byliv. Men niveauet, dvs. prioriteringen, ligger tydeligvis højere i dag end i 1960'erne. Byøkologiprojektet i Aalborg (se caseanalysen kapitel 6) blev planlagt og gennemført i 1990'erne, mens den

politiske interesse for byfornyelsen var dalende. I dag er byfornyelsesindsatsen i høj grad flyttet til at handle om energi, indeklima, store almene boligområder, dårlige boliger på landet og andre problemstillinger som ikke hører midtbyområder til (specialkonsulent Helga Madsen, 2012).

Det nye satsning på almene boliger og boligområder i midtbyen, markeret med boligprogrammerne for 2010 og 2012, kan være tegn på en begyndende stigning i kurven igen.

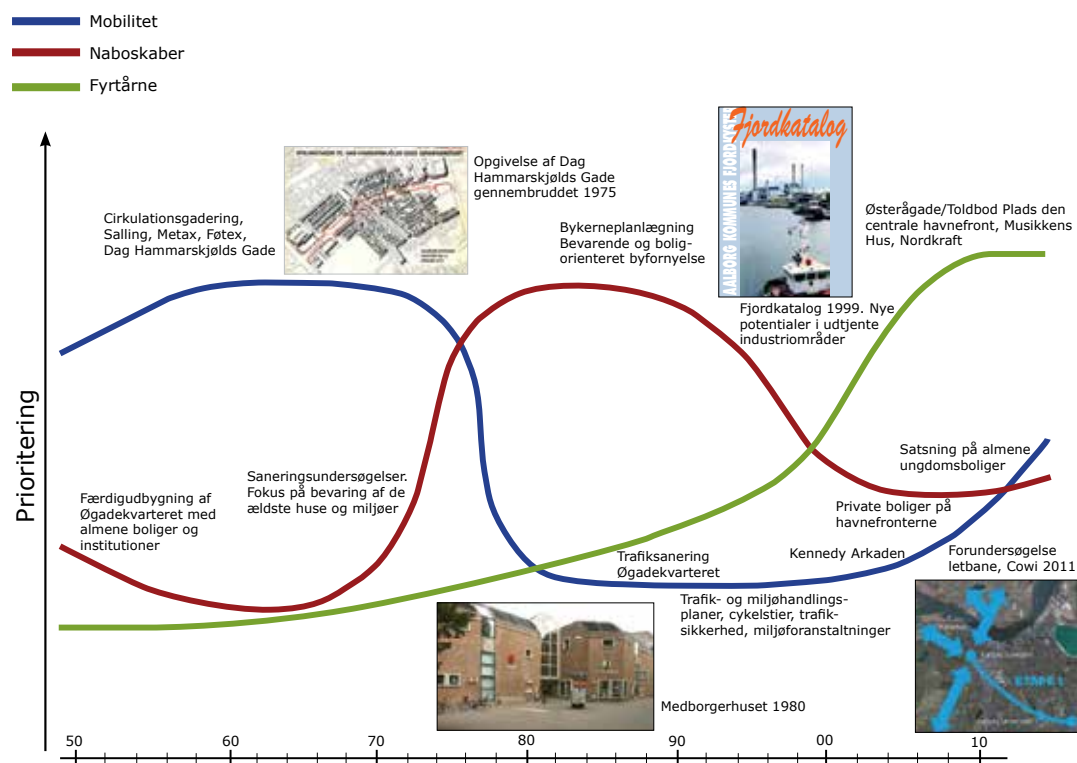
Når mobilitetskurven, jf. figuren, ligger i bund fra 1970'erne og helt frem til 2010, betyder det ikke at der ikke er gennemført en lang række trafikale projekter i midtbyen, hvor mobilitet har spillet en stor rolle. Det er udtryk for en fortolkning af at det ikke har været mobilitet der har drevet de projekter som har haft det største fokus og forandret byen. Bybusterminalen på

Nytorv fra 1980'erne havde ganske vist stort fokus men forandrede ikke for alvor byens fysik.

Vækstaksen, som blev lanceret i planstrategien fra 2011, og det efterfølgende igangværende planlægningsarbejde, herunder forundersøgelsen om en mulig letbane, hvor 1. etape kan forbinde midtbyen med Universitetet og det nye hospital, viser at mobilitet tilsyneladende igen begynder at spille en større rolle som grundlag og vigtigt element i forhold til planlægning og byudvikling, også i midtbyen, se illustrationen af letbane på Boulevarden.

Da rationalekurven alene vedrører midtbyens projekter, ligger fyrtårnskurven lavt men stigende frem til 1990'erne, hvor der kommer mere fokus på stedenes attraktivitet og byens branding som kultur- og videnscenter for regionen. Det hænger sammen med den stigende interesse for byen som attraktion. Medborgerhuset fra 1980 kan ses som et fyrtårn der skulle

Fortolkning af rationalernes betydning for urbane projekter



De tre rationaler har bølget frem og tilbage i betydning for projekterne i Aalborg Midtby siden 1950

sikre og signalere velfærd til alle. Placeringen i midtbyen, netop hvor den planlagte Dag Hammarskjølds Gade skulle have været tilsluttet Nyhavnsgade, så centergaderingen kunne blive komplet, var en markering af diskursskiftet i midtbyplanlægningen. Som sådan kan Medborgerhuset som projekt fortolkes som en understøtning af rationalet om naboskaber i midtbyen lige så meget som fyrtårnsrationalet.

Som beskrevet kom der mere og mere fokus på kultur og branding op gennem 90'erne og 00'erne med et toppunkt i forbindelse med de store investeringer i Nordkraft og Musikkens Hus på havnefronten. Det kan godt være de offentlige kulturinvesteringer falder efter krisen, men tankegangen om stedernes attraktivitet som konkurrenceparameter i vidensamfundet er ikke mindsket, hvilket ses fx med udbygning med universitetscampus i midtbyen. Derfor vil fyrtårnskurven muligvis falde lidt, men fortsat ligge højt i forhold til tidligere.

Krydsningspunkterne markerer skift i fokus

De enkelte rationaler i figuren, som fortolker drivkræfterne for midtbyens projekter i Aalborg, krydser hinanden i alt 4 steder, se figuren. Disse krydsninger kan betragtes som markering af skift i fokus og skal uddybes her, bl.a. ved at sammenholde krydsningspunkterne i bølgemodellen, som jo er lokal for Aalborg, med figuren s. 81 i afsnittet om periodisering, hvor de globale og nationale niveauer indgår.

1975 - Opgivelse af Dag Hammarskjølds Gade gennembruddet markerer et tydeligt kursskifte mellem mobilitet og naboskabstankegang som drivkraft for midtbyens transformationer. Tidspunktet markerer et tydeligt skifte mellem to helt forskellige typer projekter. Det lokale kursskifte var, trods det at en lang række aktører og tilfældigheder spillede ind, sammenfaldende med et nationalt kursskifte, hvor bl.a. statsstøtten til trafikal tilgængelighed forsvandt og der på byfornyelsesområdet opstod modstand mod nedrivninger af saneringsmodne kvarterer.

1980 - Medborgerhuset satte en 'prop i hullet' mod Nyhavnsgade hvor Dag Hammarskjølds Gade var planlagt til at skulle være brudt igennem. Medborgerhuset som hovedbibliotek for den nye kommune efter kommunalreformen havde været planlagt op gennem 1970'erne og markerer velfærdssamfundets fokus

på kultur og den demokratiske adgang hertil. Selve placeringen understreger det kursskifte, som byplanlægningen havde undergået. Medborgerhuset markerer et lavpunkt for mobilitet som drivkraft for urbane projekter.

Nationalt hænger medborgerhuset sammen med det store fokus på borgerinddragelse og processer i planlægning, jf. planlovreformen og den nye byfornyelseslov som var under forberedelse. Selve navnet 'medborgerhus' indikerer at man er på linje med disse nationale tendenser.

1999 - Fjordkataloget satte en ny dagsorden om udnyttelse af industriens kulturarv og andre potentialer i byen og landskabet til at skabe nye attraktive steder, og det skulle indgå som led i styrkelse af Aalborg i konkurrencen med andre byer i Danmark og globalt. Krydsningspunktet markerer en nedprioritering af byfornyelsen, som ikke længere skulle drive fornyelse og nytænkning, og kommunen og det offentlige skulle ikke længere spille en hovedrolle på boligmarkedet, som i høj grad blev overladt til markedskræfterne. Kommunen så i stedet sin rolle som dialogpartner og som skabende rammer for private virksomheder på markedet.

Dette lokale skifte foregriber den nationale nedprioritering af byfornyelsen og erhvervs- og bypolitisk udvalgte arbejde, som i 2001 satte fokus på behovet for nye redskaber til byomdannelse af ledigblevne arealer.

2010 - Vækstaksen som strategi for byomdannelse og -udvikling i Aalborg, og forundersøgelsen af gennemførelse af letbane som en rygrad for byudvikling mellem midtbyen og Aalborg Øst, markerer at mobilitet (måske) igen er på vej til at blive drivende for urban transformation.

På det nationale plan stemmer det sammen med et øget fokus på dels bæredygtighed og dels et fokus på nye mere og omkostningseffektive måder at løse bymæssige problemer på, ikke mindst med hensyn til transport. Alle store byer ønsker sig en letbane, og dette ønske refererer bl.a. til en global diskurs som udover andre ting også handler om den levedygtige by og økonomisk vækst (Olesen 2012a). Denne inspiration fra andre europæiske byer i dansk planlægning uddybes nærmere i kapitel 5.

Kapitel 5

Urbane projekter i Danmark og Europa 1990-2013

Introduktion

Efter kapitel 4, hvor udviklingen af byplanpraksis i Aalborg blev undersøgt, særligt med henblik på urbane projekter og bevægelserne mellem rationalerne og strategierne bag dem, er der behov for at undersøge om Aalborgs udvikling kan spejles i et større billede. Derfor tages fat på den danske praksis mere generelt, ikke i dybden på samme måde som for Aalborg men ud fra en gennemgang af artikler i fagbladet *Byplan* i perioden efter 1990. I forbindelse med periodiseringen i kapitel 4 blev der undersøgt 3 niveauer med henblik på udviklinger og samvarianser mellem forskellige tidsskalaer, det lokale, det nationale og det globale. Når der i dette kapitel tages fat på den danske udvikling er der ikke tale om et nationalt niveau i den forstand som det blev undersøgt i kapitel 4 - fx vedr. lovgivning. Det er blot et ønske at få et mere generelt billede af urbane projekter i andre danske byer end Aalborg for at kunne referere bredere til udviklinger og tendenser. De projekter og den praksis, som omtales i dette kapitel, er således ikke udtryk for et andet 'niveau' i hierarkisk forstand men blot for en mere generel beskrivelse for Danmark som helhed.

Vel vidende at byerne ikke opererer isoleret hver for sig men indgår i netværk af alle slags, sker der en masse inspiration på kryds og tværs. De globale trends har betydning for alle byer, og mange byer oplever de samme udfordringer, og arbejder og eksperimenterer med henblik på at løse dem. Der er udvalgt en række særligt ikoniske projekter, som har det til fælles at de har 'dannede skole' og hver for sig er kommet til at fungere som 'rejsende ideer' (Tait/Jensen 2007) for projekter andre steder, herunder i Danmark. Eksemplerne betegnes som paradigmatiske fordi de, bl.a. som studietursmål, i høj grad har opnået status som referenceeksempler som eksponenter for særlige projektilgange som altså her er afprøvet med succes. Disse paradigmatiske eksempler undersøges, ikke dybtgående som cases men ud fra tilgængeligt materiale, dvs. diverse litteratur og websider. Udover fokus på rationalerne er projektmodellen fra kapitel 3 anvendt, dvs. der er fokuseret på aspekterne i netværksmodellen - sted, diskurs, planlægning, narrativer, magt og repræsentationer.

I kapitel 4 blev tiden efter 1950 periodiseret i forhold til urbane projekter, og der blev defineret 3 perioder.

Fokus for dette kapitel er den seneste periode, efter 1990. Det er den periode, hvor samfundet og de politiske og økonomiske strukturer er blevet grundlæggende ændret siden efterkrigstidens opbygning af velfærdssamfundet, efter en 'mellempæriode' i 70'erne og 80'erne. De teorier om byernes udvikling, som præger perioden efter 1990, handler jf. kapitel 2 om oplevelsesøkonomi, den kreative klasse og kulturplanlægning med stedet som konkurrenceparameter, fokus på autenticitet, offentligt byliv og byrum, oplevelsesbyen og genbrug af industriklutursens efterladenskaber i form af anlæg og landskaber, men også om bæredygtighed og ny kritisk mobilitetstænkning, hvor både mennesker, varer, informationer og tegn hele tiden er i bevægelse i forhold til hinanden og kun skaber mening i et sammenhængende netværk. Disse teorier og udfordringer ligger til grund for periodens byplanpraksis i Danmark, og for de eksempler som er beskrevet. Projekterne fra perioden (både ude og hjemme) skal først og fremmest ses som led i byernes transformation fra industri- til videnbyer og har haft skabelse af nye stedskvaliteter i byens netværk som mål. For manges vedkommende har vækst og branding i konkurrencen mellem byer haft stor vægt.

Læsevejledning

Kapitlets første hovedafsnit bringer et overblik over den danske byplanfaglige udvikling og debat vedrørende urbane projekter i perioden på baggrund af relevante artikler og omtale i fagbladet *Byplan*. Udviklingen fortolkes og beskrives via en bølgemodel tilsvarende modellen for Aalborg i kapitel 4.

En opsamling af de undersøgte paradigmatiske eksempler på urbane projekter fra forskellige europæiske byer indledes med en nærmere beskrivelse af konceptet 'rejsende ideer' (Tait og Jensen 2007), og derefter samles op på strategierne, analyseaspekterne og rationalerne i eksemplerne, herunder hvordan de er mikset i projekterne, og hvordan de har udviklet sig over tid.

Til sidst i kapitlet er eksemplerne fremstillet kortfattet, med 1 side til hver, ud fra netværksmodellens systematik.

Byplanfaglig udvikling i Danmark siden 1990

Efter 1990 er de politiske og økonomiske strukturer i samfundet grundlæggende ændret siden efterkrigstidens opbygning af velfærdssamfund, jf. kapitel 4. Det mere og mere integrerede verdensmarked, og den neoliberale vending og deraf følgende øgede rolle til byerne via den globale konkurrence, er grundlaget for de teorier og trends som alle er knyttet til den økonomiske 'forestilling' (Jessop 2004) om vidensbaseret økonomi. Omstilling til vidensbaseret økonomi, eller KBE for knowledge-based-economy, har været en vigtig ny betingelse for byerne, og transformationerne er i meget stort omfang fra hver enkelt bys side set som led i den grundlæggende ændring fra at være industriby til at blive en by som skal leve af viden, kultur og oplevelser.

For at få et vist overblik over hvordan den faglige praksis og debat på området i Danmark egentlig har været i perioden siden 1990, og hvilke rationaler og strategier som har ligget til grund for urbane projekter, er en gennemgang af artikler om emnet i fagtidsskriftet Byplan i perioden blevet gennemført. Byplan er Foreningen af Byplanlæggere og Dansk Byplanlaboratoriums tidsskrift. Det er et fagblad der har som formål at diskutere de strukturelle forhold der afgør byernes udformning, og som søger at sikre en alsidig behandling af tidens planlægnings spørgsmål i et bredt spektrum der henvender

sig både til folkevalgte og fagplanlæggere. Men primært er bladet skrevet af fagfolk for fagfolk. Bladet har eksisteret siden 1948 (www.byplanlab.dk).

I det følgende skal der, på baggrund af gennemgangen, gives en beskrivelse af udviklingen i de danske diskurser og planlægningssyn. Når man bladrer alle de gamle, og de nyere, numre af Byplan igennem, er det sålænde hvor meget diskursen har ændret sig. Hele opfattelsen af hvad planlægning er, og hvad vi som planlæggere kan og skal stille op med de bymæssige problemer vi udfordres af, er skiftet markant. Nederst på siden to eksempler fra artikler om henholdsvis forhandlingsplanlægning og turisme. Det synes tydeligt at der siden dengang er der sket en kraftig ændring af planlæggernes selvforståelse fra en fag-faglig rolle henimod forhandlingsplanlægning (som var nyt i 1990) og en mere helhedsorienteret og strategisk orientering. Til sidst i afsnittet skal strategiudviklingen indenfor de tre rationaler i den danske praksis siden 1990 fortolkes. I hele dette afsnit refererer årstal i parentes til artikler i Byplan fra Dansk Byplanlaboratorium.

Miljøfokus i to bølger

Byplan var i starten af 1990'erne præget meget af Brundtland-rapporten om bæredygtig udvikling og EUs grønne bog om bymiljø (United Nations 1987, EU-kommisjonen 1990). Planlægning blev af en del forfattere set som det redskab, der skulle styre samfundsudviklingen

Den kommunale byplanlægger og forhandlingsplanlægningen

Af Jørgen Boe

Lilly planlænger - hånd med tegning Jørgen Boe.

De kommunale ansatte planlægger udførelsen af et stort og anderledes forløb. Debet er det store behov med i gennemsnit kommunale planer og områder. Debet er det store behov med i gennemsnit kommunale planer og områder. Debet er det store behov med i gennemsnit kommunale planer og områder.

Det er nu et helt andet politisk krav, at planlægningen skal være fleksibel, og at planlæggeren skal være positioneret for et samarbejde med private virksomheder.

Planlægningen er stærkt og sikrer helheden en vis kontrol og stabilitet i processen, men vilen til med et samarbejde at skifte sigtaler er kraftigt til stede, hvis der viser sig en politisk eller økonomisk fordel herud.

Litteren mellem de private og de offentlige parter er klart trukket op i denne proces, der kan kaldes forhandlingsplanlægning. Det offentlige interesser ligger i at få løst et planlægningsproblem så kvalificeret som muligt uden eller med kun ringe udgifter for kommunen. Bygherens eller projektforskerens, som man vil kalde den private part i sagen, har lige så klare interesser: at sikre sig en byopbygning i et attraktivt område og med størst mulig fortjeneste på sagen.

I det spil bliver den offentlige ansatte planlægger ofte udsat, hvis alle kan

forstå at skabe og afbryde. Den økonomiske planlægningsforholdning har ikke en element og det bliver ikke altid det der, hver det resultaterne politiske system og det lokale projektforskerens samarbejde.

Der er for tiden to store projekter i Odense, som kendes for givet og erfaringsrigt med forhandlingsplanlægningens fordele og ulemper.

Projekt 1. Thomas B. Thurges Gade

Kommunen har længe ville løse det store planlægningsproblemet, der ligger i, at en stor metropol krydser midt gennem det centrale bystrukturer og deler byen i to dele.

Der er vedtaget en lokalplan, der bygger på den fordelagtige, at gaden bibeholdes som del af bystrukturer og petrar udgangspunkt til midtbyen og barne, men tælleligning, hvoerfor det bygger omgivelser rummelighed, så der skabes sammenheng mellem bydelene.

Et entreprenørskabet, et pengeinstitut og et trafikredningsnet og det samfund og har fordelagtig interesser i måls i projekter udvikling på at opnå samarbejde i kommunens område som, at rummelighed og de efterfølgende grundlæggende udgifter for byggeselskabet operer hinanden. Kommunen har til dette oprettet en række kvalitative krav til projekterne. Vi har med en stor planlægningsmæssig deltagelse i samarbejde med kommunens tekniske fag med et beslutningsgrundlag, hvor alle de væsentligste faktorer er kendte.

Det opvandede i denne proces har for den kommunale planlægger været at fastholde kvalitetskravet, men dog være samarbejdsvillig og kreativitet i betingelserne på at få det resultat, alle kan være tjent med.

Idens med forhandlingsplanlægning er en grundlæggende, at projekter bliver mere gennemarbejdet og realiserbart end andre projekter, og at en større bredde af interesser arbejder for sagen.

Fra Byplan 6, 1990, om forhandlingsplanlægning - tegning v. Jørgen Boe

Danske middelalderbyer og turismen

– en attraktiv vej i monumentplejen?

Af Jørgen Elvén Jensen

Planstyrelsen finansierer i disse år en undersøgelse af byernes middelalderlige bymiljø. Det er besluttet at undersøge samtlige Danmarks ca. 70 middelalderbyer for at skulle et samlet overblik over deres særlige monumenttype indhold og tilstand her i landet. Fyn med omgivelser er blev udvalgt som det første regionale undersøgelsesområde, og resultatene herfra er enestående.

De middelalderlige byplaner har fungeret indtil den nyeste tid. De må være udtaget en gang for alle under anlægsstadiet i 1000-1100 årene og siden vedligeholdt som byens fysiske disposition gennem århundrederne. Byernes funktionelle opbygning og sociale inddeling - alle de

rumlige hovedtræk har passeret mere eller mindre uskadt gennem tiden.

Købstæderne som kulturlandskabsgenstande

Byerne viser sig med andre ord at være seje og uendelige beredte genstande. Bygninger højer til deres mest flygtige sider, og her står vi som en gennemsnitlig udbudsfindrig på over 100 år, men selv og fortælle om en generationsstrække bag sig, så alder planlægningen i byplanen det næste stadiet, hvilken mening oplyses for byerne har med sig. Ser man på et sammentaget kulturlandskab som en middelalderlig by, er det egentlig helt ikke overraskende, at plan og rum har

Bydelings Eftersigt i september 1907 eller 1908. Fra middelalderbyerne kan vi få en overblik over deres bystruktur som med et moderne byplanlægning.

veret dens stabile hovedtræk. Når byerne holdt sig stabile, skyldes det indledt først og fremmest, at samfundet var stabil i dens økonomi og indhold. At byerne selv som social genstand må have været som en konvererende faktor, er en anden sag.

Rest forskningens opgave er det resultat, der på en gang lægger byerne over i kategorien af vidtløftige bebyggelses- og kulturlandskabs genstande. Det kan fore fore med sig, at byernes planforhold og kulturlandskaber rum udsætte for en mere begrundet fra mange sider i denne fremover. Så selv om landet er gædeligt for landet - de bedste lande har gamle, velbevarede byer - kan købstæderne se frem til tider med voksende krav om monumentplejen. Som et i kulturren, prognoser tyder på at flere folk vil gæste byen for dens autentiske stemnings skyld, og byerne vil stålle krav om acceptabel levetid.

Turistdomomi og monumentplejen

I den situation kan det være nærliggende at skærpe indsatser i byens levetid som indretning af genstande og samtidig få løst nogle problemer i monumentplejen. Man kunne vælge at restaurere byens økonomiske genstande og så gøre dem attraktive at besøge. At trække turister til og besøge deres ophold til at gøre byens økonomiske genstande et så ganske legitim markedsstrategi, som det kunne være fristende at se nærmere på. Mange byer lever allerede på grund af deres forfaldne kulturlandskaber som rum som i midtby i bydelens, men også uden kulturlandskaber med i bydelingsforholdene.

De middelalderlige byer kulturlandskaber rum er den sidste helheds kulturlandskaber.

Fra Byplan 5, 1990, om danske middelalderbyer og turismen

Herefter var der artikler om kvarterløft i 2001, 2002 og 2003 i forbindelse med resultaterne af nogle af kvarterløftprojekterne i Danmark. En efterfølger i 2008 kom i form af artiklen '10 år med kvarterløft'. Siden er byfornyelsen (indtil videre) forsvundet fuldstændigt ud af bladets spalter. Men måske er emnet på vej ind igen. Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter nedsatte i februar 2013 en bypolitisk 'tænketaank der skal se på fremtidens by som ramme for det gode liv med plads til alle' (Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter 2013) som et initiativ i retning af fokus på livskvalitet, herunder naboskaber, fremfor vækst og konkurrence, og byplanlaboratoriet afholdt i september 2013 en konference om områdefornyelse og bypolitik i de store byer 'fællesskab og vækst i byfornyelsen' (Dansk Byplanlaboratorium 2013).

Byarkitektur i midtbyområder, som i 1990'erne typisk var blevet omtalt i sammenhæng med byfornyelse og kommuneatlas, blev herefter behandlet i sammenhæng med emner som kulturmiljø, bykvalitet og højhuspolitik i den kreative vidensøkonomi m.m. Landskabsarkitektur har været emne for en artikel om hollandsk landskabsarkitektur i 2004.

Til gengæld for den manglende fokus på naboskaber og byfornyelse i midtbyområder, blev forstadsproblematikker behandlet i en række artikler, bl.a. i sammenhæng med kvarterløftprojekterne, men også som selvstændige artikler. I 2000 var der en lang række artikler om forstadsproblematikker, herunder artikler om forstadens

livstil, problemramte boligområder og naboskabsplanlægning i forstaden. I 2006 var der igen et par artikler om forstadsliv og belastede bo- og boligområder, og i 2010 og 2011 artikler om segregation i danske storbyer og en artikel om en ny generation af omdannelsesplaner via helhedsplaner for de almene boligområder.

Ørestadsprojektet og de nye byregioner

Generelt i perioden efter 1990 kan ses et skifte i måden at beskrive byplanfaget på, hvor der sættes mere og mere fokus på ændrede konkurrencevilkår. Det vedrører de fleste af de emner som omtales og debatteres i bladet. I 1990'erne er det først Ørestadsprojektet som sættes i et konkurrencemæssigt perspektiv i forhold til de øvrige byregioner i EU. Ørestadsprojektet ses i flere artikler som udtryk for nye toner med hensyn til planlægningen i København, hvor regeringens tiltagende satsning på hovedstadens udvikling bliver kritiseret for at svigte de tidligere mål om lighed i landsplanlægningen.

Hovedparten af artiklerne om Ørestaden fra 1990'erne er yderst kritiske overfor Ørestaden som ide, dels fordi det brød med den traditionelle lighedstankegang i planlægningen at staten investerede så stort i hovedstaden, dels fordi der med metroen blev lagt så megen vægt på Ørestaden fremfor de historiske bykvarterer. Flere af artiklerne om Ørestaden har fokus på Øresundsregionens status i forhold til andre byregioner i EU, og hvordan regionen kan styrkes i forhold til europæiske konkurrenter.



Fra *Byplan 2*, 1991, om Ørestadssatsningen



Fra *Byplan 1*, 2003, om byvækst som en udfordring, Ferring

Med udgangspunkt i landsplanredegørelsen fra 2006 (Miljøministeriet 2006), som opererede med en ny inddeling af landet efter byregioner og vækst, blev 'den østjyske båndby' omtalt, ligesom der i 2008 og 2009 var artikler om den dynamiske østjyske byregion. Samtidig blev den ulige udvikling på landsplan med vækst i hovedstaden og Østjylland, og til gengæld tilbagegang i 'udkantsdanmark', italesat.

Omdannelse fra industri til kultur og viden

Et andet omfattende tema i Byplan, by- og havneomdannelse, bliver også fra begyndelsen af 1990'erne sat ind i en ramme bestående af globalisering og bykonkurrence, ikke mindst via de udenlandske eksempler fra London Docklands og Hamburg, der omtales som Nordtysklands metropol og 'boomtown' efter murens fald, og 'urban management' i Rotterdam.

Op mod årtusindskiftet blev bragt flere artikler om byomdannelse som led i bypolitik, i 2001 omtalt som omdannelse fra industri til 'serviceerhverv', og byudvikling blev omtalt som international konkurrenceparameter. Richard Floridas 3T'er og branding af byer kom på dagsordenen i 2004 med en artikel 'Richard Florida og det 4. T: bykvalitet'.

Byggeboomet i 00'erne prægede artiklerne i Byplan, hvor dansk havneomdannelse med inspiration fra Rotterdam, Hamburg, Vancouver, Amsterdam mv blev omtalt og diskuteret, ligesom Carlberg og Christensens

(2005) kulturanalyse af Københavns havns omdannelse blev omtalt. I 2005 blev bragt en artikel om Aalborg Kommunes hovedstruktur 'Fra funktionel planlægning for alle til branding for the creative class'. Begrebet videnby blev første gang brugt i 2006 i en artikel om Malmøs forandring fra industriby til videnby, og herefter hører vi ikke mere om service.

I årene med højkonjunktur op mod finanskrisen i 2008 var der flere artikler om højhuspolitik i København og Århus og om havneplanlægning i danske og udenlandske byer. Debatten om højhuse og fortætning fik også næring af artikler om hollandsk pragmatisme i forbindelse med havneomdannelse i København og om planlægning i Amsterdam i 2003 samt en artikel om højhuse og pladser i New York fra 2008. I 2006 er der en artikel om kreative videnbyer, og Musicon i Roskilde som 'kreativ bydel' omtales i 2008. En række artikler om udenlandske projekter omhandler dette emne: om omdannelse fra tekstil til it i Leeds (2002), omdannelse af industri i Trondheim (2004), Malmøs forandring fra industri til videnby (2006) og Reykjavik som videnby (2006).

Projektorientering

Selve ideen om at planlægge byen som helhed i modsætning til at gennemføre enkeltstående projekter har været et gennemgående tema i Byplan. Ofte er spørgsmålet behandlet som et valg mellem fornuftig planlægning og de frie markedskræfter. Omkring 2000



Fra Byplan 2, 2002, artikel om byomdannelse i Leeds



Fra Byplan 1/2 2001, omdannelse af Citroënfabrikker i Paris med brug af værktøjet ZAC

blev der i bladet udtrykt frustrationer over at der ikke blev planlagt men i stedet truffet 'ad hoc løsninger', og efter 'systemskiftet' i 2001 var der megen frustration over VK-regeringens ambitioner og tiltag i forhold til at komme det såkaldte 'ekspertvælde' til livs i form af fjernelse af råd og nævn, samt over regeringens ønsker om at liberalisere planlægningen.

Køge Kyst byomdannelseprojektet, hvor der er udviklet et særligt udviklingsselskab, er blevet omtalt i 3 artikler fordelt på 2010 og 2012. I takt med denne udvikling, hvor det i højere grad er blevet projekter fremfor planlægning der forandrer byen, er der igennem hele perioden indhentet eksempler fra udenlandske byer med omtale af en række redskaber og koncepter for udviklingsselskaber mellem offentlige og private parter. Det gælder bl.a. forhandlingsplanlægning i forbindelse med Globen i Stockholm (1993), et byudviklingsselskab i Hamburg (1996), urban management i Rotterdam (1996), ZAC-redskabet i Paris (2001), udbygningsaftaler i Norge (2009) og Urban Regeneration Company i Liverpool (2009). I 2013 handler en artikel om Aarhus Kommunes tilgang til havneomdannelsen hvor en særlig stabsenhed, adskilt fra den øvrige kommune, forhandler direkte med ejendomsudviklerne.

Ny eftertænksomhed efter finanskrisen

Byggeboomet stoppede brat da finanskrisen brød ud i 2008, og der bredte sig en ny eftertænksomhed i Byplans spalter. Dette sker samtidig med det nye fokus på klimaforandringer og bæredygtighed i forbindelse med klimatopmødet i København i 2009.

Byplans ansvarshavende redaktør Dennis Lund kritiserer i en leder i nr. 2, 2008, den danske 'projektorienterede' planlægning (i denne sammenhæng brugt som skældsord for kortsigtethed):

'Dansk planlægning er over de senere år blevet mere og mere kortsigtet i sine mål. Man er blevet mere og mere projektorienteret, mere og mere snæver i sine fokusområder, mere og mere tilbøjelig til at følge internationale trends: Opsøgende efter reklame og branding og alt det hippe: Forsøg på at trække stjernearkitekter til provinsen: Alt sammen i jagten på at få del i det søde liv. Se blot de mange planstrategier, som er udsendt det sidste års tid. De taler alle deres eget konforme sprog. Samtidig snakker man som aldrig før

om borgerprocesser, workshops, liv i bymidten og fest i gaden til gavn for alle og enhver. Men det fører ikke til noget. (Dennis Lund, 2008)

Videre i samme leder sammenligner Dennis Lund udviklingen på planlægningsområdet med udviklingen i finansverdenen, sådan at forstå at planlægningen efter krisen står uden et egentligt planberedskab, fordi man har givet afkald på 'planlægnings-pli' under højkonjunkturen:

'...At man kort sagt er ligeså forblændet af de økonomiske konjunkturer som de fornævnte finansfolk. På den måde er vi i dobbelt forstand i samme båd som finansfolket: Vi søgte at ride med på bølgen og vi gav afkald på al planlægnings-pli. Og står nu uden noget egentligt planberedskab - alt det vi hvert år drøfter mand og mand imellem på det årlige byplanmøde. Fagfolkene er bange for at tale roma midt imod, og politikerne er bange for ikke at være på "forkant", og staten har for år tilbage helt mistet evnen til at planlægge og retvise landet med alle dens provinser. Det er skammeligt (Dennis Lund, 2008)

Det er tydeligt at artiklerne i Byplan har fået en anden karakter efter 2008 i forhold til før finanskrisen, der satte en kraftig bremse i investeringerne. Der er stadig mange artikler om bykonkurrence og kampen om investeringer, men strategisk bæredygtig byudvikling, mobilitetsplanlægning, bæredygtighedsværktøjer, klimatilpasning, funktionsblanding, midlertidighed og byliv er blevet de nye dominerende temaer. I 2013 skrev Lene Schaumburg og Inge Langkilde Larsen fra arkitektfirmaet ZARK en artikel om strategisk byudvikling, hvori de omtaler en lang række tiltag i danske byer samt inspirationer udefra:

'Flytning fra land til by, klimaforandringer og økonomisk krise er nogle af de forandringer, som vi står overfor netop nu. Forandringerne rækker ind i fremtiden, og de skaber også udfordringer på lokalt niveau. Den enkelte kommune eller by er nødt til at forholde sig til udfordringerne med en planlægning, der i højere grad er strategisk.' (Lene Schaumburg og Inge Langkilde Larsen, 2013)

Naboskabsrationalet

I det følgende skal artiklerne og debatten i Byplan fortolkes i forhold til de tre rationaler og den 'bølgemo-

del' som i kapitel 4 er testet mere grundigt for urbane projekter i Aalborg. Der skal således først gøres forsøg på at svare på hvilken betydning naboskabsrationalet har haft for den danske debat om urbane projekter og offentlig byplanlægning i midtbyområder.

Artiklerne om byfornyelse fra 1990'erne har i høj grad fokus på midtbyområder som rammer om hverdagsliv, på beboerinddragelse, naboskaber og fællesskab. Det fokus på hverdagsliv i byen, som byfornyelsen havde indeholdt, forsvandt efterhånden som byfornyelsen mistede betydning i planlægningsdebatten, både i kraft af økonomisk nedprioritering og byfornyelsens ændrede fokus væk fra de store midtbyområder. Til gengæld var der omkring 2000 med flere artikler et vist fokus på dialog og borgerinddragelse i bypolitikken.

I takt med den markedsorientering af byplanlægningen, som skete i sammenhæng med den øgede globale bykonkurrence, flyttede fokus i midtbyplanlægning væk fra nabofællesskaber og borgerinddragelse og i stedet henimod offentligt byliv. Planlægning blev ikke længere set som værende i stand til at 'styre' udviklingen, men til gengæld kom der fokus på bybranding, og dermed fik fyrtårnsrationalet større betydning. Nu handlede det meget mere om at gøre sig interessant for investorer. I Ørestaden måtte de hjælpes i starten. Der blev lagt en stor planlægningsindsats i at skabe attraktive rammer for private boliger både i Ørestaden og på havnefronter rundt om i hele landet. Efterhånden som de nye boligområder skød op, kom kritikken af at nogle af områ-

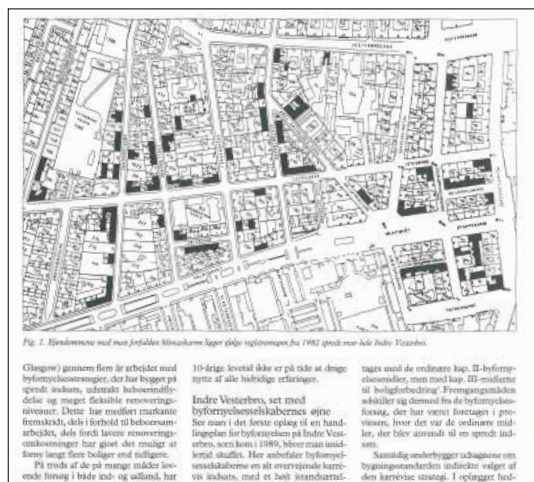
derne manglede diversitet og kultur i forhold til bylivet. Hele tiden har diskussionen mellem planlægning og markedsstyring været ført.

Samtidig med at byfornyelsen og naboskaber i midtbyen forsvandt som tema i Byplan, blev forstadstemaet genoptaget - dvs. der skete en forskydning af interessen for naboskaber fra midtbymiljøerne til forstaden og de store almene boligområder.

Mobilitetsrationalet

1990'ernes artikler om trafikplanlægning handler primært om miljøorienteret trafikplanlægning og lokale trafik- og miljøplaner i forskellige danske byer, og i 1998 er der en artikel om trafik og miljø internationalt. Artiklen om banegårdscntret i Odense fra 1992 har forhandlingsplanlægning som tema, men i 1995 er der en artikel om kompaktterminalen i Viborg hvor temaet er forsøg med kollektiv træk. I 1997 er der en artikel om transportens rolle i hverdagslivet. Endelig to artikler om bycykler i København og København som cykelby i henholdsvis 1995 og 1997. Det tyder således ikke på at mobilitet i særligt stort omfang var drivkraften for større urbane projekter rundt i landet, bortset fra kompaktterminalerne.

Men i København var der fokus på Ørestaden og på den kollektive trafik. Ørestadsplanlægningen, som var hængt op på udbygning med metro, blev omtalt mange gange i perioden. Vinklerne har været det bæredygtig-



Fra Byplan 4, 1992, om forfaldne klimaskærme på Vesterbro



Fra Byplan 6, 2000, om borgerinddragelse i Amsterdam og Berlin

tige i forhold til udbygning med kollektiv trafik, og så kritikken af at havnetunnelen underminerer bæredygtigheden (1996) og at fokus var på udbygning af byen fremfor på de eksisterende byområder. Kollektiv trafik og stationsnærhedsprincippet i København er omtalt med jævne mellemrum i Byplan.

Efter finanskrisen, og samtidig med det øgede fokus på klimaplanlægning, har Byplan bragt flere artikler om bæredygtighed i forhold til transport med fokus på reduktion af klimabelastning, og der er udvist en bredere interesse for mobilitet med artikler om kollektiv trafik og cyklisme mv. Senest, i 2012 og 2013, har der været adskillige artikler om mobilitetsplanlægning i storbyen og en artikel om byliv på Nørreport station.

Byplan har (endnu) ikke haft fokus på at byerne Århus, Odense og Aalborg satser strategisk på skinnébåren trafik i form af letbaner. I en artikel fra 2004 om byomdannelse i Paris blev adgangen til højklasset og sammenhængende kollektiv trafik omtalt som væsentlig for erhvervslokalisering, og letbaner indgår i en generel artikel fra 2012 om strategier for bæredygtig byudvikling, hvor det fremhæves at effektiv kollektiv trafik er en af højdefaktorerne.

Fyrtårnsrationalet

Det mest slående ved artikelgennemgangen 1990-2013 vedr. kulturrelaterede emner er at sprogbroen har ændret sig så markant. I 1990 talte man om turisme

og turismeplanlægning, i 2000 blev udtrykket 'kulturelt lokomotiv' introduceret i en artikel om San Fransisco, og op gennem 00'erne blev begrebet 'kreative videnbyer' meget eksponeret. Endelig blev 'midlertidighed' introduceret i bladet med en artikel i 2011. Med Richard Floridas 3 T'er og stort fokus på den kreative klasse blev der stræbt efter attraktivitet som kunne tiltrække investeringer og mennesker med ressourcer, viden og kreativitet. Kulturpolitik og turisme blev i 1990 drøftet som del af planlægningsfeltet - dels fra en historisk synsvinkel i forhold til potentialerne i de attraktive danske middelalderbyer (Jørgen Elsøe Jensen), men også ud fra en mere kritisk position, hvor 'Danmarks-kataloget' blev dissekeret for at fremstille en overfladisk idyl (Carsten Thau). Der findes stadig turisme og turismeplanlægning i 2013, men de ord der dukker op på byplanlaboratoriets hjemmeside, når der søges på turisme, er kulturarv og oplevelsesøkonomi, dvs. turisme ses i dag i tæt sammenhæng med branding af videnbyens kultur- og bymiljø mv.

Kulturhistorie og kulturarv har været på dagsordenen op gennem 00'erne, med en enkelt forløber i form af en artikel i 1992 som handlede om kulturhistoriske festivaler. Ellers har artiklerne handlet om kulturhistoriske spor i bybilledet (2002), kulturmiljøatlas (2002), analyse af byernes kulturmiljø (2003), sikring af bygningskultur (2005), bymiljø og innovation i Århus (2009), kulturarv som bindemiddel (2009), industrikultur i Ruhr og kulturelt ledet byudvikling og kulturarvs masterplan for Nyborg (2012).



Fra Byplan 6, 1992, om gadeformylse i Bogense



Fra Byplan 1, 2013, om byliv og mobilitet på Nørreport station

Byplan har bragt artikler om brugen af store kulturevents i strategisk planlægning flere gange i 1990'erne, i 1992 med 3 artikler om henholdsvis Expo 92 i Sevilla, perspektiver efter OL Lillehammer 94, og Århus festuge. I 1996 var der en artikel om København som kulturby 1996 og i 1998 om Lissabon Expo 98. I 2007 var der en enkelt artikel om OL og byudvikling, men ellers har emnet siden 2000 ikke været behandlet i bladet. Til gengæld har der været et voldsomt øget fokus på byrum og byliv efter årtusindskiftet, indvarslet med to artikler i 1996 om København som kulturby og Aarhus som fik byplanprisen for at åbne sin å.

Artiklerne i 00'erne handler om byrum som offentlige mødesteder, bykvalitet, bylivsværdier og bybranding, ikke mindst i forbindelse med det store fokus på videnbyer som har været siden 2004, startende med artikler om Richard Florida, kreativ økonomi og bykvalitet som 'det 4. T'. Artiklerne handler om kulturmiljøer, havnemiljøer, videnbyer og brandingstrategier. Også de allerseneste år er der skrevet om 'kulturelt ledet byudvikling' og om 'kultursamarbejde' i forhold til udvikling af byen. Midlertidigt byliv er behandlet med en artikel i 2011 om projekterne på Carlsberg og i Fredericia med referencer til udlandet, og en artikel i 2012 omtalte konferencen 'think space' om brugerstyret byudvikling med brug af midlertidighed.

I forhold til denne megen omtale af kultur - bredt betragtet, dvs. også omhandlende viden og kultu-

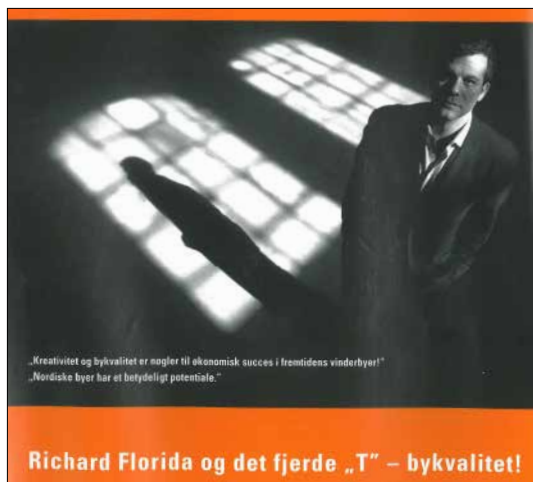
relle aspekter af byrum - virker artiklen fra 1991 om 'Kulturen på fedekur', som omhandlede byggerier af en mængde kulturhuse i danske byer, og om hvordan kulturen kunne integreres i byens liv, nærmest uskyldig med sin tilgang til fænomenet med et forsigtigt spørgsmål om kultur mon er noget der kan generere økonomi.

Bølgemodellen for dansk praksis 1990-2013

Figuren er en fortolkning af rationalernes styrkepositioner i forhold til hinanden på baggrund af udviklingen, som den er fremgået af debatten i Byplan. Som i kapitel 4, og jf. det analytiske objekt for afhandlingen, er der fokuseret på projekter i de centrale byområder.

Naboskabsplanlægning var det som fyldte mest i byplans spalter igennem 1990'erne med stor vægt på byfornyelsen som det offentlige redskab i urbane projekter. Ændringerne i byfornyelsesloven i 1997, hvor helhedsorienteret byfornyelse blev indført, betød at tænkningen ændrede sig i retning af at byfornyelsen primært skulle skubbe til markeds kræfterne. Der blev fortsat gennemført mange traditionelle byfornyelsesprojekter, men det faglige udviklingsfokus flyttede mere og mere over på at skabe attraktive offentlige byrum som kunne tiltrække investeringer. Naboskabsrationalet som drivkraft for projekter blev forskudt til forstaden, væk fra de centrale byområder.

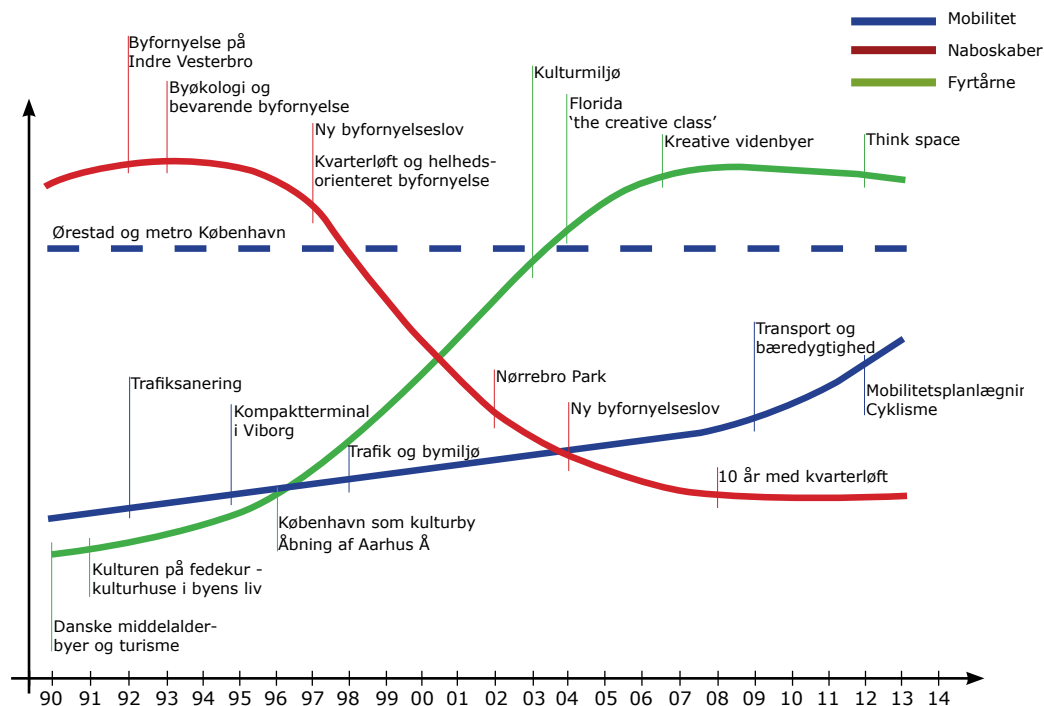
Mobilitetsrationalet har ikke været særligt dominerende



Fra Byplan 1/2, 2004, om Richard Florida og det 4. T.



Fra Byplan 03, 2005, om drømmen om højhuse



Fortolkning af de tre rationales betydning som drivkraft i forhold til urbane projekter ud fra artiklerne i fagbladet Byplan 1990-2013. Den blå kurve er delt i 2: stipleet for København og fuldt optrukket for resten af Danmark.

som drivkraft for urbane projekter i denne periode, bortset fra Ørestadsplanlægningen i København og de øvrige satsninger på kollektiv trafik i hovedstaden. Først de seneste år er der begyndt at komme flere artikler om mobilitetsplanlægning, cyklisme og bæredygtige transportsystemer i byerne.

Fyrtårnsrationaleets betydning har været stigende i perioden, helt frem til fornylig, hvor det måske er stagneret lidt til fordel for bæredygtighed i relation til naboskaber. Siden midt i 1990'erne er betydningen vokset kraftigt i forhold til de urbane projekter. København som kulturby og åbningen af Århus Å i 1996 var måske det der for alvor startede 'bølgen' som fik yderligere fart på med Floridas (2005/01) bog og den megen debat om 'den kreative klasse'. De seneste 10 år har den herskende diskurs været, at det er via kulturen (broadt betragtet) en by kan skabe og opnå vækst. Kulturarv og videnby har ifølge debatten i Byplan været langt de mest dominerende drivkræfter for urbane projekter i de tætte byområder, og mange af artiklerne har været fokuseret på de økonomiske aspekter vedr. konkurrence og vækst. Det er en vurdering, at naboskabskurven og



Fra Byplan 1/2, 2001 om byudvikling som international konkurrenceparameter

fyrtårnskurven krydser hinanden omkring 2000-2001, omtrent samtidig med regeringsskiftet som politisk betyder større fokus på markedskræfternes frie spil og færre midler til offentligt støttet byfornyelse.

Ikoniske eksempler

I det følgende skal præsenteres en række eksempler på urbane projekter fra andre europæiske byer, udvalgt ud fra deres ikonstatus og inspirationskraft. Det vil sige at der er valgt nogle af de eksempler, som typisk fungerer som studietursmål på grund af deres radikale løsninger eller nye rumlige visioner i forhold til presserende samfundsmæssige og bymæssige udfordringer. Det er påstanden at disse ikoniske projekter har fungeret som referencer for - og dermed har inspireret - den danske udvikling.

Eksemplerne fungerer som 'paradigmatiske cases' jf. Flyvbjerg 1991, s. 150-53, dvs. de er bevidst udvalgt for deres funktion som metafor eller for at danne skole for det område de behandler. Samtidig er der søgt eksempler som tilsammen skaber en maksimal variation, både i forhold til rationalerne, men også i forhold til typer af projekter, planlægningsformer, graden af det offentlige rolle mv. Nogle af eksemplerne kan, samtidig med at de er paradigmatiske, siges at være ekstreme (Flyvbjerg 1991 s. 153) idet de er så langt fra det gennemsnitlige 'projekt' som muligt, netop idet der er tænkt nyt, og derved rummer de også en stor mængde information og inspiration.

Ofte er der tale om at projekterne er begrundet i og så at sige 'rummer' flere rationaler. Det er i forbindelse med gennemgangen af de enkelte eksempler vurderet hvilke rationaler der har drevet projekterne, og i hvilket omfang der har været flere på spil. Som det også netop er vist for den danske praksis, som den kommer til udtryk i fagbladet Byplan, udvikler rationalerne sig strategisk og indholdsmæssigt meget over tid. Nabolagsrationalet er udover nyere omdannelse af havneområder bl.a. også repræsenteret af Byker Wall der inspirerede byfornyelsestænkningen, både i Danmark og andre lande. Mobilitetsrationalet er bl.a. repræsenteret af banestrækninger som transportstruktur der forbinder bydele, byudviklingsstrategier bygget om om en metro eller letbane som ryggrad og knudepunkter i byen der samler forskellige transportformer. Fyrtårnsrationalet er repræsenteret af både eksempler hvor et enkeltstående projekt har drevet omdannelsen af en hel by eller bydel og af fx Emscher Park i Ruhr, hvor en kultur- og kunststrategi rummer en lang række projekter. Udviklingen af strategier indenfor rationalerne diskuteres på tværs af eksemplerne.

Eksempelprojekterne er hver især analyseret og beskrevet i forhold til netværksmodellen fra kapitel 2, dvs. med samme blik og med brug af de samme begreber som i caseanalyserne fra Aalborg (kapitel 6, 7 og 8), men her alene ud fra sekundær litteratur og ud fra en mere overfladisk betragtning. Kilderne er litteraturstudier - internettet, fagbøger og forskningsartikler - og i nogle tilfælde egne billeder og interviews. Alle eksemplerne er udtryk for særlige - og hver for sig nye - rumlige tilgange til et problem og udtrykker klare narrativer og visioner for de byer og steder, hvor de er gennemført. Jeg har fokuseret på at finde de essentielle visioner og narrativer mv. i projekterne, jf. netværksmodellen som er udviklet i kapitel 3. Hvert eksempel beskrives på en side under følgende overskrifter: baggrund og diskurs, projektets særlige tilgang, repræsentationer, narrativer, planlægningsproces og magtstruktur, stedet i dag og rationaler.

De udvalgte eksempler

Nedenfor er eksemplerprojekterne oplistet i kronologisk rækkefølge. Årstal anført ved de enkelte projekter henviser til det tidsrum, hvor inspirationskraften er vurderet til at have været størst. Bortset fra T-banen i Stockholm og byrumsstrategierne i Barcelona er der max angivet en tiårsperiode for et projekt, typisk når projekterne var nyopførte eller nyanlagte, eller ved større projekter som fx Hafencity at konceptet var nyt, udstillingsfaciliteterne indviet og udbygningen igang. Det er naturligvis ikke et udtryk for at der ikke efterfølgende kan hentes masser af inspiration fra eksemplet eller at der ikke indgår mange interessante delprojekter efterfølgende. Men i forhold til formålet her, som er at finde frem til inspirationskilder, trends og påvirkninger fra 'rejsende ideer', vurderes det som en rimelig fremgangsmåde.

Et kriterium for udvælgelse af eksemplerne har været studietursmål. De eksempler som er udvalgt har således været typiske mål for studieture med deltagelse af planlæggere, kommunalpolitikere og arkitekter. Der er tale om ikoniske projekter fra Europa, som har fungeret som paradigmatiske eksempler på urbane projekter.

Eksemplerne er:

Stockholm T-bane, udbygget siden 1950'erne

Newcastle Byker Wall 1968-74

Barcelona byrumsstrategi siden 1980

Berlin byøkologi IBA 1984-87
 Ruhr Emscher Park IBA 1989-99
 Amsterdam Borneo Sporenburg Java and KNSM islands 1990-2000
 Stockholm Hammarby Sjöstad 1995-2005
 Euralille 1995
 Bilbao Guggenheim 1998
 St Pancras/King's Cross Interchange, London, 1999
 London Tate Modern 2000
 Ørestaden 1995-2005
 Jubilee line London 1995-2005
 Hamburg Hafencity 2000-2010
 Malmö Västre Hamn, 2000-2010
 Bordeaux letbane, 2003-2013
 Berlin midlertidige anvendelser 2000-2010

I den følgende tværgående opsamling af eksempelprojekterne skal deres funktion som 'rejsende ideer' (Tait and Jensen 2007) overvejes i forhold til den 'oversættelse' til danske byer der er sket, herunder hvilke stedskvaliteter disse 'oversættelser' synes at have afstedkommet. Men først et kort rids af tankegangen om de rejsende ideer, som Tait og Jensen redegør for i deres artikel (Tait and Jensen 2007).

Rejsende ideer

Artiklen 'Travelling Ideas, Power and Place' (Tait and Jensen 2007) handler om forbindelsen mellem rejsende ideer og steds-koncepter, om hvordan ideer, der er udviklet i en lokal kontekst, kan rejse til et andet sted og implantes til en ny kontekst. Det er ikke mindst de komplekse processer der er fokus på, idet forfatterne argumenterer for, at der netop ikke er tale om en passiv 'overførsel' eller 'spredning' af en model eller et koncept fra et sted til et andet, men med udgangspunkt i en relationel forståelse sker det via aktive relationer. Med globaliseringen er der sket en forøgelse af tempoet for ideers og modellers mv. rejser rundt i verden, men ofte passer 'modellerne for byudvikling' ikke så godt til den rumlige kompleksitet de steder hvor de bliver påført, og fejler derfor. Artiklen handler således om den rejsende ide i planlægning og dens evne til at overføre særlige visioner om rum og sted. For at forstå hvordan modeller for byudvikling bliver 'oversat' fra et sted til et andet, analyseres hvorfor koncepterne overhovedet bliver formuleret og spredt, hvordan det sker og med hvilken effekt. Til brug herfor benyttes aktør-netværk teori og diskursanalyse.

ANT beskæftiger sig med processer og hvordan objekter og koncepter skabes og forgår. Med den relationelle stedsforståelse ses sted som skabt ud af relationer mellem ting snarere end som en abstrakt beholder for ting. Netværk er en metafor for de forbindelser mellem aktører og objekter som ifølge ANT skaber forandringerne. At definere en aktør betyder samtidig at definere det netværk som gør den til aktør. En rejsende ide starter med at en ide matcher et behov hos en gruppe aktører, fx i form af at de ser et kendt problem i et nyt lys. Netværket definerer de forskellige aktørers roller, og aktørerne relaterer sig med hinanden, idet netværket sikrer at diverse aktørers handlinger sker i bestemte retninger. Når de enkelte aktører begynder at tale for andre, hænger aktør-netværket sammen og delementerne i netværket er koordineret.

'Oversættelse' er en vigtig metafor for det der sker når ideerne 'rejser'. Udover nødvendige 'fortællere' fra det sted hvor ideen er udviklet og 'lyttere' fra det sted hvor ideen ønskes implementeret i form af aktører eller parter med forskellige positioner i forhold til projektet, eksisterer en række andre ikke-menneskelige aktører i form af repræsentationer af projekterne (som ikke er spejlinger af den objektive virkelighed), tekster, tekniske objekter, særlige praksisser og penge. Opgaven for en repræsentation af ideen er at formidle en ny tilgang og således en ny måde at se det definerede problem på. Ideen kan fx skabes ved at omforme andre modeller og dermed skabe en nyhed. Målet er at identificere aktører og relationer og påvirke eksisterende aktør-netværk. Organisering, herunder magtstrukturer, spiller en vigtig rolle i forhold til spredning af ideer og modeller.

Selve 'oversættelsesprocessen' baserer sig på en relationel stedsforståelse med vægt på netop relationer frem for fx afstande mellem steder. Rejsende ideer kan siges at skabe steder ved at indskrive dem i alternative eller nye historier. Det narrative element i oversættelsen handler om at fremstille særlige potentialer og til gengæld ignorere andre i en kompleks proces - planlæggere giver som omtalt i kapitel 2 steder mening via narrativer. Der er således tale om en diskursiv 'framing', fx når en aktør påtager sig en rejsende ide og i den forbindelse ser og fortæller stedet på en ny måde.

...travelling ideas are articulated within discourses that re-present particular notions of space and place, and which carry certain rationalities and normative assump-

tions about social life in the sites of the materialization of these ideas. (Tait and Jensen 2007, s. 114)

De praksisser, som foregår på stedet, indikerer netop at rummet ikke er tomt. Derfor kan det være vanskeligt at oversætte ideer til steder, hvor der jo i forvejen findes nogle dominerende netværk som måske har svært ved at rumme den nye ide. Hvis ideen forsøges overført ubearbejdet i forhold til lokale magtrelationer mv., viser vanskelighederne sig når den 'pakkes ud', i takt med at det viser sig at de enkelte elementer ikke refererer til de samme relationer og dermed ikke virker som der hvor ideen i første omgang blev udviklet.

Det er ideens rumlige vision der kan gøre en oversættelse til et nyt sted attraktiv, dvs. ideens evne til at forbinde sig med en situation eller et problem, og dens evne til at skabe steder. Her bliver det vigtigt både at forstå konteksterne hvor ideerne er produceret og hvor de rejser hen og bliver adopteret. Rejsende ideer påvirker hvordan lokale giver mening til steder:

'...travelling ideas are narratives of place construction that need 'tellers' and 'listeners'. Seen this way, narratives of travelling ideas are making place by means of a flow of narrations (...) in a complex process of engaging audiences and storytellers locally (Ibid., s.125)

Naboskaber som rationale

De eksempler, hvor naboskaber udgør et væsentligt mål, spænder over lang tid og gør brug af vidt forskellige strategier. Newcastle Byker Wall og Barcelona er de ældste projekter. De rækker længere tilbage end 1990, men de er taget med som eksempler, fordi de har haft stor indflydelse på den efterfølgende byfornyelses- og byrumstænkning i bl.a. Danmark.

Byker Wall projektets modernismekritik, bevarings-tilgang og store vægt på borgerinddragelse har sat normerne for både en lang række nye bebyggelser og for tilgangen til byfornyelse, da den blev udviklet i Danmark i 1980'erne. Barcelonas byrumsstrategi er skabt af det nye demokrati efter diktator Francos fald for at få byen på fode igen efter mange års forsømmelser, og for at styrke demokratiet med offentlige byrum som ramme for møder mellem borgerne. Både kultur i betydningen dannelse og naboskabsrationalet har således været væsentlige drivkræfter for projektet. Betingelser-

ne var diametralt anderledes end i danske byer på den tid - i Danmark havde man opbygget et rammebaseret plansystem med henblik på at styre byudviklingen, og der blev lagt vægt på at projekter altid indgik i en større planmæssig sammenhæng, hvorimod strategien i Barcelona var at projekterne i sig selv, via punktvis indgreb, skulle tilføre nyt til de enkelte bykvarterer. Selvom byrumsstrategien blev opfundet af nød, har den vist sig fortsat at rumme stor inspirationskraft, også i dag hvor troen på en styrende planlægning i Danmark knapt længere er til stede, men i stedet er troen på projekter som strategisk redskab voksende.

De to IBA-projekter i henholdsvis Berlin og Ruhr Emscher Park har begge været banebrydende, idet de har formået at vise nye veje for omdannelse og fornyelse af fuldstændigt nedslidte strukturer. Byfornyelsen i Berlin med sine økologiske tiltag og på den tid fornyende arkitektoniske indslag, og ikke mindst med sin borgerinddragelse, var en stor inspirationskilde for dansk byfornyelse i 1980-90'erne. Ruhr Emscher Park formåede at skabe et helt nyt narrativ som er 'oversat' til bl.a. danske byer om at vende bagsider til forsider og koble genbrug af de nedslidte strukturer til kultursatsning i det nye videnssamfund, jf. også kapitel 2 om kulturplanlægning med stedet som konkurrenceparameter. Ikke mindst projektets store fokus på revitalisering af landskabelige sammenhænge har inspireret til et nyt blik for hvordan landskab og by blander sig sammen, og bybegrebet dermed udvikles til at omfatte 'den regionale by'. Projektet er primært drevet af fyrtårnsrationalet men også af naboskabsrationalet med sit fokus på økonomisk og social udvikling i området.

Amsterdams omdannelse af en industrizone til et attraktivt havneboligkvarter i 1990'erne var en stor inspirationskilde for mange byer som også mistede havneindustri på det tidspunkt og efterfølgende. Både Amsterdam, Stockholm Hammarby Sjöstad med sit fokus på at nedbringe miljøbelastningen, Ørestaden i København, Hamburg HafenCity og Malmö Västre Hamn er projekter hvor målet har været at udvikle ny by i form af transformation af tidligere havne- og industriområder, og fælled for Ørestadsprojektets vedkommende. I alle projekterne har det været målet at skabe gode bymæssige mere eller mindre blandede boligområder i stor skala.

De nye byområder i Stockholm og Hamburg ligger i umiddelbar nærhed af eksisterede midtbyområder, og

strukturen her, bl.a. i form af tæthed, er så at sige blevet 'rullet ud' over de nye områder. I Malmö, Amsterdam og Ørestaden har der derimod været afstand til de eksisterende midtbyer og dermed også et andet grundlag for at tænke i andre bebyggelsesstrukturer.

I Amsterdam er der søgt og lagt vægt på nye arkitektoniske fortolkninger af 'Amsterdam-huse'. Der har været fokuseret på at ændre folks mentale billeder af områderne, som hidtil var utilgængelige for andre end dem som gik på arbejde i havneområderne. Amsterdamprojektet er senere ret direkte blevet overført til København med brug af nogle af de samme rådgivere som har udviklet konceptet med smalle udstykninger langs kanaler, områder knyttet sammen med broer osv.

Hamburgs strategi med HafenCity er at omdanne centralt beliggende meget store tidligere havnearealer, incl. det historiske pakhusdistrikt Speicherstadt, til blandet attraktiv by med en række særlige attraktioner, bl.a. Elbfilharmonien som i sig selv er udtryk for at fyrtårnsstrategien har været i brug som en vigtig del af det samlede projekt. Hamburgs bymodel af havnen og byen er overført til i hvert fald Aarhus og Aalborg i Danmark som led i formidlingen af nye sammenhænge og betydninger i byen i takt med omdannelse af tidligere havnearealer.

I Malmö har hovedprincipperne, bl.a. udtrykt med byggeudstillingen Bo01, været bæredygtighed, diversitet og videnbymiljø. Med Ørestaden var der et mål om at bygge by åla Frederiksstad og Christianshavn men i store enheder (Bisgaard 2010 s. 44/Ørestadsselskabet 1994 s. 56-65), hvilket faktisk er selvmodsige, da de store enheder har det med at fungere hver for sig og netop ikke bymæssigt. Senere har man erkendt at der har været for lidt fokus på byrum og byliv, og man har ladet sig inspirere fra bl.a. Berlin i forhold til at skabe byliv ved hjælp af midlertidige anvendelser.

Mobilitet som rationale

Stockholms T-bane, Ørestaden, Jubilee Line og Bordeaux letbane er eksempler på projekter som har tilvejebragt kollektive transportsystemer og dermed skabt bedre eller nye forbindelser i byerne.

Stockholms T-banenet dækker hele byen og er udbygget som et effektivt system siden 1950, og kan således nærmest sammenlignes med Underground systemet i London, med skiftende narrativer og repræsentationer gennem historien. Det er primært København som i Danmark har ladet sig inspirere af Stockholm. Jubilee Line er en vigtig tilføjelse til Londons Underground system, så at sige en genoptagelse af ideen med

Byggeudstillingen Bo01 i Malmö fokuserede på bæredygtighed, diversitet og videnbymiljø og tiltrak sig stor opmærksomhed.



udbygning af systemet efter 10 års pause, hvor fokus i London var drejet væk fra tanken om at offentlige investeringer skulle drive byudvikling, som derimod i højere grad blev overladt til det private initiativ og markeds kræfterne. Ørestaden er eksempel på at en helt ny bydel via grundsalg skulle finansiere et længe ønsket metrosystem i hovedstaden København via et udviklings selskab som stod for udvikling, byggemodning og salg af arealerne.

Letbanen i Bordeaux er i modsætning hertil skabt for at binde eksisterende byområder, men også dermed skabe grobund for investeringer i en række fornyelseskorridorer som led i en strategi om at gøre det attraktivt for de private investorer at gennemføre tiltrængte fornyelser. Byen Bordeaux er langt mindre end København, Stockholm og London, og der er her tale om en letbane kontra en egentlig metro. Projektet fra Bordeaux er et eksempel på de mange letbaneprojekter i mellemstore europæiske byer som gennem en årrække har defineret en hel trend, med en række globale diskurser om bl.a. den levedygtige by og økonomisk vækst (Olesen 2012a).

De fire eksempler, incl. de udvidelser af T-banesystemet der er sket og som er under planlægning i Stockholm, har det tilfælles, at det offentlige, som noget nyt, igen spiller en hovedrolle i forhold til at etablere en ny infrastruktur, som gør det attraktivt for private at investere og dermed skabe vækst i byen. I den globale konkurrence bruges projekterne i høj grad også som branding af byerne som moderne, attraktive og bæredygtige, selvom passagergrundlag og kontekster er vidt

forskellige. Jubilee Line i London er en banebrydende ny forbindelse mellem nord og syd (linjen krydser Themsens 4 gange) med stationer som hver især fungerer som knudepunkter for byudvikling.

Eksemplerne fra Amsterdam, Stockholm Hammarby Sjöstad, Bilbao Guggenheim, Hamburg HafenCity og Malmö Västre Hamn er også delvist drevet af mobilitetsrationalet, idet de udover at være drevet af naboskabs- og fyrtårnsrationalerne som her vurderes at være de væsentligste, også rummer udbygning af kollektive transportsystemer som en integreret del af projekterne.

Med projekterne for store bymæssige togstationer, Euralille og St. Pancras, har det været et formål at udnytte de mange passagerer i området til at skabe et bymæssigt knudepunkt for erhverv og andre byfunktioner og dermed skabe vækst i områderne. De to projekter benytter sig af meget forskellige tilgange, fra den pragmatiske 'bypass-operation' i Euralille til vægtningen af byrumsforløb i London.

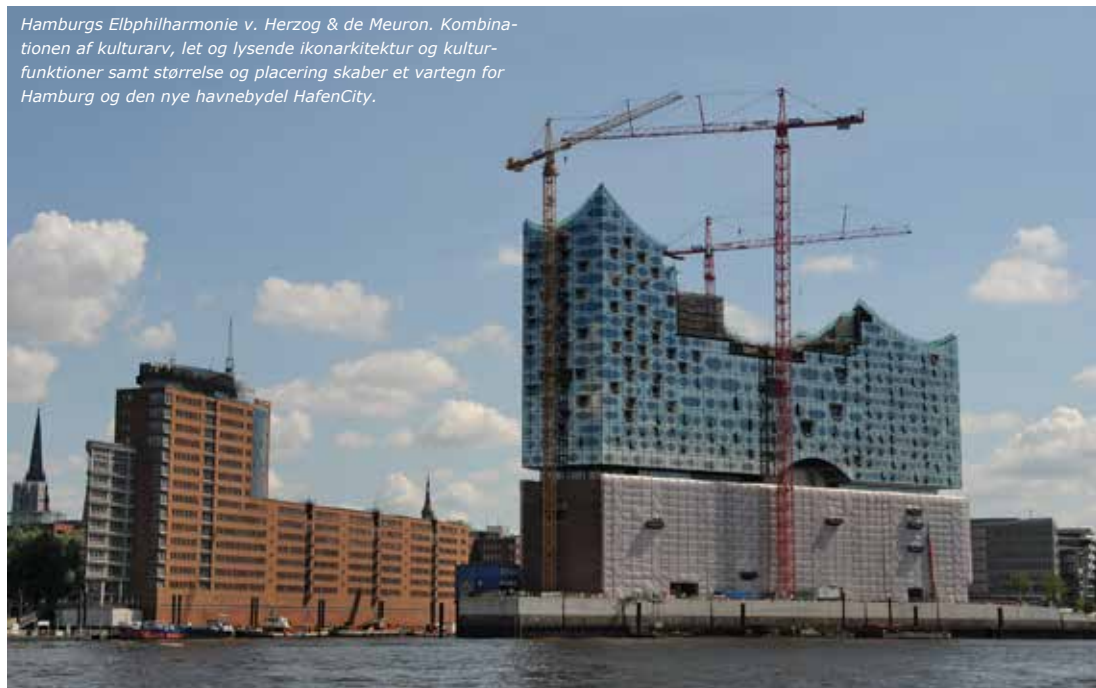
Med Euralille blev muligheden for at blive 'koblet på' TGV-toget mellem Paris og London brugt som middel til at skabe vækst i den nedslidte middelalderby Lille i industriregionen Flandern, som var i økonomisk tilbagegang. Projektet blev et redskab for at Lille kunne blive tilgængelig for et opland på 70 mio. mennesker. Den nye TGV-station og et helt nyt stort bykvarter er kontrastfyldt placeret umiddelbart op ad den gamle bykerne, og den tætte moderne bydel Euralille er derved blevet et knudepunkt for alle transportformer. Projektet er provokerende i forhold til den klassiske arkitektforståelse om tilpasning til eksisterende bystrukturer.

St. Pancras/Kings Cross Interchange i London betjener 66 mio. passagerer om året, og projektet har skabt forbindelse mellem mange eksisterende transportbygninger, såvel en ny glasbygning v. Fosters & Partner og gamle fredede stationsbygninger. Projektet er et eksempel på hvordan et trafikknudepunkt (det største knudepunkt for togtrafik i England) kan udnyttes til at skabe et attraktivt blandet byområde med et forløb af byrum, uddannelser og videnvirksomheder.

Rem Koolhaas' masterplan og design for Euralille sammenkobler alle transportformer med nye byfunktioner i kæmpebygninger på i alt 800.000 m².



Hamburgs Elbphilharmonie v. Herzog & de Meuron. Kombinationen af kulturarv, let og lysende ikonarkitektur og kulturfunktioner samt størrelse og placering skaber et vartegn for Hamburg og den nye havnebydel HafenCity.



Fyrtårne som rationale

Barcelonas byrumsstrategi og Ruhr Emscher Park er projekter som begge først og fremmest er drevet af en kunst- og kulturstrategi, men i øvrigt er de meget forskellige. Barcelonas byrumsstrategi startede i 1979, efter diktator Franco var død, og har udviklet sig fra at fokusere på at skabe åndehuller og rum for beboerne i den tætte by til demokrati, fællesskaber og danselse - med sloganet 'museet ud på gaden' er moderne kunst blevet en integreret del af byrumsprogrammet - til i højere grad at fokusere på branding af byen og tiltrækning af investorer. Fx har Barcelonas succes med udnyttelse af store events til byudvikling været banebrydende.

Emscher Park projektet er båret af en kulturstrategi med sit fokus på industrikulturens æstetik, arkitektur og kunst og udnyttelse af industrikulturens spor i storytelling og branding af området. Sammen med den landskabelige og miljømæssige samt sociale indsats har projektet givet helt ny betydning til området, som gennem mere end 100 år var centrum for Europas kul- og stålindustri. I og med at rigtig mange byer har stået og står i samme situation - omend i mindre skala - har projektet haft meget stor inspirationskraft som rejsende ide.

Bilbao med Guggenheim, Londons Tate Modern og Hamburgs ElbPhilharmonie som vartegn for Hamburg HafenCity er sammenlignelige som strategier, idet de som arkitektoniske ikonbyggerier i form af kulturhuse er brugt til at give de tidligere nedslidte industriområder, hvor projekterne er placeret, nyt indhold med en helt ny kulturel betydning. Den meget store vækst i kulturhusbyggerier i europæiske byer op gennem 00'erne viser noget om disse rejsende ideers gennemslagskraft, og Bilbao projektet har ligefrem givet navn til en kendt byplaneffekt, nemlig 'Bilbao-effekten' eller 'Guggenheim-effekten' alt efter om der lægges vægt på det projekt der voksede ud af byens praksisser eller på det at bruge ikonarkitektur til at sætte en ellers nedslidt og glemt by på verdenskortet og derved bringe revitalisering, økonomisk vækst og prestige.

Med omdannelsen af Västres Hamn har Malmö også skabt et 'fyrtårn' i kraft af nyt universitet og ikonarkitektur hvor højhuset Turning Torso er blevet et vartegn for hele området, bl.a. med sin synlighed fra Malmös centrum, og brugt i markedsføring af byen. Malmö var pioner med sin strategi om omdannelse fra industriby til videnby, og har formået at udnytte muligheden, som bl.a. opstod med Øresundbroen, til at vende en svensk udkantsregion i krise til (at bidrage til og indgå i) en Øresundsregion i vækst.

Berlins strategi for midlertidige anvendelser står alene her, idet der i modsætning til alle de andre eksempelprojekter er tale om mange varierede og mindre projekter 'fra nedenu'. Strategien har bestået i en tilskyndelse til, eller i hvert fald åbenhed overfor, nye kreative påfund som tilsammen har transformeret og styrket den kreative by. Strategien står ikke alene i forhold til byudvikling i Berlin, men spiller her sammen med en lang række mere top-down agtige indsatser i form af boligbyggeri, store kulturprojekter mv. Berlins særlige situation som genskabt hovedstad efter murens fald, og med langt mere plads og rum end den beskedne vækst indtil nu har kunnet udfylde, viser potentialerne for strategien som en måde at udvikle og give ny betydning til ledige områder 'mens vi venter'. De store byer i Danmark har med inspiration fra bl.a. Berlin eksperimenteret med midlertidige aktiviteter til at skabe byliv og ny betydning i forskellige typer områder. Det gælder områder under transformation fra industri- til (viden)byområder som Østre Havn i Aalborg, og større byudviklingsområder som de bynære havnearealer i Aarhus og Ørestaden i København. Der er dog meget store forskelle på de lokale kontekster i Berlin og danske byer, både er planlovgivningerne i de to lande ikke sammenlignelige, og styring og ejerskab til projekterne er også meget forskellige. Den rejsende ide er 'filtreret' gennem de lokale organisations- og magtstrukturer i de danske byer og dermed blevet til noget andet.

Strandstemning i en midlertidig bar midt i Berlin

Netværksmodellen og de rejsende ideer

Det er kendetegnende for alle eksemplerne, at de rummer nye og særlige rumlige løsninger og er klart aflæselige med hensyn til vision og diskurs. Samtlige eksempelprojekter er 'lykkedes' med tydeligt at vise de - mere eller mindre radikale - nye rumlige tilgange til de urbane udfordringer med omstilling fra industri til viden som grundlag for opretholdelse og vækst i økonomien. Dermed er de attraktive som 'rejsende ideer'. Ejerskab fra flere grupper, som resultat af en eller anden form for dialog og planlægningsprocesser som har været med til at skabe projektet, har skabt stærke narrativer om projekterne. Planlægning forstås her som de processer der bevidst er sat igang for at facilitere, muliggøre og drive et projekt fremad via dialoger, undersøgelser, støtteansøgninger, konkurrencer, selskabsdannelser eller borgerprocesser mv. Dermed kvalificerer planlægning også beslutningerne om projekterne. Planlægning indgår således som en del af designprocessen, jf. netværksmodellen bliver projekter til i et samspil af mange elementer og aktører i et netværk. Netværksmodellen giver god mening i forhold til at forstå de rejsende ideer. 'Oversættelsen' til andre steder handler ikke kun om de rumlige løsninger men om hele netværket - for at en ide kan oversættes, skal den tilpasses og omformes i forhold til de lokale organisations- og magtstrukturer, dvs. de historiske og stedlige forudsætninger.

Det følgende er en tværgående opsamling af analyseaspekterne i eksempelprojekterne med henblik på deres funktion som rejsende ideer.



Materialisering af diskurserne

Eksempelprojekterne er gennemgående kendetegnet ved at diskurserne er klart materialiseret på stedet. Der er flere måder at gøre sig aflæselig på. Der er i mange af projekterne gjort en dyd ud af at være meget synlig via sin størrelse - størrelsen i sig selv bliver en vigtig del af signalet om diskursen. Det gælder både Byker Wall der rejser sig imponerende i landskabet og de bevarede industrielle ikoner i Ruhr, som indikerer stolthed over den industrielle fortid men også at stedet har fået nye betydninger via den bevarede kulturarv. De kæmpestore moderne bygninger direkte op mod den middelalderlige bykerne i Lille signalerer en arkitektonisk pragmatisme og dyrkelse af moderne, global mobilitet. Den ikoniske arkitektur-skulptur ved floden i Bilbao er et krøllet kunstværk i sig selv, og den mægtige industriarkitektur v. Themsen i London, og mixet af pakhushus-industriarkitektur og helt moderne ekspressiv arkitektur på Elbfilharmonien i Hamburg, er på samme meget synlige måde signaler om en ny tid hvor kulturelle værdier med historisk bevidsthed er drivkraft i byudviklingen. Det kæmpestore ved de gamle industribygninger kan netop bruges i en kulturstrategi hvor det i høj grad er det synlige, selve eksponeringen i byen, som er vigtigt.

De skinnebårne mobilitetsprojekter bruger andre strategier end størrelsen - her kommunikerer projektets diskurs med sin effektivitet og fx overraskende og 'glatte' eller på anden måde spektakulære undergrundsstationer - det gælder Stockholm T-bane, Jubilee Line og letbanen i Bordeaux. I Ørestaden var noget af det første der blev opført højhuset Ferring, på en grund der var stillet billigt til rådighed. Igen var det vigtigt for strategien at vise sig frem med et meget synligt højhus som symbol på vækst og dynamik.

Projekterne som handler om bybygning og byfornyelse er mere diskrete i deres visuelle fremtoning, men dog er der også her alle steder gjort noget ud af at vise sin særlige tilgang frem. Således gælder det for Amsterdams røde broer, som er en fræk og collageagtig måde at give et eksisterende område en ny betydning på. Berlins postmoderne neorationalistiske arkitektur har haft som mål at styrke byens struktur med et moderne touch, og Hafencitys imponerende havnebyggerier viser, at den meget velstående by har udviklet sig videre fra midtbyen og hele vejen ud over havnearealerne.



Turning Torso v. Santiago Calatrava på Malmös Västra Hamn

Malmös Vestra Hamnen prydes af Turning Torso, som kan ses langvejs fra, og, via sin kontrast til det lavere havnebyggeri med fokus på de ikke nær så synlige bæredygtighedshensyn, udtrykker modernitet og dynamik. Turning Torso som arkitektonisk ikon indgår i 00'ernes konkurrence mellem byerne om de højeste højhuse. Hammarby Sjöstad er måske det mindst spektakulære, idet der mere er tale om at den eksisterende tætbystruktur er 'rullet ud' på tidligere havnearealer med udnyttelse af vandets rekreative værdier - her er det mere omfanget der imponerer.

I Barcelona har strategien skiftet fra den forholdsvis diskrete - men virkningsfulde - punktvis byrumsstrategi til en mere 'pralende' brandingstrategi med kæmpestore havneskulpturer. Kings Cross området brander sig udover med store ikonbyggerier også med en mere diskret byrumsstrategi. De midlertidige anvendelser i Berlin, som er udtryk for en strategi 'fra neden', viser stolt de skæve tanker og subkulturelle miljøer frem netop ved at fremhæve at de 'stikker af' fra de mere konforme omgivelser.



Vinderprojektet for tilbygning til Aarhus Banegaard ved navn 'perlekæden', 2012 v. COBE, Transform, Rambøll, Søren Jensen og ICP

Repræsentationer og narrativer

Mange af projekterne er nærmest designet til at gøre sig godt i forhold til branding på turistbrochurer. Repræsentationerne af projekter kan fx være arkitekttegninger eller andre grafiske fortolkninger af den forestilling om stedet og af den strategi, som projektet er udtryk for. Netop i sammenhæng med de rejsende ideer er repræsentationerne vigtige, idet de ofte formidler ideen endnu bedre end det fysiske projekt i sig selv. Virkemidlerne i den formidling af rumlige ideer, som der er tale om, kan være at fremhæve overstørrelsen i forhold til omgivelserne, æstetisering af industri-kulturarv og collagen, hvor det er sammenstyknin-gen af mange forskelligartede elementer, som stammer forskellige steder fra og dermed signalerer diversitet og bymæssighed. I nogle tilfælde fremhæves det kunstneriske ikon og bruges nærmest direkte som logo eller branding af projektet.

Mange af projekterne handler om omdannelse af tidligere havne- og industriområder, som ikke hidtil var tilgængelige til byformål, og i alle eksemplerne gælder at det har været en planlægningsmæssig udfordring at ændre borgernes mentale billeder af områderne. Indsatsen for at ændre betydningen af stederne kan aflæses i de narrativer og repræsentationer der har været brugt, og de spektakulære elementer og arkitektoniske ikoner, som projekterne som før nævnt består

af, herunder de røde kunstnerisk udformede broer i Amsterdam, Turning Torso i Malmø og bymodellen og Elbfilharmonien i Hamburg. Repræsentationerne fremhæver disse strategiske virkemidler og har i høj grad inspireret danske havneprojekter.

Repræsentationer og narrativer indgår i nogle tilfælde som aktører i beslutningsprocesser om projekterne, eller efterfølgende i diskussionen om projekterne. De understreger de materialiserede diskurser som netop er omtalt, og viser forestillingerne frem, dvs. viser hvordan projekterne selv ønsker at blive opfattet, dvs. de fremviser selve strategien som ide - om det er Ørestadens planæstetiske 'slipseknode' eller masterplanen for Kings Cross' området, som forførende viser forestillingen om et forløb med de enkelte byrum som lysende perler på en snor (samme teknik går nu igen bl.a. i projektet for ny rutebilstation i Aarhus, se illustrationen). Malmøs 'partnerskab for vækst' med 2 sammenbundne tandhjul eller vækstgeneratorer fremstiller tydeligt en ny forestilling, og et ønske, om en stærk Øresundsregion hvor Malmø spiller en næsten lige så vigtig rolle som København. Se repræsentationerne på de følgende sider om eksempelprojekterne.

Narrativerne og repræsentationerne understøtter hinanden og kan følges tilbage til planlægningsprocesserne. De succesfulde projekter har fået opbygget stærke narrativer, som i høj grad er med til at bære projekterne igennem. Fx blev Tate Modern hjulpet igennem modstanden, der tidligere var til stede mod at bevare kraftværksbygningerne, af en udsendelse i BBC som fortalte historien om den bevaringsværdige arkitektur

Zollverein i Ruhr er et monument fra den industrielle tidsalder og samtidig et symbol på strukturændringerne. De gigantiske bygninger og anlæg tilbyder mange muligheder for nye anvendelser i forskning, design, business, kunst og kultur.



- herefter blev det meget lettere at fortælle videre på den samme historie.

Planlægning og de lokale strukturer

Som det fremgår af definitionen af de rejsende ideer, er det vigtigt at forstå den kontekst projekterne er groet ud af, hvis man ønsker at oversætte dem til andre kontekster. Planlægningen har tæt sammenhæng med beslutningsprocesserne og dermed magtaspektet. Det kan handle om lovgivning - fx er de midlertidige aktiviteter i forladte industrialæg i Berlin muliggjort af en særlig tysk lovgivning. Det kan være nødvendigt at identificere de stærke lokale aktører i et projekt. De kan give et fingerpeg om hvilke typer af aktører der skal søges efter i sin egen lokale kontekst for at få en ide til at blive til et virkeligt urbant projekt.

Magtstrukturer er forskellige. Især for de mobilitetsdrevne projekter har planlægningsprocesserne været kendetegnet af en større eller mindre grad af top-down tilgang, hvorimod der har været bredere og mere åbne processer med større spillerum i mange af de andre projekter, hvor der også har været plads til og mulighed for at afprøve flere forskellige typer delprojekter på én gang. Det gælder byrumsstrategien i Barcelona og midlertidighedsstrategien i Berlin, men også fx boligudbygningsprojekterne. Men i alle projekterne, uanset de konkrete magtstrukturer, spiller de lokale organisationsstrukturer og netværk og styrkeforhold mellem parterne ind og påvirker hvordan projekterne er designet og implementeret.

Stedet under konstant udvikling

Med gennemgangen af eksemplerne er det påfaldende, at der i mange tilfælde har skullet flere forsøg til, før et projekt kunne gennemføres. Projektideerne afløser således typisk en eller flere forudgående 'mislykkede' strategier. Dette gælder for Ruhr Emscher Park hvor den radikale landskabelige og kulturelle omdannelse trådte i stedet for forudgående forsøg på at retablere forladte industrigrunde, Amsterdam south side of Ij hvor boligstrategien trådte i stedet for et fejlslagent forsøg på voldsom erhvervsudvikling, St. Pancras hvor byrumsstrategien trådte i stedet for en masterplan med stort fokus på bevaring, London Tate Modern hvor bevaring først blev besluttet efter at nedrivningen var igang, og letbanen i Bordeaux som er en erstatning for

en planlagt metro, der viste sig for omkostningstung i forhold til at vinde politisk opbakning. Færdiggørelse af Jubilee Line er til gengæld udtryk for gennemførelse af et for længe siden planlagt projekt. Her var det nye at man holdt op med at udsætte det.

Udfordringerne er store, og hvis de ikke løses med første forsøg, lykkes det måske næste gang. Det er inspirerende i forhold til at der altid er muligheder for at ændre på evt. 'fejlslagne' projekter - det handler måske om at se stedet i et nyt lys. Byudvikling består af komplicerede processer, og stedet er ikke på noget tidspunkt 'færdigt', men tværtimod under konstant udvikling og produktion via lokale netværk med vidtfor-grenede relationer til resten af verden. Denne forståelse af projekter understøtter det relationelle stedsbegreb. Stedet bliver aldrig 'færdigt', selvom der udvikles projekter, men projekterne er udtryk for at nogen vil noget med stedet og har haft magt og kapacitet til at implementere det - indtil der sker noget nyt og andre kræfter tager over.

Systematisk gennemgang af eksemplerne

I det følgende gennemgås de undersøgte eksempler med en side til hver. Systematikken baserer sig på netværksmodellens aspekter, og der gøres for hvert projekt rede for 'baggrund og diskurs', dvs. den konkrete rumlige og historiske situation som var udgangspunktet for projektet, efterfulgt af 'projektets særlige tilgang' forstået som selve den bærende ide, der ofte rummer inspirationskraften i forhold til mange senere projekter i andre byer. Projektets bærende 'repræsentation' spiller en vigtig rolle i formidlingen af den nye rumlige tilgang, ligesom 'narrativerne', der også har været vigtige både i det konkrete projekt og i forhold til at formidle ideen til andre steder. 'Planlægningsproces og magtstruktur' er et kort sammendrag af den tilgængelige viden om hvordan projektet blev muliggjort, fx i forhold til forhandlinger mellem involverede parter, lovgivning og økonomi. 'Stedet i dag' forsøger at redegøre for, hvordan projektet kan opleves i dag. Til sidst forsøges projektet placeret i forhold til de rationale som har været drivende for projektet, jf. bølgemodellen i kapitel 4 og 5.

Kilder og referencer til gennemgangen af eksemplerne fremgår særskilt under 'Referencer og litteratur' bagest.

Stockholm T-bane 1950-2013

Baggrund og diskurs

T-banen har sin oprindelse i AB Stockholms Spårvägar, en offentlig transport-virksomhed ejet af byen og åbnet i 1915 med det formål at effektivisere og afprivatisere de to uafhængige private sporvognsselskaber. De eksisterende sporvognssystemer i nord og syd blev forbundet med en tunnel, og den første del af Stockholm Tunnelbana åbnede i 1950. I januar 1967 blev Stockholms Spårvägar omdøbt til Storstockholms Lokaltrafik, da tunnelbanen, lokale tog og busser i Stockholms län, blev samlet i en enkelt organisation. Frem til 70'erne blev systemet udbygget med 2 andre linjer.

Projektets særlige tilgang

25 stationer ud af totalt 100 findes i de centrale bydele af Stockholm. 54 stationer er undergrundsstationer. Tunnelbanan består af syv linjer, fordelt på tre hovedsystemer, der kører helt adskilt fra hinanden: De grønne linjer som åbnede fra 1950, de røde fra 1964 og de blå som åbnede fra 1975. Siden er systemet udbygget med letbaner, men i dag er det efter en lang pause igen kommet på den politiske dagsorden at bygge videre på T-banen, da systemet har kapacitetsproblemer, og da kollektiv trafik som noget nyt prioriteres over biltrafik.

Repræsentationer

T-bane diagrammet er et topologisk kort, hvor byen er 'køgt ned' til et diagram som ligger langt fra det topografiske kort - det er tid frem for afstand, som er det afgørende her.

Narrativer

T-banens start var baseret på knaphed og boligmangel. I dag er hovedfortællingen, at T-banen kombinerer bæredygtighed med effektivitet i forhold til et stort transportbehov i byen. Stockholms län vokser med ca. 30.000 mennesker om året. Der etableres nye boligområder udenfor det centrale Stockholm og sker fortætning i det centrale Stockholm, og udbygning med den kollektive trafik skal ses i sammenhæng hermed. 'Storstockholms Lokaltrafik's vision er: 'Gennem den kollektive trafik bidrager SL til at Stockholm er Europas mest attraktive storbyregion'.

Planlægningsproces og magtstruktur

Udbygningerne af det kollektive trafiksystem i takt med byudviklingen, fx i Hammarby Sjöstad, er både dyrt og kompliceret såvel teknisk som organisatorisk. Fornyelse af Slussen er et meget omfattende, kompliceret og omstridt projekt som også involverer en af de største T-bane stationer i byen.

Stedet i dag

T-banen er en fuldstændigt integreret og selvfølgelig del af byens liv og forudsætningerne herfor. Der foretages dagligt over 1 mio. rejser (ombordstigninger). Til sammenligning har den københavnske metro og S-tog ca. 440.000 daglige rejsende tilsammen. Udover tunnelbanan består Stockholms lokaltrafik af Pendeltåg, et regionalt togsystem der minder om de københavnske s-tog, og regionaltog, samt Tvärbanan som er en letbane i en halv ring under udbygning bl.a. til Hammarby Sjöstad. Tvärbanan sammenbinder de andre pendeltåglinjer og undergrundsbanelinjer. Hertil kommer fire lokalbaner med 80 stationer, sporvogn samt busser.

Rationaler

Mobilitet har været det altovervejende omdrejningspunkt i udbygningen af Stockholms T-bane gennem alle årene. Ideen om at sikre naboskabsområderne har også spillet en rolle som drivkraft for projektet, idet det udbyggede system giver mulighed for at bo i byen uden bil. I de eksisterende bykvarterer var der ikke plads til gadegennembrud, og i forbindelse med forstadsudbygning efter krigen blev lagt vægt på naboskaber i nærheden af stationerne. Med udbygning i forbindelse med de nye kvarterer i dag er der bl.a. fokus på bæredygtighed.



Newcastle Byker Wall 1968-78

Baggrund og diskurs

Det oprindelige Byker, et arbejderkvarter fra 1880'erne, var i slutningen af 1960'erne i en meget dårlig forfatning, uden moderne faciliteter eller grønne områder, men præget af et stærkt nabosammenhold. Generelt i England havde storskala socialt boligbyggeri et dårligt image, og derfor opstod ønsket om omdannelse af slumområdet med høj tæthed og kombinerede boligformer.

Projektets særlige tilgang

Ralph Erskine designede bebyggelsen som en slyngnet mur i 3-12 etager der skulle beskytte hele området, som også rummer lav bebyggelse og enfamiliehuse, mod vind og støj fra en planlagt motorvej. Projektet fokuserede på lokalsamfund, funktionsintegration, brugerdemokrati og klimatilpasning og udtrykker en kritik af modernismens monotone og industriprægede boligbebyggelser. Materialer som træ, ofte malet i stærke farver, og metaltage kontrasterer de gamle murstenshuse. De offentlige byrum er designet til social interaktion, og landskabsplanen rummer træer og haver.

Repræsentationer

Ralph Erskines logo - en ballon - prydede planlægningskontoret i en nedlagt bedemandsforretning i Byker i forbindelse med processen. Logoet kommunikerede uhøjtidelighed og fest og farver, og ikke mindst afstandtagen til modernismen, ligesom Byker-bebyggelsen kom til at gøre det. Byker Wall snor sig beskyttende om 'byen i byen', som et stærkt visuelt signal.

Narrativer

Byker Wall fortæller en historie om naboskabsplanlægning med beboerinddragelse, varieret og fabulerende arkitektur, skæve indfald og maritime associationer samt klimatilpasning.

Planlægningsproces og magtstruktur

Planprocessen var baseret på udstrakt brugerinddragelse, bl.a. med diskussion af bydelens fremtidige



Fotos fra Byker bebyggelsen. Øverst v. George Rex, nederst v. Akuppa
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.en>



udseende. Beboernes reaktioner på et gennemført pilotprojekt fik indflydelse på det senere byggeri, som blev gennemført etapevist med vægt på retablering af naboskab i den nye bebyggelse. Ældre fik bolig i 'muren' og børnefamilierne ved jorden, og der blev etableret en lokal planteskole for at fremme området som grønt. 'Listing' af bebyggelsen har haft fokus på identitet og stolthed, men også haft negative følger fordi processen har været meget langstrakt.

Stedet i dag

Den imponerende struktur i form af den gigantisk slyngede mur ses fra metroen mellem Newcastle og kysten. Muren danner læ mod nordenvind og trafikstøj for den foranliggende lavere bebyggelse, formet som en bilfri landsby med et stort udbud af uderum, varierende i belægning og skala og rigt beplantede. 'Muren' har mod nord kun få og små vinduer i den brogede teglstensfacade, men mod syd åbner den sig med brede altangange møbleret med plantekasser og bænke og forskellige former, farver og materialer. Nedslidning og sociale problemer i Byker Redevelopment endte med kun at give mulighed for at huse under halvdelen af de tidligere indbyggere i Byker.

Rationaler

Hovedfokus i projektet har været at skabe rammer for at naboskaber kan trives og udvikle sig. Projektet har dannet skole for naboskabsplanlægning, bl.a. som inspirationskilde for dansk byfornyelse i 1980'erne.

Barcelona byrumsstrategi 1979-

Baggrund og diskurs

Efter Franco-diktaturets fald og spansk overgang til demokrati i 1979 ønskede det nyvalgte bystyre at styrke demokratiet og skabe hurtige forbedringer i levevilkår. Bystyret igangsatte derfor etablering af en lang række nye offentlige rum til frie møder og diskussion. Der er således tale om en kulturstrategi i betydningen dannelse og læring.

Projektets særlige tilgang

Med 'projekter frem for planlægning' har Barcelona været pioner for en byrumspolitik med fokus på enkeltstående projekter. Ved at inddrage lokale arkitekter og skræddersy løsninger for hvert sted og rive udslidte bygninger ned, genbruge jernbaneterræn eller renovere eksisterende byrum, er der skabt et væld af fantasifulde byrumsdesigns over hele byen. Under mottoet 'museet ud på gaden' er moderne kunst blevet en integreret del af byrumsprogrammet. I en senere fase har projekterne fokuseret mere på at understøtte netværk og sammenhænge i byen med parkering og trafik, fx etablering af parker oven på motorveje, p-kældre under gader og pladser og etablering af 30 km/t bykvarterer, samt på at tiltrække investorer. Medlemsskabet af EF i 1986 og værtsskabet for OL 1992 var basis for omfattende investeringer i at udvikle byplanen, bl.a. blev nedslidte industriområder transformeret til nye boligkvarterer. På den måde fik Barcelona nye sportsfaciliteter og samtidig udviklet et boligområde der kobler byen til stranden og kysten. Turisme har indgået i strategien for omstilling af byen til at leve af serviceindustri.

Repræsentationer

Sanering af Raval-kvarteret i den gamle midtby er et eksempel på byrumsstrategien hvor man med kirurgisk præcision fjernede slum og skabte nye byrum. Kunsten, som er integreret i byrummene, repræsenterer fornyelsen og skaber opmærksomhed.

Narrativer

Offentlige byrum hænger sammen med demokrati. Byens rum vindes tilbage med eksperimenterende

udformning af pladser, parker og promenader med udgangspunkt i en politisk vision om at skabe attraktive, demokratiske mødesteder med et rigt byliv.

Planlægningsproces og magtstruktur

I den første fase etablerede byen et kontor, der holdt møder med de lokale beboere som et led i processen med de mange projekter. Kontorets arkitekter koordinerede og administrerede projekterne. En lang række lokale arkitekter står bag udformningen af projekterne i samarbejde med kontoret. Det nye demokratiske bystyre valgte Oriol Bohigas, der både var rektor for arkitektskolen og privatpraktiserende arkitekt, til byens rådgiver for Urban Design. Han stod for formuleringen af den nye byrumspolitik. Senere faser rummer en lang række eksperimenter og udviklingsprojekter, herunder 22@ Barcelona om markedsorienteret byudvikling.

Stedet i dag

Byrummene er ofte etableret i tidligere industriområder eller på andre nedslidte arealer og er højt værdsat i den tætte og meget trafikerede by. Barcelonas særlige attraktion i dag er tæt forbundet med den store variation af byrumstyper, parker som store grønne oaser og promenader i nyfortolkninger af rambla-motivet.

Rationaler

Kultur i betydningen dannelse og læring samt styrkelse af naboskaber har været de primære drivkræfter for den første 'bølge' af projekter. Senere har fyrtårnsrationalet, bl.a. med ikonprojekter, fået større betydning, ligesom mobilitet er blevet en væsentlig drivkraft for de senere urbane projekter.



Berlin byøkologi IBA 1984-87

Baggrund og diskurs

Som led i genopbygningen af Berlin efter krigen igangsatte Vestberlin i 1979 en international konkurrence for omdannelse af dele af byen. Det nedslidte tyrkiske immigrantkvarter Kreuzberg var under forslumning, og her opstod en modbevægelse til det etablerede samfund, hvor autonome og andre græsrodder tog afstand fra bystyrets planer om at modernisere store dele af bydelen. Med udgangspunkt i egne drømme og uopfyldte behov i den moderne storby forkastede man den overordnede planlægning og søgte alternativer til de etablerede boformer. Det førte bl.a. til byøkologiske forandringer såsom miljøforbedringer i det nære miljø med grønne gårdrum, brug af velkendte og sunde byggematerialer og skabelse af overskuelige kredsløb, som kan opleves direkte i nærmiljøet.

Projektets særlige tilgang

Med IBA Berlin 84-87 blev de byøkologiske visioner omsat til samfundsideologi med den ambitiøse IBA byggeudstilling om byfornyelse af Kreuzberg med fokus på miljøindsats og byøkologi. Udstillingen kobledede arkitektur og teknologi med beboerinddragelse og den kulturelle modbevægelse til det etablerede samfund. Byggeudstillingen var samtidig et udstillingsvindue for neorationalistisk arkitektur, hvor Leon Krier m.fl. videreførte Aldo Rossis ideer fra 1960'erne, og med reference til New Urbanism, med urbane og klassiske bygningstypologier.

tv: Arkitektur v. Aldo Rossi, IBA 84-87. Foto v. dave7dean
th: Arkitekturfrimærke med IBA Berlins logo, 1987



Repræsentationer

Arkitekturegninger illustrerer det postmoderne og den neorationalistiske bybygningstradition, bl. med de forskellige 'byvillaer' i Rauchstrasse. IBA Berlins frimærke viser også neorationalistisk bybygning, og IBA Berlinlogoets fremhævnning af geometriske former og ideelle proportioner understreger denne arkitekturretnings referencer til geometrisk rationalisme.

Narrativer

IBAs hovedfokus var udvikling af bæredygtigt byggeri, teknologi, byfornyelse og planlægning, og på samspillet med de lokale græsrodders løsninger i opposition til 'systemet'. Projekterne viser tekniske anlæg på bygningerne koblet med kulturelle forandringer og ændret adfærd i boligene. Samtidig var IBA Berlin 1984-87 en vigtig arkitektonisk event og et bidrag til debatten om postmodernismen via socialt boligbyggeri i den historiske by som skulle materialisere de store æstetiske og intellektuelle skift.

Planlægningsproces og magtstruktur

Beboerinddragelse og samarbejde med den kulturelle modbevægelse var en afgørende del af projektet.

Stedet i dag

25 års jubilæum for byggeudstillingen blev fejret i 2012. De markante byggerier i Kreuzberg Berlin præger fysisk bydelen i dag. IBA Berlin udstillingen har haft stor betydning for den europæiske bybygningsdiskussion.

Rationaler

Naboskabsrationalet har spillet en absolut hovedrolle i projektet.



Ruhr, Emscher Park IBA 1989-99

Baggrund og diskurs

Ruhr-distriktet var gennem mere end 100 år centrum for Europas kul- og stålindustri. Omstrukturering af sværindustrien resulterede i nedlagte stålværker og forladte kulminer spredt i hele området. Industrialiseringen havde formet hele området som et 'kunstigt område'. Emscher var et 300 km langt flod- og kanalsystem, der fungerede som transportkorridor for stål- og kulindustrien - kendt i folkemunde som Ruhrdistriktets kloak, et økologisk og imagemæssigt problem. Dette samt høj arbejdsløshed blandt indvandrere (gæstearbejdere) var grundlag for indsatsen.

Projektets særlige tilgang

Emscher Park med bevaring, genopretning og genbrug af nedslidte industrielle landskaber og vartegn var en strategi for økologisk, økonomisk og social udvikling af regionen med økologisk genopretning og fokus på landskabsdesign/industrielandskab, forbedring af arbejds- og boligområder for mere end 2 mio. mennesker, fastholdelsestrategi og tiltrækning af nye ressourcer og vidensvirksomheder.

Repræsentationer

Efterladte industrielle monumenter er med projektet givet en ny betydning som kulturarv og kunst og som branding af området i forhold til videnssamfundet som afløser for industrisamfundet.

Narrativer

Ruhr-distriktet er et monument for det industrielle samfund, omdannet fra negligeret bagside til promoveret forside. Sporene fra mere end 150 års industrialisering, i form af miner, fabrikker, tårne mv, er brugt som storyteller for regionen mht atmosfære og identitet. Projektet var med til at vende blikket fra en modernismekritik, der handlede mest om historiske midtbyer, til et pragmatisk men også arkitektonisk og kunstnerisk syn på hvad vi kan bruge industritidens efterladenskaber til. Kunst og arkitektur har således hjulpet med til at give området en ny mening, ligesom den økologiske profil for området er ny. Ruhr-distriktet som samlet europæisk byregion blev Europæisk Kulturbym 2010 med

mottoet 'forandring gennem kultur - kultur som nøgle til forandring'.

Planlægningsproces og magtstruktur

Delstaten Nordrhein-Westfalen etablerede IBA Emscher Park imed fokus på landskabsplanlægning og landskabsarkitektur i 1989. Revitalisering er sket via partnerskaber, heriblandt 17 byer i Ruhr-området. IBAs urbane laboratorium var et forum for ideudveksling og eksperimenter, dialog og diskussion af ideer og planlægning. IBA var mediator for udviklingen, og KVR, sammenslutning af alle lokale myndigheder, ansvarlig for masterplanen. Projekt Ruhr har nu overtaget det hele. Samlet investering 4,4 mia EUR, 2/3 fra forskellige offentlige instanser og 1/3 fra private virksomheder.

Stedet i dag

Emscher Park rummer en ny form for urbant landskab og varige forbedringer af bo- og arbejdsmiljøet gennem opgradering af økologiske og æstetiske kvaliteter. Emscher Valley forbinder syv nord-syd orienterede grønne bæltter og rummer en ny grøn infrastruktur for hele regionen. Fra motorvejen kan man se de bevarede industrielle vartegn tårne sig op gennem det grønne, nu fyldt med kunst, kultur, boliger, forretninger og kontorer. Tidligere stålværker er nu rammer for koncerter og rekreative formål med vandrestier og klatrevægge. Grønne stier forbinder byerne med landskabsparken.

Rationaler

Med sit fokus på industrikulturens æstetik, arkitektur og kunst og udnyttelse af industrikulturens spor i storytelling og branding af området, er der tale om en kulturstrategi med vægt på at skabe fyrtårne for området, men også naboskaber og skabelse af nye sammenhænge i området via ny infrastruktur har været meget væsentligt.

Zeche Zollverein var ved sin lukning i 1986 verdens største kulmine. Minen er fredet og optaget på UNESCOs liste over verdenskulturarv. Det Bauhaus-inspirerede minetårn er et af de vigtigste varemærker for industrikulturen i Ruhr - og blev under IBA omdannet til center for kunst, kultur og design.



Amsterdam Borneo, Sporenburg, Java and KNSM islands, 1990-2000

Baggrund og diskurs

450 ha blev brugt til havneaktiviteter gennem århundreder, og i løbet af det 20. århundrede omdannet til industrizone. Havneaktiviteterne blev flyttet efter beslutning i 1975 hvilket efterlod arealerne tomme. Projektet er inspireret fra havnefronter i England, Tyskland og især USA (Baltimore og Seattle).

Projektets særlige tilgang

Området er omdannet til en blanding af boliger, kommercielle aktiviteter og rekreation med styrkelse af særlige Amsterdam-kvaliteter via udnyttelse af enorme kajarealer og arkitektur og design i 'verdensklasse'. Adriaan Geuze fra West8 har designet Borneo og Sporenburg, som har karakter af smalle gader og lave huse. Variation er skabt med kanaler, der opdeler området, og 'frimærker' á 27 m brede bygninger til hver arkitekt - her er 1500 boliger (til velhavende) og 3 superblokke med hver 600 lejligheder. Drive-in parkering på privat grund sikrer tæthed og familieboliger. Infrastrukturinvesteringer er gjort med tunnel, metro og Ij-tram samt de spektakulære røde broer, som betyder at man løftes op over vandet og omgivelserne. Karakteristiske pakhuse er bevaret som kontekst for ny stjernearkitektur og landmarks som identifikation af områderne. Tagterrasser og vand fungerer som erstatning for grønt. Byen indtager havnefronten, som kommer i centrum med attraktive centralt beliggende tætte boligområder.

Repræsentationer

De røde broer som markante arkitektoniske vartegn skaber identitet og fungerer som symbol på at havneområderne og vandet med projektet er givet helt nye betydninger. Modelfotoet af Borneo-Sporenburg fra West8's hjemmeside viser hvordan vandet gives en helt ny kulturel mening med projektet.

Narrativer

Området udnytter eksisterende strukturer og rummer

særlige Amsterdam-kvaliteter med kanalhusene. Øerne har hver sin identitet. Der er tale om verdensklassearkitektur og design. Den tætte attraktive havnebebyggelse med bevarede pakhuse, ny arkitektur og landmarks som identifikation fortæller en historie om storby og metropol.

Planlægningsproces og magtstruktur

Efter et mislykket forsøg i 80'erne, hvor man ønskede at genoplive og styrke forretningsklima og økonomi i indre by med en total masterplan for hele Ij-havnefronten v. Rem Koolhaas, er området udviklet step by step. I 1994 definerede de lokale myndigheder South Bank som et samlet projekt med strategien 'Anchors in the Ij', hvor hver ø skulle have sin egen identitet, og så mange eksisterende bygninger som muligt skulle bevares. Ankrene er offentlige attraktioner. Projektledelsesbureau PMB har stået for udviklingen i et intensivt samarbejde med mange parter.

Stedet i dag

Den tætte bebyggelse langs kajerne ved Ij og de mange nye fortolkninger af centrale kanalhuse mv betyder at Ij og dermed disse nye områder mere og mere opfattes som en integreret del af Amsterdams centrum.

Rationaler

Nabokabsplanlægning i form af skabelse af nye centrale attraktive boligkvarterer har været hoveddrivkraften for projektet, men udbygning af det kollektive trafiksystem har også spillet en stor rolle.



Hammarby Sjöstad, Stockholm 1995-2005

Baggrund og diskurs

De tidligere industriområder centreret om Lumafabrikken, Norra og Södra Hammarbyhamnen, er omdannet, dels på grund af mangel på boliger, dels i forbindelse med Stockholms ansøgning om at blive værtsby for OL i 2004. Lumafabrikken som eksempel på funktionalistisk arkitektur indeholder nu bibliotek og kontorer.

Projektets særlige tilgang

Masterplanen for det 250 ha store tidligere industriområde rundt om Hammarby sjö rummer byudvikling af 1 mio. m², primært boliger i karrestruktur med en central boulevard med udvidelse af letbane som ryggrad. Designet er urbant med boulevarder, arkitektonisk variation, butikker i stueetagerne og kajarealerne udnyttet som promenader - en fortsættelse af Södermalm. Det var et mål at nedbringe miljøbelastningen med 50% i forhold til standarden i 1990'ernes Stockholm via genanvendelse af affald og spildevand, produktion af vedvarende energi og halvering af forbruget af vand og energi.

Repræsentationer

Oversigtsplanen viser bæredygtig byudvikling med nye centrale attraktive boligkvarterer, som udnytter nærhed til vandet, og offentlige grønne områder.

Narrativer

Hammarby Sjöstad er et udstillingseksempel på bæredygtig byplanlægning i Stockholm med fokus på urbant design, arkitektur og havnepromenader, miljøbevidsthed,

Tv: Oversigtsplan for Hammarby Sjöstad fra Stockholms Stadsbyggnadskontor, 2013. Foto fra området 2013



hed, veludbygget offentlig transport og brug af bæredygtige byggematerialer og -metoder. Der har været høje økologiske ambitioner i forhold til at nedbringe miljøbelastningen, og mål om at al energi til boligerne på sigt skal komme fra vedvarende energikilder. Der er udviklet en særlig øko-model mht vand og affald.

Planlægningsprocessen

Projektet er planlagt siden begyndelsen af 1990'erne. Kvalitetsplaner for hvert opført kvarter i bydelen har, sammen med løbende evalueringer, skullet sikre optimering af kvaliteten. Det skete i et tæt integreret forløb med omfattende samarbejde mellem de mange forskellige parter og fagfolk. Der er informationscenter med miljørådgivning i området. Beboerinddragelse var højt prioriteret som del af bæredygtigheden. Udbygning med kollektiv trafik var en forudsætning, men er endnu ikke afsluttet eller afklaret. Læring fra projektet: målene er ikke nået og beboerne skal inddrages i højere grad, fordi bæredygtighed også handler meget om adfærd.

Stedet i dag

Hammarby Sjöstad er et attraktivt boligområde for især børnefamilier. Det er blandet ty tæt på vandet med mange offentlige byrum og grønne områder. men uden den store opmærksomhed om de særlige tiltag for bæredygtighed, som delvis er blevet overhalet af udviklingen indenfor bl.a. energikrav i forhold til byggeriet. Området er uafsluttet og afventer stadig færdiggørelse af den kollektive trafiklinje og de sidste bebyggelser.

Rationaler

Naboskabsplanlægning har været det vigtigste rationale for projektet, men også mobilitet med udbygning af det kollektive trafiksystem har været væsentligt.



Euralille 1995

Baggrund og diskurs

Muligheden for at blive 'koblet på' TGV-toget mellem Paris og London blev brugt som middel til at skabe vækst i en nedslidt by, Lille, og industriregion, Flandern. Euralille blev placeret på en central grund ved centralstationen på resterne af byens gamle voldanlæg.

Projektets særlige tilgang

Umiddelbart ved siden af den gamle og velbevarede bykerne i Lille, og i tæt sammenhæng med den gamle centralstation fra 1800-tallet, er etableret en TGV-station og et nyt bykvarter med shopping, kontorer, konferencecenter, kultur, boliger og byrum, i alt 611.000 m², heraf 38% kontorer, 20% boliger og 43% blandet anvendelse. Euralille er knudepunktet for alle transportformer: TGV-tog, almindelige tog, motorvej, metro og øvrige kollektive trafikformer, samtidig med at det er en tæt moderne bydel, umiddelbart ved den gamle midtby.

Repræsentationer

Rem Koolhaas' egen metafor 'by-pass operation' udtrykker projektets tilgang ganske præcist, og dermed også de mål projektet efterfølgende skal vurderes på, nemlig funktionaliteten. Den voldsomme og voluminøse arkitektur fremhæver kontrasten mellem det nye pragmatiske syn på byen og stedet, og den gamle velbevarede middelalderby Lille.

Narrativer

Projektet er et tydeligt udtryk for visionen om at lade infrastrukturen og knudepunktet mellem de forskellige transportformer være fuldt synligt, som en drivkraft for den moderne by. Projektet er udtryk for et pragmatisk syn på byen, hvor storskala-projekter og 'bigness' er et moderne vilkår. Den generiske by i globaliseringen har brug for mobilitet fremfor naboskabstilknytning, for levende byliv fremfor æstetik. Projekt Euralille er omdannelse af nedslidt industriområde med velbevaret middelalderby til en moderne by, koblet til de hurtigste transportformer - et redskab for at Lille kunne blive tilgængelig for et opland på 70 mio. mennesker.

Planlægningsproces og magtstruktur

Planlægningsfasen med Rem Koolhaas som hovedrådgiver for masterplanen startede i 1988, og stationen og området blev taget i brug i 1995. Det var en topstyret planlægningsproces ledet af Euralille-Métropole med Rem Koolhaas som chefdesigner. Han bidrog med hele designet for det samlede projekt, og senere var han som rådgiver involveret i beslutningerne om valg af arkitekter til de forskellige delprojekter i masterplanen. Euralille er udviklet som et offentligt-privat partnerskab efter fransk tradition, hvor det offentlige initierer et byudviklingsprojekt og efterfølgende involverer private partnere. De private investorer bidrog med 70% af kapitalen, og den offentlige sektor stillede med hovedparten af garantiene

Stedet i dag

Fysisk er Euralille et moderne byprojekt som har tilført meget stor tilgængelighed til Lille, som dermed samtidig, via sin intakte struktur, har øget sin tiltrækningskraft og styrket sin udvikling som attraktiv og levende kulturby. Euralille har med sin 'flow-arkitektur' haft stor betydning for hele byens image som moderne by. Euralille som bydel i sig selv lever ifølge flere (Dovey 2006/1999, Trip 2007) ikke op til intentionerne om bykvaliteter og byliv, men Lille har samlet set fået øget sin attraktivitet eller 'stedskvalitet'.

Rationaler

Mobilitet er det der hovedsageligt har drevet projektet, men både fyrtårne og naboskaber har også været vigtige i den nye bydel. De bagvedliggende mål har været at øge attraktiviteten i byen og regionen samlet set.

Euralille, foto v. Raiku Radiuk
Kan denne 'by-pass operation' redde patienten - den nedslidte by Lille og industriforladte region Flandern?



Bilbao Guggenheim 1998

Baggrund og diskurs

Industribyen Bilbao voksede kraftigt i efterkrigstiden. Området ved floden kom i industriel og social nedgang i 1970'erne, og efter diktator Francos død udvikledes med det spirende demokrati et nyt tankesæt i regionen om at bruge kultur som en økonomisk investering i fremtiden. En oversvømmelse i 1983 blev et 'turning point' og ledte til beslutning om total fornyelse af den gamle by og etablering af nye områder ved vandet i forbindelse med afvikling af industrien.

Projektets særlige tilgang

Et udtjent industriområde i by og region i tilbagegang genopfindes til 'a city of services' med brug af kulturstrategi og ikonarkitektur. Projektet har haft fokus på byens kulturarv gennem 8 århundreder fra handelsby, industriby og til noget nyt: 'serviceby' med branding, formidling og skabelse af kulturarvsoplevelser og image som vigtige mål. De fysiske indsatser har bestået af ikonarkitektur, kulturinstitutioner, metro, gangstier og 11 broer som forbinder de to flodbredder.

Repræsentationer

Frank Gehrys Guggenheim-museum fungerer som ikon og branding for byen via 'Guggenheim-effekten', som ifølge byen Bilbaoes eget informationsmateriale er '... evnen til at transformere, en social udstråling som påvirker andre områder som kultur og turisme'.

Narrativer

Projektet har givet navn til 'Bilbao-effekten' eller 'Guggenheim-effekten' som handler om at ikonarkitektur af stjernearkitekter kan fungere som storyteller og sætte en ellers nedslidt og glemt by på verdenskortet og bringe revitalisering, økonomisk vækst og prestige. Fokus på det problematiske udtjente industriområde er vendt rundt, og bl.a. med brug af den historiske kulturarv er der blevet italesat en ny æra for byen i 'servicesamfundet' med stærkt fokus på kultur og nyt liv til byen.

Planlægningsproces og magtstruktur

I 1991 blev nedsat en organisation og tænketank, som skulle udarbejde en strategisk revitaliseringsplan med fokus på offentlig-private partnerskaber. The Bilbao Municipal Architectural Firm 1991 gennemførte kommunale projekter af betydning for byen, som deltog i forskellige indsatser vedr. kulturarv og byudvikling, udstillinger og seminarer om nye projekter i Bilbao. Generalplan 1995 betegner modellen for fremtidens Bilbao som 'A city of services'.

Stedet i dag

Bilbao blev verdensberømt som byen der lykkedes med at transformere sig fra industriby til videnby via en offentlig kulturstrategi og ikonarkitektur. Byen tiltrækker kulturturister fra hele verden.

Rationaler

Fyrtårsstrategien med fokus på kultur har været den vigtigste drivkraft for projektet, som også har handlet om at styrke byens mobilitet og naboskaber.



Guggenheim Bilbao



St. Pancras/King's Cross Interchange, London 1999 (06-2020)

Baggrund og diskurs

King's Cross blev i 1865 placeret i yderkanten af byen, hvor den fungerede som trafikknudepunkt og godsbanegård for korn, kul og koks. Området udviklede sig som industriområde, og da industrien i 1970'erne og 1980'erne forlod området, var det nedslidt og uattraktivt. Beslutningen om højhastighedstog fra Frankrig til UK via Kanaltunnelen medførte at St Pancras Station blev valgt til omstigningssted mellem de internationale højhastighedstog (som i modsætning til de andre tog kører i niveau), nationale og regionale tog, Underground og busser. King's Cross stationen er den centrale station for togtrafik i England, og St. Pancras den internationale TGV-station med forbindelse via kanalen til Paris. I midten en fælles Tube-station 'King's Cross St. Pancras Tube Station' som betjener 6 linjer.

Projektets særlige tilgang

Projektet rummer en kompleks forbindelse mellem mange eksisterende transportbygninger, tilføjelser og omdannelser, bl.a. af fredede bygninger. Foster+Partners tegnede masterplanen for omdannelsen i 1999 i forbindelse med at St. Pancras blev den internationale station, herfra stammer glasbygningen der støder op til den gamle St. Pancras station i røde sten. Ny masterplan fra 2006 v. Allies and Morrison, Porphyrios Associates and Townshend Landscape Architects fokuserer mere på offentlige byrum, funktioner og sammenhænge i området. Stationen betjener 66 mio. passagerer om året, i myldretiden 82.000 passagerer/time.

Repræsentationer

Arkitekterne illustrerer masterplanen for området med forførende lysende offentlige forbindelser og byrum, hvor publikumsfunktionerne som perler-på-en-snor understreger projektets hovedmål. Kanalen, byrummene og forbindelserne fremhæves, se også fotos til højre.

Narrativer

Stedet rummer det største knudepunkt for togtrafik i London/UK. Der er lagt særlig vægt på at skabe et

blandet byområde, som også er attraktivt i forhold til erhverv, især internationale virksomheder. Londons største designskole UCL og byrummene giver området karakter. 'Fine bygninger alene skaber ikke en by' er narrativ for byrumsplanen/masterplan nr. 2. Langs de offentlige byrum er blandede byfunktioner. Tættest på stationerne er kontorer og indkøbsområder ala Covent Garden, og parkområde mod et fredeligere område. Granary Square er det største nye byrum i London. Trafikknudepunktet rummer både rå industrikultur, kanal, offentlige rum og ny arkitektur.

Planlægningsproces og magtstruktur

En tidligere Foster+Partners plan om bevaring af området blev skrinlagt. Ny masterplan med Argent som developer, udviklet ud fra 10 principper for en menneskelig by, er endeligt vedtaget i 2006.

Stedet i dag

Området er fortsat præget af at være en stor byggeplads (marts 2013), men de nye byrum er undervejs og der er etableret midlertidige forbindelser. Masterplanen opererer med udvikling af området frem til efter 2020.

Rationaler

Mobilitet har været hoveddrivkraft for projektet, men fyrtårnsstrategien har også været i brug, i og med der satses på at omdanne området til et særdeles attraktivt bymæssigt knudepunkt.



Øverst tv: Et af de nye byrum ved kanalen gennem området
Øverst th: Midlertidig forbindelse langs byggepladshegn, 2013
Nederst: Foto af model over masterplanområdet St. Pancras



London Tate Modern 2000

Baggrund og diskurs

South Bank og Southwark var et nedslidt område på sydsiden af Themsen. Bankside Power Station var et gammelt kraftværk, designet af Sir Giles Gilbert Scott som også har designet Battersea Power Station, som lukkede i 1981, og developere var interesseret i nedrivning og nybyggeri på det attraktive sted. Efter diverse planlægningsovervejelser om dette, blev planen ændret efter BBCs TV-serie om Englands kulturarv, og den nedrivning som var startet i 1993, blev stoppet.

Projektets særlige tilgang

Projektet rummer bevaring og omdannelse af Bankside Power Station på South Bank i det nedslidte Southwark til museum for moderne kunst v. Arkitekterne Herzog & de Meuron. Kraftværket, som er 99 m højt, er tilføjet en 2-etages glastilbygning på halvdelen af taget, og meget af den indvendige struktur er bevaret, incl. den rummelige turbinehal som rummer en stor traverskran. Projektet er et eksempel på ikonarkitektur i form af æstetisering af industrikultur og på hvordan fokus på industrikultur og kultur kan fungere som drivkraft for byomdannelse. Der er gennemgang nord-syd fra Themsen gennem bygningen og Turbinehallen ud til nye bypladser i Southwark.

Repræsentationer

Med et nyt arkitektonisk og landskabeligt twist æstetiseres den monumentale industriarkitektur til et brandingikon, som bliver en driver for ny kulturel byomdannelse.

Narrativer

Genbrug af industrikulturarven i form af det tidligere kraftværk til kulturfunktioner revitaliserer det nedslidte South Banks og skaber grundlag for nye forbindelser, byudvikling og vækst.

Planlægningsproces og magtstruktur

I mange år blev kraftværket overvejet nedrevet af developere, samtidig med at der blev ført kampanjer for bevaring og forslag til nye anvendelser. Bygningen blev forsøgt 'listed' men det blev afvist. I 1994 annoncerede Tate Gallery at stedet skulle huse det nye Tate Modern. Efter en international arkitektkonkurrence blev Herzog og de Meuron valgt i 1995. Omdannelsen startede med nedrivning af dele af kraftværket og blev afsluttet i 2000. Omdannelsen kostede 134 mio. pund.

Stedet i dag

Tate Modern har haft stor betydning for byomdannelsen i London og udvikling af South Bank/Southwark. Projektet har haft indflydelse på byens kunstneriske, kulturelle og sociale liv med sit bidrag til arkitekturen og miljøet i hele dette område.

Rationaler

Tate Modern er drevet af fyrtårnsratioet med kultur og industriarkitektur som attraktionsværdi, men har også skabt grundlag for videreudvikling af det kollektive trafiksystem og for revitalisering af hele byområdet.



Tv: London Tate Modern/Millennium Bridge, ChrisA1995
Th: Udsigt fra restauranten på toppen af Tate Modern

Ørestaden i København 1995-2005

Baggrund og diskurs

København var omkring 1990 i en katastrofal økonomisk situation med gæld til Hypotekbanken. Efter murens fald ønskede staten at investere i København for at opnå et sammenhængende bolig- og arbejdsmarked i Øresundregionen og indgik aftale med Sverige om Øresundsbroen i 1991. Infrastruktur skulle medvirke til at skabe en dynamisk by, og Ørestaden skulle betale finansiering af et metrosystem i København. Kommunen engagerede sig i Ørestaden for at rette op på økonomien. I 1994 blev der udskrevet en international arkitektkonkurrence om en helhedsplan for Ørestaden.

Projektets særlige tilgang

Byudvikling, transportfaciliteter og finansiering er strategisk sammenkoblet i Ørestads- og metroplanlægningen, hvor kollektiv trafik går tidsmæssigt forud for byudvikling, ud fra den hovedide at grundsalget fra byudviklingen skulle betale for den kollektive trafikforbindelse. Med helhedsplanen fra dansk/finske ARKKI blev bebyggelserne samlet i fire tætte kvarterer og stadig med plads til vand og natur, og kanaler som regnvandsopsamlere, funktionelt med Ørestadens aflange form bygget op om metroen og boulevarderne.

Repræsentationer

Helhedsplanen viser en tæt og funktionel by bygget op om den kollektive transport. Effektiv planæstetik i form af den slyngede kanal i Ørestad Nord, som en 'slipseknode'.

Narrativer

Ørestaden er en moderne dynamisk by bygget på kollektiv trafik med gode forbindelser til København centrum, Malmø og Kastrup Lufthavn.

Planlægningsproces og magtstruktur

Lov om Ørestad blev vedtaget i 1992. Kommunen og staten ejede arealerne i fællesskab og etablerede et udviklingselskab, som skulle stå for udvikling, bygge-

modning og salg af arealerne. Intentionen var at skabe en klassisk by med Frederiksstaden som forbillede, men med store enheder. Der var fra starten stor folkelig og byplanfaglig modstand mod Ørestadsprojektet. På baggrund af konkurrencen, som skulle skabe grundlag for en helhedsplan for Ørestaden, blev udpeget 4 finske vindere som dannede ARKKI aps sammen med KHR arkitekter. Længe var efterspørgslen svag, og for at få gang i det private byggeri fik Ferring tilbudt en billig byggegrund og byggede med Henning Larsen som arkitekt et 80 m højt højhus. DR-byen i nord, opført 2002-09, blev et gennembrud for Ørestaden sammen med Fields i syd. Ørestadsselskabet udviklede helhedsplanen sammen med Arkki helt frem til 2006.

Stedet i dag

Ørestaden er i dag delvist udbygget, men ikke som den traditionelle by man ønskede, bl.a mangler attraktive byrum og byliv. Efter finanskrisen bremsede byggeriet, har Ørestadsselskabet fokuseret på byliv med skabelse af events og fritidsfaciliteter, bl.a. midlertidige sportsfaciliteter via 'Plug N Play' på ledige grunde.

Rationaler

Mobilitetsrationalet spillede en afgørende rolle som drivkraft for projektet, som skulle finansiere metroudbygning i København. Nabolandsplanlægning er efterfølgende blevet meget vigtigt for videreudvikling af Ørestaden.



Helhedsplanen for Ørestaden v. dansk/finske ARKKI/KHR som vandt arkitektkonkurrencen.

Jubilee Line London, 1995-2005

Baggrund og diskurs

London Underground er verdens første, og har udviklet sig siden den første linje åbnede i 1863. Mange samarbejdende private selskaber blev nationaliseret i 1948, og systemet blev løbende udviklet frem til og med 1970'erne. Docklands blev udbygget under Thatcher-regeringen i 1980'erne efter dokkerne var lukket, som led i en neoliberal strategi for vækst med fokus alene på det private initiativ. En letbane, Docklands Light Rail, har kørt mellem Docklands og London City siden 1987, men der var et stort ønske om at få Docklands og Southwark bedre forbundet med det centrale London og resten af systemet via en udvidelsen af Jubilee Line fra Westminster mod øst gennem Southwark til Stratford station. Dette krævede 4 tunneller på tværs af Themsen og var teknisk kompliceret og dyrt. Efter beslutning i 1993 var der pres på for at få linjen åben i tide inden åbningen af Millennium dome d. 1.1.2000.

Projektets særlige tilgang

Jubilee Line er en banebrydende ny forbindelse mellem nord og syd og dermed udtryk for investeringer i kollektiv trafik som strategi for byomdannelse. Stationerne på linjen fungerer hver især som knudepunkter for byudvikling.

Repræsentationer

Jubilee Line præsenteres på Undergrounds topologiske 'tubemap' som led i et sammenhængende effektivt system. Linjen er markeret med grønt på bymodellen, og viser dermed hvordan byområderne, her Southwark, 'fødes' med den livsnødvendige infrastruktur.

Jubilee Line, her vist som grøn linje på kommunens bymodel, knytter Southwark sammen med resten af byen



Narrativer

Linjen er en rygrad for transformation og projekter langs hele strækningen, og stationerne er knudepunkter herfor med hver deres identitet. Et narrativ for Underground systemet er at være uovertruffet effektivt.

Planlægningsproces og magtstruktur

I 1999 blev London Underground splittet op som Public Private Partnership med henblik på at et offentligt selskab havde ansvar for togene og private selskaber for skinnerne. Der var megen kritik af de private selskaber som betød store tab for skatteborgerne og stridigheder mellem det statsligt ejede London Underground og de der ønskede lokal kontrol. Et privat selskab lukkede ned med tab, og et andet blev købt af det offentlige TFL efter konflikter om forsinkelser på den aftalte udbygning og store omkostninger. Således fik det offentlige igen hele ansvaret for Underground i 2010.

Stedet i dag

South Bank og Docklands er blevet forbundet med det centrale London og alle stationerne i systemet, hvilket har støttet byudviklingen. Siden udvidelsen er der sket en kæmpevækst i passagertallet til over 213 mio. passagerer/år med 13 ud af 27 stationer under jorden.

Rationaler

Projektet er drevet af ønsket om at skabe bedre forbindelser i byen og dermed øge mobiliteten. Linjen gør 'kulturfyrtårnet' Tate Modern tilgængeligt, ligesom boligområderne langs linjen styrkes.



Canary Wharf stationen har tilført London Docklands' travle business-kvarter en kollektiv forbindelse med resten af byen og et underjordisk shoppingcenter

Hamburg HafenCity 2000-2010

Baggrund og diskurs

Hamburgs rolle voksede efter murens fald, og de forladte og forurenede industriarealer mellem byen og de aktive havnearealer stod til totalomdannelse.

Projektets særlige tilgang

Strategien er at omdanne 155 ha tidligere centrale havnearealer, incl. det historiske pakhusedistrikt Speicherstadt, til blandet attraktiv by bestående af boliger, erhverv, kultur og rekreation i forskellige former for mix på henholdsvis kvarterniveau, gadeniveau, bygningsniveau og studioniveau. Særlige programmer er en krydstogtterminal, udsigtstårn, kongrescenter, Elbfilharmonien og akvarium. Den eksisterende metro forlænges til HafenCity, og der bygges broer og marinaer. De forsømte kajmure er restaureret som en historisk maritim reference for det nye bykvarter.

Repræsentationer

Den store model og en omfattende informationsindsats viser nærheden mellem byen og havnen og er dermed med til at nedbryde de mentale barrierer, opbygget gennem de mange år hvor havnen var utilgængelig fra byens side.

Narrativer

Hamburg efter murens fald er benævnt: 'metropolitan heart of a continent growing together again'. Projektet er udtryk for 'ægteskab' mellem havn og by som understøtter hinanden, og kulturfyrtårne, især Elbfilharmonien, støttet af private fonde, er vartegn for området. HafenCity ligger 5 minutter fra Hamburg centrum og øger arealet af indre by med 40%. Andre slogans i projektet er 'At bo og arbejde i maritime omgivelser', 'Hamburgs mest eftertragtede havnefronts-adresse', 'Kontor- og forretningsarealer i centrum af Hamburg', 'bolig- og forretningsområder rundt om parken', 'kontorarealer i sydenden af Speicherstadt' og 'Bo og arbejde på en ø - som sceneri' og 'det oversøiske kvarter - hjertet af HafenCity' (fra HafenCity brochure om de forskellige områder).

Planlægningsproces og magtstruktur

Hamburg by og havn udskrev en byplanidekonkurrence i 1999 som blev vundet af et hollandsk-tysk team med Kees Christiaanse/ASTOC. Arealerne er købt af udviklingselskabet HafenCity GmbH fra Hamburg Havn og sælges i løbet af udviklingsprocessen. Indtægterne bruges til offentlige investeringer i området såsom kloakering, renovering af de historiske kajer og indretning af offentlige byrum samt udvidelse af metrosystemet med 2 nye stationer. De private investeringer i ejendomsudvikling mv er fem gange så store som de offentlige investeringer. Masterplanen/byomdannelsesplanen blev godkendt i 2000 og derefter udsat for offentlig diskussion. Stor informationsindsats har bestået af festival-events mhp positiv omtale og offentligt kendskab til projekterne i området, ligesom et stort veludstyret informationscenter Kesselhaus er indrettet i en ombygget kedelbygning.

Stedet i dag

Dele af området er totalt omdannet, og der er sket et kæmpe arealtilskud til det centrale Hamburg. Området har fået helt nyt image med ibrugtagning af den bynære havn. Dyre prestigeprojekter dominerer i området.

Rationaler

Hovedrationalet for HafenCity var at udvide midtbyens bolig- og forretningskvarter, dvs. naboskabsrationalet har været væsentligt. Det samme har fyrtårnsrationalet i og med bl.a. ElbPhilharmonien indgår som en vigtig del. Endelig er det kollektive transportsystem blevet videreudviklet i forbindelse med projektet.



Malmö Västre Hamn, 2000-2010

Baggrund og diskurs

I starten af 1990'erne var der krise i Malmö: industrien var væk, og som udkantsområde i Sverige var der risiko for økonomisk kollaps. Den nye strategi gik ud på omdannelse til videnssamfund i sammenhæng med udvikling af Øresundsregionen.

Projektets særlige tilgang

Visionerne for omdannelsen har været bæredygtig byudvikling, videnbymiljø, mødesteder, den blandede by og overraskelser og attraktivitet. De første strategiske satsninger i omdannelsen var etablering af et nyt universitet Malmö Högskola på 'Universitetsholmen' og udvikling af den tidligere industrihavn Västre Hamnen til blandet boligområde, med boligmassen Bo01 som startskud for udvikling af en ny bydel. Projektet har bestået i infrastrukturinvesteringer, investering i nye bykvarterer og opgradering af eksisterende områder til videnby i samarbejde med relevante aktører, og der har været fokus på økologi med vedvarende, lokalt produceret energi. Et af målene er den blandede by med arbejdspladser i både små og store virksomheder, idrætsanlæg, butikker, kulturinstitutioner, boliger med forskellige ejerformer og attraktive byrum. Turning Torso designet af Santiago Calatrava er et arkitektonisk ikon for området, som kan ses fra Malmøs centrum.

Repræsentationer

Illustrationen fra Malmös hjemmeside for 'Partnerskab for vækst' viser Malmö som en (næsten) ligeværdig partner til København i forhold til udvikling af Ørestaden som vækstregion. Malmö som nedslidt industriby er nu fortid, og vi er inde i en helt ny æra. Turning Torso bruges som blikfang for Malmö i byens branding.

Narrativer

Skibsværftet på Västre Hamn er omdannet til universitet, boligområder og videnarbejdspladser, og byen er nu kendt for innovation, dedikation, kreativitet og praktisk samarbejde, med Turning Torso som vartegn og nyt symbol for byen. Et markedsførings samarbejde mellem København og Malmö lægger op til fælles branding:

'en sammenhængende og bæredygtig metropol, der skaber vækst på begge sider af Øresund. København og Malmø kompletterer hinanden og styrker regionens vækstmuligheder, øger konkurrenceevnen og fastholder regionen som et attraktivt sted at leve, arbejde og investere i.' ('Partnerskab for vækst', København og Malmø 2013)

Planlægningsproces og magtstruktur

Kommunen har været meget aktiv i strategiuudvikling, planlægning og samarbejde med diverse aktører.

Stedet i dag

På 10 år er udviklingen vendt fra tilbagestående by med høj arbejdsløshed til attraktiv videnby som del af Øresundregionen. I 2011 var ca. en tredjedel af det planlagte byggeri færdigt, og udbygningen var omtrent halvvejs. Malmöregionen er i kraftig vækst.

Rationaler

Med hovedmålet om vækst har attraktive og bæredygtige boligmiljøer været brugt som drivkraft for udviklingen, sammen med skabelsen af fyrtårne i kraft af nyt universitet og Turning Torso som ikonarkitektur.

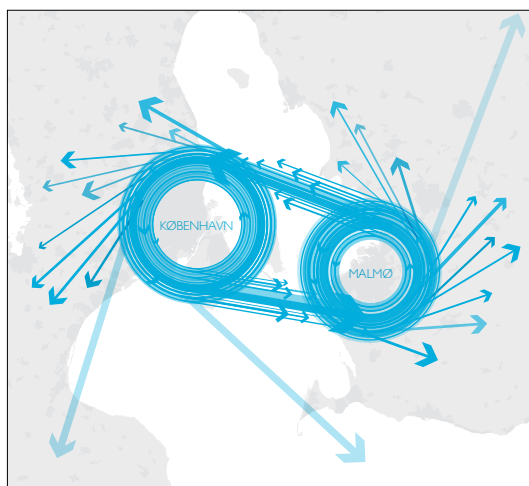


Illustration fra faktaark for 'Partnerskab for vækst' http://www.malmo.se/download/18.3744cbfb13a77097d87a7dd/Faktaark_Malmo_CPH_VAEKST.pdf

Bordeaux letbane, 2003-2013

Baggrund og diskurs

Den modsatte side af floden Garonne i forhold til det klassiske Bordeaux udviklede sig med industrialiseringen til et stort havne- og industriområde. Området blev forladt af industrien i 1970'erne og 1980'erne. Mange gamle pakhuse og havnefaciliteter blev revet ned og erstattet af en firesporet vej og parkeringspladser. De første 1990'er planer v. Ricardo Bofill var knyttet til opbygningen af et nyt metronet, som der imidlertid ikke kunne opnås politisk enighed om at gennemføre. En ny borgmester i 1995 satte gang i ny strategi og planer om en letbane som skulle binde Bordeaux sammen med en række byer i oplandet, med brug af strategi hvor der altid søges efter synergieffekter for byen ud fra spørgsmålet: Hvordan kan vi få den størst mulige by- og bæredygtighedseffekt ud af denne investering?

Projektets særlige tilgang

Letbane i stedet for metro har været strategien for nye forbindelser og for skabelse af nye kvaliteter i fornyelseskorridorerne, hvor der er igangsat en række byrumsprojekter. Letbanens ny tilgængelighed og ændring af trafikmønstret mod større brug af kollektiv trafik er udnyttet strategisk ved at gøre det attraktivt for private investorer at gennemføre fornyelser i de omkringliggende områder. Parallelt med beslutningen om letbanesystem er der således blevet undersøgt andre effekter ved at supplere med tillægsinvesteringer i form af fx attraktive gader/letbanetraceer med byliv. Særligt har der været fokuseret på linjen langs floden, og en populær promenade har ændret opfattelsen af byen (Kvorning 2012).



Bordeaux er revitaliseret bl.a. med letbane som en væsentlig strategisk satsning

Repræsentationer

Letbanen bruges sammen med havnepromenaden som et brandingikon for byen Bordeaux og dens omdannelse og byudvikling.

Narrativer

Letbanen har forbedret byens infrastruktur, og har fungeret som kvarterløftgenerator med fornyelse af industriområderne og opgradering af byens rum. Der er gjort en indsats for at sprede nye fortællinger om de forskellige byområder i forbindelse med omdannelsesprojekterne, bl.a. at en 5 km lang havne- og flodpromenade med en række sportsanlæg, haver, cykelstier mv. fungerer samlende for offentligt liv, bymidten er fredeliggjort og fornyet, og sporvognslinjerne fungerer som fornyelseskorridorer. Tilgængelighed og nye offentlige rum har skabt stor opmærksomhed i forhold til private investeringer i arkitektur og fornyelse.

Planlægningsproces og magtstruktur

Alain Juppé blev borgmester i 1995 og gik foran en beslutning om at byen skulle have en letbane og for at udvikle strategien.

Stedet i dag

Bordeaux by med 235.000 indbyggere har på 15 år anlagt letbane og i den forbindelse byfornyset store områder og pladser, udviklet sin havnefront og fået vendt sit omdømme til det positive.

Rationaler

Mobilitet har været drivkraft for byomdannelsen i Bordeaux. Letbanen er ligefrem omtalt som 'byudviklingsplov: hvor den kom frem, har man løftet hele kvarterer' (byrejsen.dk). Letbanen har status som brandingikon for byen og repræsenterer således også en fyrtårnstantegang. Samtidig med letbanen er gennemført opgradering af havnefront, bymidte og boligområder. Både fyrtårns- og naboskabsrationalet har sammen med mobilitet været vigtige drivkræfter for projektet.

Berlin, midlertidige anvendelser siden 2000

Baggrund og diskurs

Mange års befolkningsmæssig tilbagegang efter murens fald har skabt gode muligheder for midlertidige anvendelser af forladte industriarealer mv.

Projektets særlige tilgang

De udtømte og nedslidte centralt beliggende industriarealer rummer sjæl og liv som kan integreres strategisk i bypolitik og byplanlægning og tilføre nutidens planlægning en positiv diskurs om innovative koncepter og udviklingsrum. Midlertidige byrum åbner mulighed for at udvikle noget særligt 'urbant' og 'dynamisk' og anses både som produkt og producent af nye politiske og urbane tendenser. Udlejning til græsrodde, kunstnere mv bruges til at sikre bygningers drift og vedligeholdelse indtil en ny permanent anvendelse er fundet. De midlertidige anvendelser, fx beboerhaver eller atelier, er ofte mindre intensive end den hidtidige og planlagte anvendelse, men de kan også omfatte intensive anvendelser med megen trafik, højt støjniveau mv.

Repræsentationer

Midlertidighedsprojekterne understøtter med deres karakter byens særlige undergrundskarakter.

Midlertidig bar indrettet ved floden i en tidligere industribygning



Narrativer

Fremkomsten af midlertidige byrum er et resultat af overgangen fra industri- til videnssamfund, der har medført at storbyers centralt beliggende erhvervsområder efterlades udtømte og nedslidte. Her spiller Berlins helt særlige historie en vigtig rolle. Projekterne fortæller en historie om strategisk integration af områdernes kulturarv/sjæl og liv i bypolitik og byplanlægning.

Planlægningsproces og magtstruktur

Den tyske planlovgivning giver, til forskel fra den danske, mulighed for at stille krav om såvel den midlertidige som den langsigtede anvendelse i lokalplanerne, der kan gives tidsbegrænsede byggetilladelser, og det er vanskeligere at klage end i Danmark. De midlertidige anvendelser finder sted på arealer udlagt til forskellige formål, bl.a. blandet anvendelse, erhverv, særlige formål og grønne områder. Overgangen fra midlertidig til permanent anvendelse kan fastsættes tidsmæssigt eller betinges af bestemte forhold, fx løsning af problemer med forurening fra nabovirksomheder. Midlertidige anvendelser sker på både offentlige og private arealer. Det offentlige spiller ofte en aktiv rolle for at fremme midlertidige anvendelser i omdannelsesområder, f.eks. ved at oprette en 'areal- og bygningsformidling'. En del byomdannelse sker på baggrund af kontrakter mellem kommunen og grundejerne, som giver kommunen visse rettigheder, men også et betydeligt ansvar, herunder økonomisk. Til gengæld får grundejeren ofte handlepligt til at realisere planlægningen. Der anvendes en række støttemuligheder, især i de østlige delstater.

Stedet i dag

I Berlin er de såkaldte 'urbane pionerer' ofte vigtige samarbejdspartnere i udvikling af funktionstømte industribygninger. Udlejning af kommunalt ejede bygninger til græsrodde, kunstnere og andre pionerer bruges her fx til at sikre bygningens drift og vedligeholdelse, indtil en ny permanent anvendelse er fundet. Midlertidige anvendelser bidrager væsentligt til byens særlige undergrundskarakter.

Rationaler

Skabelse af kulturelle fyrtårne er den primære drivkraft for de midlertidige projekter, som også kan understøtte naboskaber. Naboskabsplanlægning er dermed også et rationale for nogle af projekterne.

Del 3

Tre casenalyser

Kapitel 6

Caseanalyse af byøkologiprojektet

Indledning

Byøkologiprojektet som case

Byøkologiprojektet er udvalgt som case om et byfornyelsesprojekt med et forsøgsprojekt om byøkologi som et ekstra 'lag' udenpå. Casen som urbant projekt repræsenterer således med sin boligorienterede byfornyelse naboskabsrationalet.

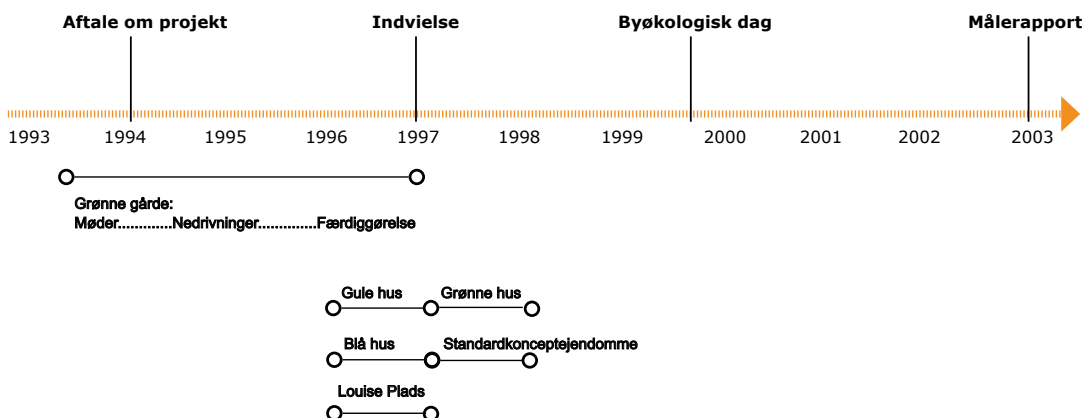
Byøkologiprojektet er samtidig et eksempel på en case, hvor det offentlige har haft en hovedrolle med hensyn til både økonomi og styring.

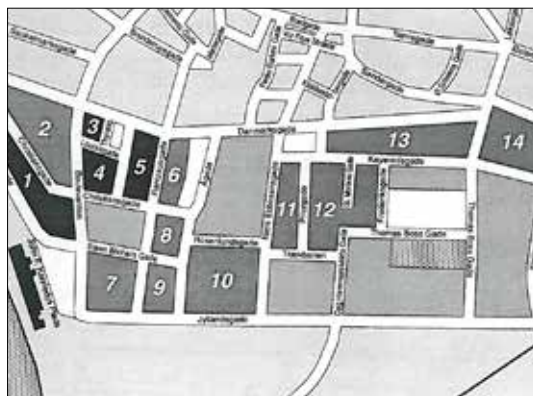
Den 'ordinære byfornyelse' er repræsenteret af den områdeorienterede byfornyelse i Danmarksgadekvarteret. Byøkologiprojektet var et forsøgsprojekt, som blev knyttet hertil, med byøkologi som en ekstra dimension i form af forsøg med særlige bæredygtighedsforanstaltninger. Der blev udviklet og gennemført en række delprojekter bestående af grønne fælles friarealer med byøkologiske elementer, ombygning af to huse med fokus på henholdsvis vandbesparelser og energibesparelser, en ny boligejendom med byøkologiske elementer, etablering af Louise Plads som en offentlig plads med byøkologiske elementer samt 'standardkoncepter' for byfornyelse og friarealer beregnet til generelt fremtidigt brug. Byøkologiprojektet var et 3-parts projekt mellem Aalborg Kommune, SBS Byfornyelse og Boligministeriet.

Selve forsøgsdelen i projektet, byøkologien, er som en del af byfornyelsen i princippet knyttet til naboskabsrationalet, men er i virkeligheden i højere grad drevet af selve målet om at få udviklet noget teknologi. Jens Michael Nielsen, direktør for SBS Byfornyelse, udtalte sig til Aalborg Stiftstidende om projektets mål (Aalborg Stiftstidende 1995c):

'Hele kvarteret er tænkt som en økologisk helhed med miljøvenlige haveanlæg, der på alle punkter appellerer til sanserne, er giftfrie og som illustrerer naturens kredsløb (...). Målet for de to huse er besparelser på henholdsvis varme og vand på 70%, men så tages også al moderne teknik i brug, og derfor vil de to huse stå som vartegn for, hvor langt man kan nå ad den teknologiske vej, uden at det går ud over komforten' (Aalborg Stiftstidende, 1995c)

Som en indledende sammenfatning af pointer fra analysen skal det fremhæves at projektet ikke ændrede Danmarksgadekvarteret som bykvarter ret meget. Der er etableret nogle dejlige grønne gårde og tilføjet nogle symboler, som dog ikke giver meget mening i dag. Byøkologi har ikke med projektet slået igennem som diskurs, selvom det var det man ønskede, fordi man kun bidrog med penge og betydning, men aldrig fik praksis- og magtdimensionerne med i tankegangen. Projektet er gennemført med brug af narrativer og stærke symboler, en kampagnestrategi som står i modsætning til den borgerinddragelse, som tidligere





Den samlede friarealindsats i Danmarksgadekvarteret rettede sig mod i alt 14 karreer. Hertil kommer boligforbedringer i en række ejendomme.

havde kendetegnet byfornyelsen. Planlæggerrøllerne i projektet var præget af en fagopdelt forvaltning, hvor arkitekternes fokus på æstetik og høj faglighed havde topprioritet. Projektet er gennemført med en top-down tilgang hvor de tre parter, som styrede projektet, havde forskellige roller med det resultat at demokratiet i projektet blev presset.

Den netværksmodel, som blev udviklet i kapitel 3 på baggrund af de teoretiske undersøgelser i kapitel 2, bruges som i de andre cases som redskab i caseanalysen. Det betyder at alle 6 aspekter: sted, diskurs, planlægning, repræsentationer, narrativer og magt, skal undersøges i projektet. Repræsentationer i form af arkitektskitser og metaforer, brugt i planlægningsforløbet, bruges som vigtige nøgler i analysen. Udgangspunktet for analysen er virkeligheden i dag, hvorfra der kigges tilbage på projektet via interviews med planlæggere, som var med dengang, samt plandokumenter og politiske beslutninger mv. fra 1990'erne. Analysen tager således form af et stykke byplanlægningsarkæologi.

Læsevejledning

Efter denne indledning startes ud med en fænomenologisk registrering af området, hvor der ledes efter betydninger på stedet og materielle spor fra diskurser i projektet. Registreringen har titlen 'det fremmede blik', fordi beskrivelserne tager udgangspunkt i de sansemæssige påvirkninger og oplevelse af atmosfæren, der møder forfatteren på stedet. Beskrivelsen forsøger således at se bort fra før-viden om både stedet, projektet og planlægningsforløbet.



Forsøgsområdet for byøkologiprojektet: karre 1, 3, 4 og 5 i Danmarksgadekvarteret, udgjorde samtidig etape 1 af den samlede friarealindsats i Danmarksgadekvarteret.

Efter dette 'fremmede blik' på stedet følger en beskrivelse af Danmarksgadekvarteret som kontekst for byøkologiprojektet for at skabe et grundlag for forståelse heraf. Med kontekst menes således både det omgivende bykvarter som fysisk sted, det områdeorienterede byfornyelsesprojekt som byøkologiprojektet byggede 'et ekstra lag' oven på, og områdets sociale geografi.

Herefter er der gjort klar til at dykke ned i selve byøkologiprojektet, først med en fremstilling af ideerne og visionerne bag byøkologiprojektet, bl.a. med brug af de repræsentationer der blev fremstillet i den indledende planlægningsfase. Herefter gennemgås hvad der fysisk blev gennemført, og en analyse af de stedskvaliteter som er skabt med reference til den forudgående fænomenologiske registrering. Endelig gives en redegørelse for planlægningsforløbet med vægt på plantankegangen, planlæggerrøllerne, projektets fokus på teknologi kontra adfærd samt brugen af narrativer og metaforer i projektet, og områdets udvikling siden byøkologiprojektet vurderes.

Caseanalysen afsluttes med en analyse af byøkologi- og byfornyelsesprojektet i Danmarksgadekvarteret. Her skal gives svar på hvad casen kan bidrage med i forhold til forskningsspørgsmålene, med en opbygning over de to hovedmodeller i afhandlingen: bølgemodellen og netværksmodellen.

Det fremmede blik

Danmarksgadekarveret som historisk, blandet bykvarter

På vej fra John F. Kennedys Plads ved banegården ind mod byen går jeg på Boulevardens brede, mønstrede granitfortov gennem Danmarksgadekarveret. Der er træer langs vejen og parkeringsbåse omkranset af granit, reguleret af blå parkeringsskilte langs hele vejen. Der kører busser på gaden, og butiksskilte er sat ud ved facader og kantsten. Boulevarden som hovedgade er ombygget og indrettet efter forrretninger og byliv. Men ved hjørnet med købmandsbutikken er der skilte med is og tips og forskellige andre varer samt kasser udenfor butikken med den blå avis og store sandwichskilte på fortovet. Tre handicaphjælpere er på tur med

mennesker i kørestole, og bagved går en ældre dame med indkøbsvogn. I dette centrale og tætte bykvarter dominerer hverdagslivet og ikke shopping.

Jeg kigger ind ad sidegaderne og ser 4-5 etagers boligkarreer. Facadeforløbene i området er meget homogene i højder, udsmykning og vinduestakt. Husene har hjørnemarkeringer med diagonalt placerede tårne, skarptskårne bygningskropper med relief og fladevirkning, og der er høje butiksetager, vandrette bånd og vinduesindfatninger. Det er etagebyggeri fra omkring 1900 i tillempet renæssancestil. Et bykvarter i udkanten af midtbyen - et lag lagt udenpå middelalderbyen fra tiden for byens første industrialisering. Husene ser ud til at være velbevarede og -vedligeholdte, og gadestruktur og pladser har ikke ændret sig siden opførelsen, kun enkelte nyere huse bryder karakteren.

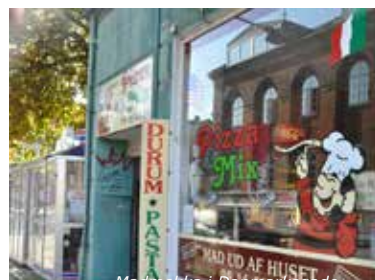
Jeg drejer ind ad Danmarksgade, hvor bebyggelsen bliver lavere, jo længere man bevæger sig mod øst. En række fastfoodrestauranter præger billedet. Gadeforløbet har en særlig åben karakter, med 3 pladser på syd-siden af Danmarksgade, som på den måde kommer til at forbinde de forskellige områder som en bro. Grøntorvet ved Ågade er denne lørdag i oktober et hyggeligt mødested for en lang række aalborgensiske 'stamkunder', og der er en særlig stemning på Frederikstorv hvor kunder til bageren, Netto og flere indvandrerbutikker bevæger sig afslappet rundt.



Købmandsbutikken på hjørnet af Boulevarden og Christiansgade



Grønhandleren ved Frederikstorv



Grøntorvet en lørdag i oktober



Genbrugsbutik på hjørnet af Rantzausegade og Christiansgade

Danmarksgade øst for Frederikstov virker til gengæld som en mørk og smal tunnel. Her er bebyggelsen igen høj og tæt og gårdene fyldt med erhverv. Inde i kvarterets bolig-gader ses enkelte genbrugsbutikker, nogle af dem med et kunstnerisk og kreativt twist, men ellers er der kun ret få butikker. Vest for Boulevarden er der tætte boligkarreer med caféer og butikker i bunden - især den smalle og lukkede Christiansgade virker tæt og storbyagtig.

Danmarksgadekvarteret opleves som et lidt slidt, men stadig vedligeholdt og attraktivt boligkvarter med en vis funktional diversitet, idet der findes forskellige butikker med dagligdags fornødheder til forholdsvis billige penge. Der ses næsten ingen børn på gaderne. Det tyder på en beboersammensætning hvor studerende, indvandrere og små familier med lave indkomster fylder mest.

Louise Plads

Det første som springer i øjnene på Louise Plads, der er en af de tre pladser på sydsiden af Danmarksgade, er at den orden, som hersker i det omgivende bykvarter, er ændret totalt: der er ingen gader, fortove og kantsten men en ensartet lys flisebelægning med gridlinjer

i granit for fodgængere over hele fladen mellem Danmarksgade og de huse, der grænser op til pladsen, i samme niveau. Her er Wegnerlamper på standere langs pladsens facader, ligesom på Boulevarden - en indikator for et højt prioriteret, og renoveret, byrum. Træer vokser op som en lille skov direkte mellem fliserne. Her er ingen biler men mange cykler, her er bænke men lige nu ingen mennesker.

En særlig installation rækker fra Danmarksgades fortov og skråt langt ind på pladsen. Det er et vandelement, vandrende og spejldam, bygget sammen med en stor granittrappe med scene og halvtag med solceller ovenpå. Installationen er gennemdesignet og imponerende flot udført, men den virker underlig tom og forladt og ser lidt fremmed ud foran en tom butik. Ved siden af spejldammen er opstillet en rytterstatue, omtrent i naturlig størrelse og uden den for rytterstatuer sædvanlige sokkel. Det ser ud som om rytteren fra fortiden er dukket op i en anden tid, på vej langs vandløbet. Den fortidige rytter er det eneste 'levende' på den mennesketomme plads - og dog, et par unge drenge på skateboard er kommet. De bruger kanterne og trappen på den store installation til at køre på og hoppe fra. De hygger sig - og det larmer på den hårde, lukkede plads.



Louise Plads set fra Danmarksgade



Tom butik på Louise Plads



Rytteren langs vandløbet på Louise Plads

Grønne gårde og renoverede huse

Fra Louise Plads går jeg ind ad en port til det fælles gårdanlæg i 'karre 4'. I porten er ordensreglerne slået op - der er streg under privat fællesareal med regler for adfærd, affaldshåndtering og oprydning. Inde i gården er der fyldt med frodige grønne planter. De buede stier med granitkantede fliser leder gennem en pergola, som er helt dækket af grønne vækster, og videre gennem anlægget. Der er høje træer, buske og et væld af forskellige planter, og designede pullerter med lys i. En trappe fører ned til et indgangsparti til en bygning som har fået tilføjet en stor og markant, buet blå altan. Den markerer sig kraftigt i forhold til alle de andre bagfacerer med almindelige firkantede altaner hægtet på som kasser. Bag pergolaen et fællesområde i midten af gården, med græs, hække og træer, en stor fælles grill og ovre bagved et lille drivhus. Langs en anden sti er opstillet en kegleformet, specialdesignet installation til måling af grundvandsniveauet. Der er bede med blomster og hække som afgrænsning mellem rækkerne, næsten som på en urnekirkegård.

I 'karre 1' vest for Boulevarden er der også en meget frodig grøn gård. I den nordlige del er karreen så smal at der kun er plads til en sti mellem de private arealer, men mod syd er et større fælles opholdsareal. Udenom regnvandsopsamlingen i en lavning har området nærmest karakter af en lille skov. Pludselig rejser sig to kæmpe søjler, besnoet med planter og med solceller på toppen. Søjlerne danner en markant portal foran en totalt ombygget gul ejendom med åbne eller inddækkede glasaltaner. Facaden er beklædt med ubehandlet naturtræ, bleget i solen. En totalt ombygget ejendom med et moderne og markant arkitektonisk udtryk, som sticker ganske af fra de gamle naboejendommene.

Andre gårde i kvarteret er meget forskellige hvad angår stemninger og karakter, lige fra frodige gårde med tilfældige møbler til minimalistiske firkantede græsplæner.



Solcellemaster bag det gule hus



Den frodige grønne gård i karre 4



Måling af grundvandsniveauet

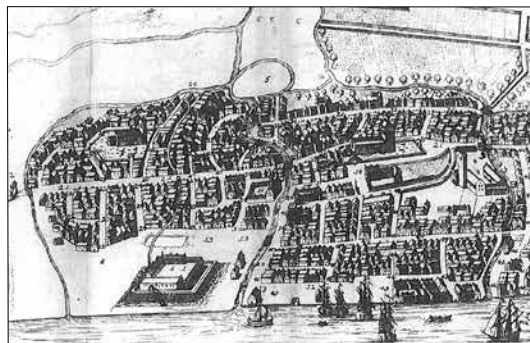
Danmarksgadekvarteret og byfornyelsen

Bebyggelsesstrukturens historie

De elementer, som har genereret byens fysiske form, som permanente spor i arkitekturen, er resultater af påvirkningskræfter som naturgivne landskabelige forhold, ejendomsforhold, kommunikationslinjer, vigtige hændelser eller styrende planer (Ellefsen 1991). En rekonstruktion af udviklingen af byens form sker bl.a. via kort som viser bebyggelsesmønstret og derved illustrerer den trinvise udvikling. Resens Atlas fra 1677 (med nord nedad) viser, at byen dengang sluttede ca. ved Mølle Plads. Her udenfor var der engarealer, hvor Danmarksgadekvarteret senere blev bygget.

De to kort fra 1847 og 1885 viser Aalborgs voldsomme ekspansion i midten af 1800-tallet, som bl.a. skyldtes forbedrede samfærdselsmidler, forbedring af besejlingsforholdene med uddybningen af Hals Barre, jernbanen (1869), jernbanebroen (1879) og pontonbroen (1863-65). Jernbanegade blev brudt igennem fra den første stationsbygning til midtbyen, og syd for den gamle bykerne blev Danmarksgade anlagt med en række sidegader til arbejderboliger. Kortet fra 1885 viser begyndende bebyggelse syd for Danmarksgade, og Østerå og Vesterå løbende åbent gennem kvarteret. Ågadetoretets form er skabt af åens forløb. Trækbanen til havnen var en bane, hvor jernbanevogne blev trukket af heste. Den var afgrænsning for den ældste og sammenhængende bebyggelse, hvilket stadig kan aflæses i byen i dag (Aalborg Stadsarkiv).

På kortet fra 1919 er Boulevarden brudt igennem og kvarteret stort set udbygget. I 1902 indviedes den nye banegård sydøst for den gamle, hvilket gav anledning til en del ændringer i bybilledet. Foran bygningen blev der udlagt en banegårdsplads med høje, flotte huse, og vejen mellem den gamle og den nye banegård blev til Prinsensgade med de imponerende facader som 'Aalborgs ansigt til jernbanen'. For at forbinde banegårdspladsen med Gugvej blev Jyllandsgade anlagt, og endelig blev fra 1909 til 1912 Boulevarden brudt igennem fra Danmarksgade mod nord for at forbinde banegården med centrum.



Kortudsnit fra 1677 (fra Resens Atlas med nord nedad), 1847, 1885 og 1919 (Aalborg Kommune)

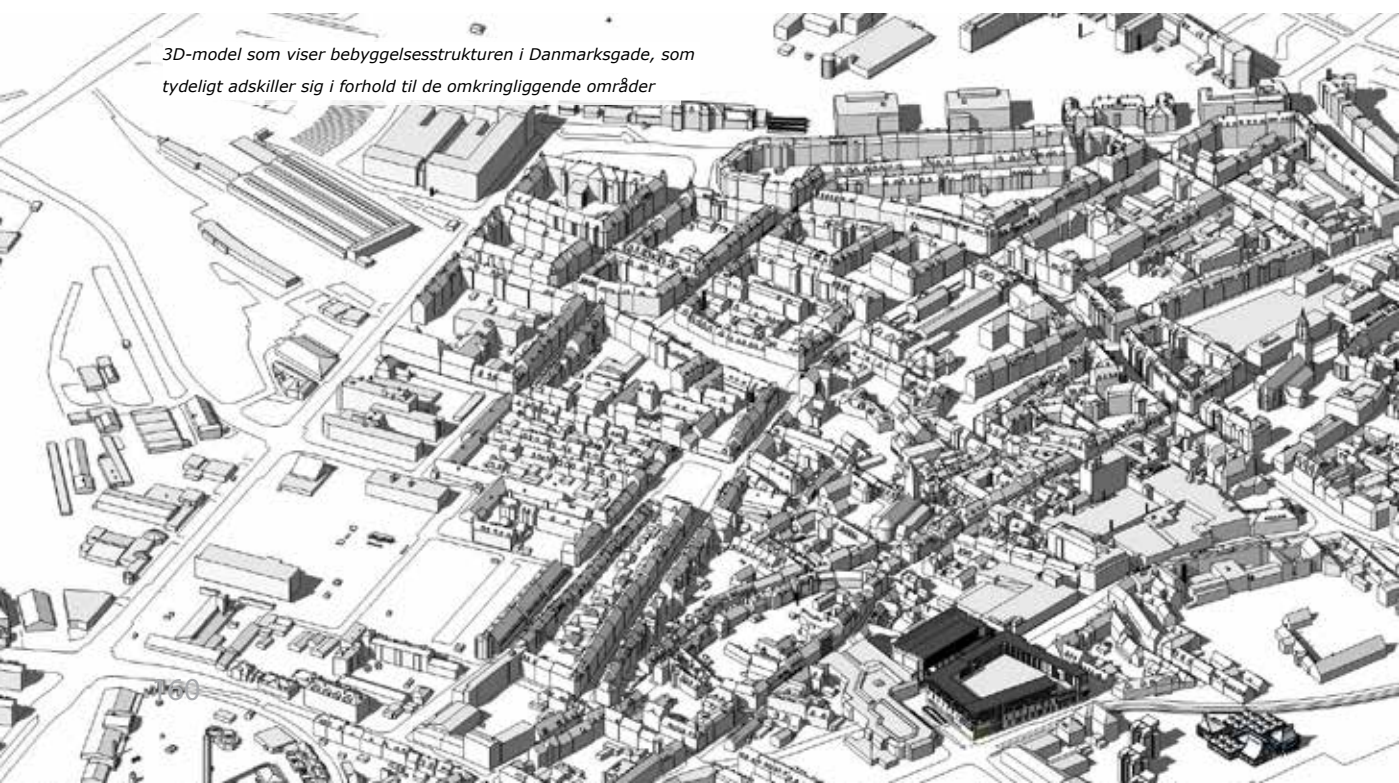
Danmarksgade markerer, med sin vandrette snorlige linjeføring, overgangen til engdraget (Aalborg Kommune 1994a, s. 22). Gaden refererer til det naturlige terræn og fungerer som en tydelig grænse, en kant for foden af bybakken, mellem midtbyens shoppingkarakter og krogede byplan og det retlinede boligkvarter som et lag fra industrialiseringen. Jyllandsgade er endnu en tydelig grænse. Syd herfor ligger godsbanearialet, som nu er under omdannelse, og hvor Kennedy Arkaden tårner sig op. Kvarteret grænser også op til Kildeparken/Almenkirkegården, der som grønne oaser i byen indgår i den sydvestlige landskabskile. Jernbanen og Prinsensgade er strukturerende elementer og områdets vestlige afgrænsning. Boulevarden er strukturerende som hovedstrøg og færdselsåre for busser og bløde trafikanter gennem byen.

En række brudflader i bebyggelsen kan forklares byplanhistorisk. Institutionerne og det nye boligbyggeri i kvarterets syd-østlige hjørne ligger alle på ydersiden af den gamle trækbane gennem kvarteret. På indersiden af trækbanen (Kayerødsgade, Priorgade, Sct. Mortens Gade og Fredensgade), som dengang var byens udkant, blev bygget små, dårlige arbejderboliger som i dag er renoveret. Der var gartneri på ydersiden af trækbanen, som på den måde blev årsag til den senere udbygning her med en helt anderledes struktur, idet 'De Sauerske Grunde' med en byplanvedtægt fra 1948 blev udlagt til

offentlige formål (Aalborg Kommune 1948b). Det øst-vestvendte plejehjem blev bygget i 1979, som en 'prop i hullet', efter at planen om Dag Hammarskjølds Gades gennembrud gennem byen blev opgivet i 1975, se også kapitel 4. Det ligger i dag og spærrer for en nord-syd passage, ikke bare for biler, men også for fodgængere og cyklister. Placeringen af plejehjemmet er nærmest demonstrativ i forhold til det tydelige skift i planlægningstankegang.

1970'er bebyggelsen på Kayerødsgades sydside erstatter den oprindelige bebyggelse, som blev nedrevet som led i kommunens første saneringsplan. Dengang handlede sanering om sundhed, og de gamle usunde boliger blev som en selvfølge revet ned og erstattet med nye, som udtryk for et funktionalistisk syn på byen. Ågades Passage gennem karreen øst for Ågade, med ny bebyggelse fra starten af 1990'erne, fortættede kvarteret og fjernede den sidste af de store grønne haver som tidligere prægede kvarteret. Projektet er udtryk for tidens byfornyelsesdiskurs som handlede om at tage udgangspunkt i den eksisterende by, bevare og renovere de nedslidte ejendomme og boliger, og indpasse nye boliger efter en samlet byfornyelsesplan. Frederikstorv har huset byens cirkusplads, et glasværk i sidste halvdel af 1800-tallet og siden en benzintank, inden den blev omdannet til den nuværende P-plads (Aalborg Stadsarkiv).

3D-model som viser bebyggelsesstrukturen i Danmarksgade, som tydeligt adskiller sig i forhold til de omkringliggende områder



Områdeorienteret byfornyelse

Den konkrete baggrund for byfornyelsen i Danmarksgadekvarteret var en generelt dårlig bolig- og vedligeholdelsesstandard i området efter udflytning fra midtbyen til forstæderne i 1950'erne og 1960'erne. Planen for Dag Hammarskjölds Gade gennembruddet, som blev opgivet, ville have betydet en totalsanering af den østligste del af kvarteret. Den byfornyelse, som fulgte beslutningen om aflysning af gadegennembruddet, havde koncentreret sig om de mest forslummede områder omkring Nørregade og Søndergade med små huse, attraktive som ejerboliger og med central beliggenhed i forhold til midtbyens strøggader. Hele dette kvarter blev gentrificeret i løbet af få år, og er stadig meget attraktivt. Imens blev Danmarksgadekvarteret nedslidt og påvirket af den stigende trafik. Bygningskvaliteten i Danmarksgadekvarteret var højere end i Vestbyen, hvor byfornyelsen var flyttet ud efter de første tiltag i midtbyen. Efter idekonkurrencen om havnefronterne i 1989 og den efterfølgende 'bedre by' debat, kom der nyt fokus på midtbyen med bykataloget som fokusere på arkitektur og byrumskvaliteter fremfor den 'gammel-dags' funktionalistiske arealreguleringsplanlægning, jf. kapitel 4.

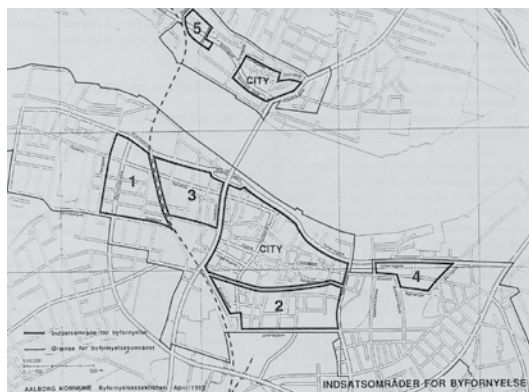
Da Aalborgs byfornyelse for alvor, med meget store bevillinger, blev sat i system med sektorplan og prioriterede indsatsområder i starten af 1990'erne, kom Danmarksgadekvarteret på dagsordenen som 'indsatsområde 2' næst efter Dannebrogsgadekvarteret, forud for Nørresundby, Indre Vestby og Østerbro, se illustrationen. Senere fulgte Øgadekvarteret efter. For at følge med bevillingerne måtte processerne effektiviseres og strømlines. Derfor gik man væk fra den karre-orienterede byfornyelse, hvor man havde moderniseret samtlige ejendomme i en karre, og tog i stedet fat på hele kvarterer for at få mest mulig aktivitet og forbedring for pengene. Boligforbedring gik ud på at renovere ejendomme og skabe boliger med moderne faciliteter, ofte skabt ved at lægge små utidssvarende boliger sammen til større, hvilket også havde som mål at tiltrække familier til byen. I forhold til tidligere saneringer var boligforbedringerne udtryk for en ændret opfattelse af de eksisterende bymiljøers betydning, og den boligorienterede byfornyelse blev således 'sat på skinner'. Man arbejdede strategisk med byområder og kvarterer, og forvaltningen blev organiseret ud fra det. Man gik mere og mere over til at benytte frivillighed, og

man undlod at tage fat på ejendomme, hvis ejerne var imod byfornyelsen, også selvom de var problematiske, igen for at effektivisere processerne, idet man på den måde bl.a. kunne undgå nogle meget ressourcekrævende retssager (fhv. planlægger Sven Buch, 2011). Boligforbedringerne i området sikrede en lang række ejendomme mod forslumning og forfald.

Friarealforbedringer af gårdrum blev brugt som en synlig drivkraft for en videre byfornyelsesproces i privat regi. Ideen var at skaffe lys, luft og grønne opholdsområder til boligerne - som udtryk for en diskurs om nabofællesskaber, som via ejerlav blev påtvunget ejerne og beboerne i en karre samtidig med vedtagelse af byfornyelsesbeslutning og tilhørende lokalplan, som skulle sikre forholdene fremover. Også i forhold til friarealerne var der en løbende udvikling i retning af mere og mere frivillighed, men der foregik altid en afvejning af helhedshensyn - de bedste private haver lå ofte på de mest solfyldte steder i gården og blev om nødvendigt inddraget for at få skabt friarealer i høj kvalitet. Den områdeorienterede byfornyelse i kvarteret skabte således fælles friarealer i de fleste baggårde.

De overordnede mål med byfornyelsen blev i en sektorplan fra 1993 formuleret således:

'Målet med byfornyelse er at forbedre bymiljøet (det synlige) og boligmiljøet (standarden i selve boligerne) i de centrale dele af Aalborg og Nørresundby, så de bliver attraktive steder at bo og arbejde i samt at besøge. Der skal lægges vægt på at få byfornyelsen til at foregå i et samspil med ejere og lejere samt andre parter, som har interesse for byfornyelsen. Byfornyelsen skal planlægges således, at den virker igangsættende for



Indsatsområder i byfornyelsen, Aalborg 1993

den private byfornyelse. De offentlige midler skal primært sættes ind, hvor det private initiativ ikke slår til (den 'tunge' byfornyelse). Derved får byfornyelsen også den maksimale beskæftigelsesmæssige effekt. Den offentlige byfornyelse skal koncentrere sig om -tiltag, der kommer en stor kreds af beboere til gode (friarealforbedring), -at afhjælpe de mest presserende problemer først (boligforbedring) og -at forbedre de offentlige byrum (gader og torve), så der som helhed sker en forbedring af bymiljøets rekreative værdier.' (Aalborg Kommune 1993d)

Byfornyelsen havde midler og lovgivning til at forbedre private ejendomme og friarealer, men ikke offentlige byrum. Det er grunden til at byfornyelsen i Danmarksgadekvarteret fx ikke har taget fat i de to centrale offentlige byrum Ågadetorvet og Frederikstorv. Først i 1998 blev der med lov om helhedsorienteret byfornyelse åbnet for dette. Det var byøkologiprojektet som særligt forsøgs- og demonstrationsprojekt med midler afsat til 'det grønne kvarter', der muliggjorde fornyelsen af Louise Plads. Byfornyelsen i Danmarksgadekvarteret blev knyttet op på 'bedre by' og byøkologi, og i forhold til tidligere kom der øget fokus på det arkitektoniske og det visuelle. Bl.a. blev der satset på visualisering via 3D i forbindelse med det EU-støttede 'Aalborg Byfornyelses Center' i Mølleåarkaden. (Aalborg Kommune 1991b)

Den sociale geografi i området

Historisk har Danmarksgadekvarteret været et blandet område, som har rummet familier med både små og store indtægter, masser af butikker og private erhvervsdrivende. Der var både decideret slum i den østlige ende, herskabslejligheder i den vestlige del og en hel masse mere almindelige lejligheder. Netværkskoordinator i Aalborg Kommune og beboer i kvarteret som barn og ung i 1960'erne og 1970'erne, Dorte Nielsen, har oplevet de dårlige boligforhold på sin egen krop:

'jo tættere på Prinsensgade jo finere (...) Søndergade/ Kanalkvarteret, Kattevad: Det var der slummet var, og i Priorgade, Søndergade, Sct. Mortens Gade (...) det var adressen der fortalte om du var det ene eller det andet. Vi skulle nok holde vores kæft med at vi havde bagindgang til Søndergade'. (Netværkskoordinator Dorte Nielsen, 2011)

Hvorvidt der stadig, i årene inden man igangsatte byfornyelsen, var en social segregering på gadeniveau i kvarteret, som kan sammenlignes med Dorte Niensens beretning fra 1960'erne, er tvivlsomt. Mange af de små huse, som havde været rigtig dårlige, var privat istandsat op gennem 1980'erne, hvor der også blev gennemført en del boligforbedringer i forbindelse med den offentlige byfornyelse.

Som den foregående registrering viser ('det fremmede blik'), er gadebilledet i Danmarksgade-kvarteret i dag præget af cyklister på farten, folk på indkøb, mødre med børn, indvandrere, ældre og beboere igang med deres hverdagsgøremål. På grønttorvet er der handelsliv onsdag og lørdag i nogle timer, og på Frederikstorv er der et vist handelsliv. Den største grad af offentlighed i bylivet findes på de to pladser og i butiksgaderne. Kvarteret har, ligesom resten af midtbyen, en skæv alderssammensætning i forhold til kommunen som helhed, idet unge mellem 20 og 30 år er langt overrepræsenteret i midtbyen med 45% i forhold til 18% (Aalborg Kommune pr. 31.12.2012).

Omtrent sådan så det også ud i årene forud for byfornyelsesindsatsen. Byfornyelsen blev gennemført uden særlige undersøgelser af befolkningssammensætningen, men man betragtede kvarteret som en del af midtbyen, og fokuserede så ellers mest på boligforholdene.



Hyggeligt samvær på en torvedag

Ideer og visioner

'Økologien ind i byfornyelsen'

Det er overskriften på en avisartikel i Aalborg Stiftstidende d. 12. januar 1994, og nedenunder står: 'Aalborg-projekt skal danne skole for hele landet'. På billedet ser vi Aalborgs daværende borgmester sammen med den daværende boligminister studere nogle plancher, og billedteksten er: 'Boligminister Flemming Kofod-Svendsen og borgmester Kaj Kjær er enige om, at Danmarksgadeprojektet vil danne forbillede'. Kaj Kjær citeres i artiklen for at sige: 'Vi vil vise omverdenen, hvad der i praksis forstås ved byøkologi' (Aalborg Stiftstidende 1994a).

Byøkologi var 'oppe i tiden' i 1990'erne. Efter FNs rapport 'Vor Fælles Fremtid' (United Nations 1987) også kaldet Brundlandrapporten' og EUs grøn bog om bymiljø (EU-kommissionen 1990) nedsatte Folketinget et rådgivende udvalg, som skulle opsummere den danske udvikling på byøkologiområdet og fremsætte handlingsforslag. Udvalget udgav i 1994 betænkningen 'Byøkologiske anbefalinger'. Udvalget definerede byøkologi således:



Boligminister Flemming Kofod-Svendsen og borgmester Kaj Kjær er enige om, at Danmarksgadeprojektet vil danne forbillede. Foto: Grete Doh

**Økologien ind
i byfornyelsen**
Aalborg-projekt skal danne skole for hele landet

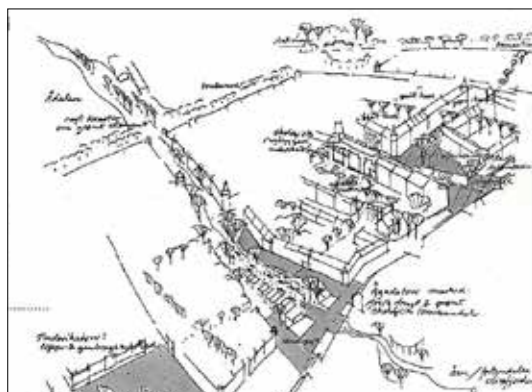
Aalborg Stiftstidende, 12.01.1994

'Byøkologien betegner en særlig miljøindsats, der med udgangspunkt i et konkret byområdes miljøtilstand og borgernes deltagelse søger at fremme helhedsorienterede løsninger på problemstillinger knyttet til områdets ressourceforbrug, miljøbelastning og naturindhold.'
(Miljøministeriet 1994)

Begrebet byøkologi var udviklet i Berlin gennem en lang række projekter der, jf. eksemplet fra IBA Berlin i kapitel 5. Byøkologi handlede om at tage vare på naturen i byen indenfor kulturens egne grænser, og udviske grænsen mellem kultur og natur, fremfor at betragte naturen som noget der findes ude på den anden side af bygrænsen (Beck-Danielsen 1997). Imidlertidig var byøkologi ikke noget man hverken havde erfaringer med, eller hidtil havde fokuseret på, i Aalborg.

Et meget ambitiøst forsøgsprojekt med byøkologi i form af 'bioværket', en 14 m høj pyramide til vandrensning, var på det tidspunkt under gennemførelse i en byfornyelseskarre i Kolding (1992-97) v. Byfornyelse Danmark og Kolding Kommune og med støtte fra Boligministeriet. Med byøkologiprojektet var det SBS Byfornyelse, landets andet store byfornyelsesselskab, som var med i udviklingen. Daværende planlægger Sven Buch erindrer at ideen kom 'ude fra verdensrummet' og i hvert fald ikke fra Aalborg - han hørte om det fra en kontorchef fra Boligministeriet på en konference om Koldingprojektet:

'Her var det helt klart ministeriet og SBS - initiativet kom fra København: Nu skulle der sættes penge af til at lave endnu et stort projekt, og det skulle foregå i Aalborg, og det var SBS. De var truffet de beslutninger.' (Fhv. planlægger Sven Buch, 2011)



Skitse af 'det grønne kvarter' v. landskabsarkitekt Maria Politis

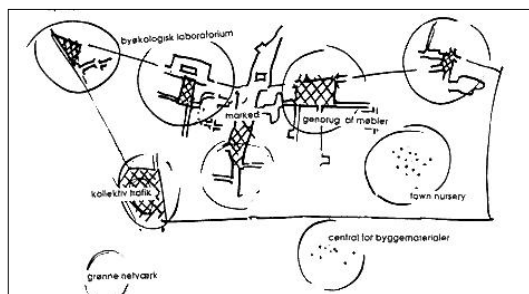


Aalborg Stiftstidende d. 02.12.1995. Skitsen af Louise Plads viser en meget kampagneorienteret tilgang til projektet - den meget store solcellemast virker som reklamesøjle midt på pladsen.

Med projektet skulle demonstreres byøkologiske løsninger i større skala end tidligere set i Danmark, fremgik det af et projektnotat (SBS Byfornyelse 1993c): Man ville gennemføre et 'standard byfornyelseskoncept' på karreniveau, udviklingsprojekter på ejendomsniveau, økologisk huludfyldning, økologisk indretning af lokalgader og offentlige pladser (forslag om økologisk indretning af Louise Plads, Frederikstov og Sauers Plads i Danmarksgadekvarteret) samt et generelt økologisk minimumsniveau fastlagt af Aalborg Kommune for byfornyelse af midtbyen. Oplægget var særdeles ambitiøst med hensyn til brug af økologiske elementer i projektet, og SBS understreger nødvendigheden af at kommunen virkelig skal ville projektet:

'...at Aalborg kommune signalerer fast vilje til at ville gennemføre byøkologiprojektet. Aalborg kommune og SBS skal endvidere ved et konkret udspil til styrelsen signalere evnen til at være i stand til at gennemføre projektet - med succesfuldt resultat' (SBS 1993c)

SBS pointerer endvidere i oplægget at projektet skal opnå 'international status', hvilket kræver at de rådgivere, der tilknyttes, 'har en tilsvarende høj international klasse', og der tages forbehold for inddragelse af lokale arkitekter og teknikere af samme årsag. Man



Landskabsarkitekt Maria Politis' skitse af 'det grønne kvarter' viser visioner om grønne sammenhænge.

var overbevist om at udviklingen i retning af byøkologi ville gå meget hurtigt, og det handlede med projektet om 'hurtigst muligt at opnå resultater med demonstrationseffekt' i forhold til almindelige byfornyelsesforanstaltninger.

Tilknyttet konsulent Maria Politis' skitser af det grønne kvarter viser hvordan hun som arkitekt opfattede kvarteret, og udtrykker en vision for en økologisk og arkitektonisk omdannelse af stedet, hvor ikke mindst den grønne sammenhæng til Østerådalen mod syd forstærkes, og der antydes et åløb gennem Ågadetorvet som i gamle dage. De tre pladser langs Danmarksgade vises som grønne og frodige byrum, se forrige side.

De fysiske delprojekter

I det følgende en gennemgang af, hvad der fysisk blev gennemført som led i byøkologiprojektet, og hvordan stedskvaliteterne er påvirket med projekterne. Delprojekterne består af grønne gårde, forsøgsejendommene det blå hus og det gule hus, nybyggeriet det grønne hus og Louise Plads. De tekniske beskrivelser i dette afsnit stammer fra informationsmateriale om byøkologiprojektet (Aalborg Kommune 1998).

De grønne gårde

I de 4 byøkologikarreeer er der gjort særligt meget ud af de grønne gårde. Udover et varieret grønt miljø med stier, pergolaer osv. er der i forbindelse med byøkologiprojektet tilføjet forskellige særlige symboler, som henviser til miljøbevidsthed i form af specialdesignet økologi-teknologi. Anlæggene udstråler en rationel og samtidig æstetisk tilgang til miljøproblemerne, som noget der kan løses med æstetisk tilpasset grøn teknologi. Byøkologien lægger med de stærke symboler et ekstra lag ovenpå selve friarealforbedringen med sine nye funktioner og herlighedsværdier. I 1998, hvor gårdene var færdige, blev indsatsen beskrevet således:

'I alle friarealer lægges der vægt på en grøn signalværdi, ligesom det tilstræbes at kombinere det økologiske med nutidigt design passende til det urbane miljø'. (Aalborg Kommune 1998)



Det grønne gårdmiljø i 'karre 4'

I 'karre 1' er der regnvandsopsamling og fokus på energibesparelser og -produktion i form af høje søjler med solceller på toppen i forbindelse med 'det gule hus'. I 'karre 4', hvor 'det blå hus' ligger, er gården særligt indbydende og frodig, og et specialdesignet grundvandsmåleinstrument signalerer fokus på vandet. Der er også et synligt vandopsamlingsanlæg i gården ud for det blå hus.

Der er i de byøkologiske gårde, som i alle øvrige byfornyede friarealer, etableret private fællesanlæg til brug af lokale fællesskaber, hvilket stiller krav til brugerne med hensyn til samarbejde i gårdlav og reguleret adfærden i gårdene. I byøkologikarreeerne blev der lagt vægt på at skabe rammer for et særligt liv i gårdene i form af børneleg, ophold og mangfoldige udfoldelser, herunder grønne aktiviteter. Imidlertid var beboerne ikke særligt interesserede i selve den byøkologiske dimension i projektet hvilket blev erkendt fra projektets side:

'De foreløbige erfaringer viser, at der er stor spredning blandt beboerne omkring interessen for økologi, og at praktiske indretninger som belægninger og skure har størst vægt' (Aalborg Kommune 1998)

I dag har de grønne gårde en positiv brugsværdi for beboerne - de bliver nydt fra lejlighederne som udsigt, og de bliver brugt, men ikke særligt intensivt. De private fællesgårde yder beskyttelse fra uønskede personer i de offentlige byrum. Selvom karre 4 således ligger umiddelbart ved siden af 'Parasollen', et værested for misbrugere, kommer misbrugerne ikke her ind. Gården har en meget privat karakter, og hvis der kom uønskede ind i gården, ville de blive jaget væk, ifølge beboerformanden fra det blå hus (interview).

Når karre 4 er så frodig som den er, skyldes det en særlig vedligeholdelsesordning:

'Det er helt vildt så hyggeligt det er, man bliver forundret og spørger, hvem har I til at holde det her, det er jo helt vildt...? Den mand der har stået for vedligeholdelse, holder efter denne sidste sæson. Når han kommer hjem, tager han lige en time nede i haven, den ydelse ville koste en formue, men han sætter en ære i at det er som det er - ser det som hans egen have.' (Bygningsinspektør Claus Greve, 2011)



Gadefacaden på det blå hus i Louisegade



Gårdfacaden på det blå hus i karre 4, v. Friis & Moltke.

I de byfornyeede gårde er ejendommenes ejere og lejere afhængige af samarbejde i gårdlavet, og når alle forslag skal godkendes her, kan systemet komme til at virke blokerende for initiativer, og nogle beboere oplever at det påtvungne fællesskab begrænser den individuelle frihed til at gøre mindre ting på egen grund, såsom fx at sætte cykelstativer op ad bagfacaden. De grønne gårde i byøkologiprojektet har en høj brugsværdi med det ekstra udstyr, beplantning og design i forhold til andre byfornyeede friarealer i kvarteret og andre steder i byen. Ingen af de økologiske intentioner om rodzoneanlæg eller fælles komposteringsanlæg er imidlertid blevet til noget. Dette blev erkendt allerede i 1999:

'Forsøgsprojektet har resulteret i gode og smukke friarealer - men den særlige økologiske dimension og demonstrationseffekt har været begrænset.' (Aalborg Kommune 1999b)

Det blå hus

Det blå hus, Louisegade 12, blev totalt ombygget i 1996. Bagfacaden er meget markant og udtryksfuld med store blå altaner, som bidrager arkitektonisk til gårdmiljøet. På facaden mod Louisegade er der blå vinduer og dør og en lille rund altan påsat trappeopgangen. På hver side af indgangsdøren vokser grønne planter op ad nedløbsrørene, så de danner en portal.

Det blå hus var et udviklingsprojekt med det mål at demonstrere avancerede vandbesparende løsninger og konkret reducere forbruget af vandværksvand med 70% i forhold til en ikke fornyet ejendom. Huset indeholdt før ombygningen 10 små lejligheder, som blev slået sammen henholdsvis horisontalt og vertikalt til i alt 5 lejligheder. Der blev indbygget vandtekniske løsninger som en vandvæg til rensning af gråt spildevand, som en kombination af rodzonerensning, omvendt osmose og UV bestråling, beregnet på genanvendelse i den enkelte bolig. Der var opsamling af regnvand fra gården til brug i fælles vaskeri, svaleskab i hver lejlighed med indtræk af kold luft fra bassinet og endelig rensning af ventilationsluft i rodzoneanlægget. Der blev etableret to adskilte vandforsyningsystemer i ejendommen. Der var således tale om meget eksperimenterende og avancerede højteknologiske løsninger. Det viste sig ret hurtigt, efter ejendommen blev taget i brug, at installationerne ikke kunne holde til den praktiske brug:

'Det blå hus er opført i 1996, og projektet omkring vandet og genbrug af det kørte frem til 2001, hvor man reelt set lukkede hele huset ned og kørte det over på almindelig drift, fordi man ikke kunne holde vandet rent.' (Bygningsinspektør Claus Greve, 2011)

Den beboer, som har boet længst i ejendommen, har oplevet den gradvise afmontering af de økologiske



Gadefacaden på 'det gule hus' i Christiansgade



Facaden på 'det grønne hus'/nybyggeriet mod Louisegade

installationer: renseanlæg i badeværelset til gråt spildevand og svaleskabet beklædt med kork, som trak kølig luft ind. Beboeren er glad for sin bolig som den er og synes det var fint at afprøve de avancerede løsninger:

' - men det var da værd at prøve, så har man så fået de penge ikke, man skal da prøve lidt...' (beboer i det blå hus, 2011)

Det gule hus

Det gule hus, Christiansgade 40 fra 1900, blev totalt ombygget i 1996. Bagfacaden med de påsatte glasaltaner mod gården giver ejendommen et moderne arkitektonisk udtryk herfra, mens der fra gaden kun er ændret på vinduespartiet over indgangsdøren.

Det gule hus havde som mål at udvikle og demonstrere avancerede løsninger og konkret reducere energiforbruget med 70% i forhold til en ikke fornyet ejendom. Hovedelementet i ombygningen er en ny gårdfacade, udviklet og opført med kombination af forskellige teknikker til reduktion af energiforbrug og forbedring af lysforhold og opholdsmuligheder i boligene. Der er indbygget brystnings-solvægge med solceller, lavenergivinduer med integrerede persienner mod syd, aktivt solvarmeanlæg til opvarmning af brugsvand, lavtemperatur, varmeanlæg, lavenergi hårde hvidevarer og armaturer, bevægelsescensorer på lys i bad og fælles-

arealer, superlavenergivinduer mod nord, behovs- og fugtstyret ventilationsanlæg og forvarmning af ventilationsluft ved solvægge samt, som det formuleres:

'et energistyresystem med individuel elektronisk måling af forbrug med et enkelt og brugervenligt system til beboerinformation vedr. den enkelte lejligheds 'energi-status''. (Aalborg Kommune 1998)

Varmemesteren for ejendommen, både dengang og, efter en lang pause, nu igen, har ikke oplevet at systemerne har fungeret ret godt:

'Det var med solfangere og persienner inde i vinduerne og det der, men det kom ikke til at virke ret godt heller (...) varmestyringen var højteknologisk, og det døjer vi stadigvæk med den dag i dag, der er motorventiler rundt omkring, og hvis de kollapser, får de jo ikke varme. Det kører slet ikke derinde mere. Det er sat til, men det tæller ikke noget mere. Solcellerne virker, men hvor godt de virker, det ved jeg ikke.' (Varmemester Poul Pryssing, 2011)

Beboerrepræsentanten i det gule hus er glad for sin lejlighed, vinduerne og lyset i stuen, og hun roser indeklimaet men oplever problemer med flere af installationerne og fortæller at det lugter af kloak fra afløbsristen i badeværelset, de indbyggede persienner sætter sig fast inde i vinduerne, det trækker fra udluftningsriste,



Indgangspartiet - 'det grønne værksted' i det økologiske nybyggeri/'det grønne hus'

og der er problemer med at regulere varmen, fordi systemet er placeret i køkkenet mod nord, som er koldere end stuen mod syd. Hun har ihærdigt forsøgt at sætte sig ind i og bruge systemerne, men uden megen hjælp:

'Lidt ærgerligt at de folk, der arbejder herinde, har ikke noget som helst kendskab til systemet, det må man selv regne ud ved at prøve sig frem. Jeg har kun en tysk brugsanvisning, og så god er jeg altså ikke til tysk...' (Beboer i det gule hus, 2011)

Det grønne hus

'Det grønne hus', eller 'det økologiske nybyggeri', fra 1996-97 var et miljøvenligt nybyggeri til erstatning for tre nedrevne tidligere ejendomme Louisegade 11-15. Huset adskiller sig fra de omkringliggende bygninger i Louisegade med skærmtegl i et ternet mønster på facaden og tilbagetrukken stueetage. Foran indgangsdøren, langt ud fra facaden, er opsat et kæmpe stort nedløbsrør, og røret med tagvand fortsætter ind i huset gennem indgangspartiet. Huset er, på grund af et glasaltan-system, en del dybere end naboejendomme, og bliver derved meget markant, og fylder meget, i gården. Målet var at opføre en ny bygning som skulle vise nye veje for fremtidens boligbyggeri i byfornyelsesområder.

'Intentionerne har været at udføre et sundt hus i miljøvenlige materialer og hvor man fra start til slut i



Det grønne hus' facade mod gården i 'karre 5'

byggeprocessen tænker økologisk (...) Bygningen er disponeret som et glasinddækket altangangshus der lagrer passiv solvarme og tilføjer boligerne en ekstra klimazone til ophold og nabofællesskab.' (Aalborg Kommune 1998)

De økologiske løsninger skulle synliggøres i 'det grønne værksted', som beskrives:

'...et 2 etagers grønt adgangsrum, med synligt tagvand der risler via en vandsøjle til et bassin i gulvet og herfra til Det Blå værksted. Rummet indgår som funktion i ventilationssystemet med varmegenvinding og rensning af luft med planter, og fungerer som en fælles grøn oase, hvorfra alle funktioner udgår.'

'Det blå værksted' beskrives således:

'husets vaskeri, hvor det opsamlede regnvand og vaskerivandet anvendes, renses og recirkuleres. Gennem store glasdøre er der kontakt til det grønne rum og videre til fælleslokalet'

Det knap så ambitiøse 'gule værksted' beskrives således:

'husets solterrasse i tagetagen, med plads til et fremtidigt solcelleanlæg...'



Louise Plads set fra tagterrassen på det grønne hus, 2011

Når man kommer ind i huset, åbner sig et meget stort indgangsparti med kunst og et kæmpe nedløbsrør fra tagrenden ned i et regnvandsbassin, hvorfra det har skullet forsyne vaskeriet i kælderen, idet vandet indgik i et selvrensende system med recirkulation og med brug af en særlig bakterieflora, se foto på foregående side. Dette system blev dog allerede i 2000 koblet fra, da det ikke var muligt at leve op til de høje krav til adfærd, som anlægget stillede. Således ledes vandet nu i stedet direkte i kloakken.

'Vi havde vandet så rent, at ham fra hygiejnisk forvaltning kunne drikke af det. Men lige pludselig kollapsede det hele, og jeg fandt så ud af at nogen havde noget til at ligge i blød i klorin, og det røg så ind i vaskemaskinerne, og det slog jo bakterierne ihjel. De bakterier kostede 6-7000 kr pr. gang plus min tid til at gøre det rent, så det blev noget dyrt vand i det lange løb.' (Varmemester Poul Pryssing, 2011)

Louise Plads

Louise Plads blev som led i byøkologiprojektet udformet med en samlet flade af betonfliser og granit, rytterstatuen blev sat i niveau med pladsen, der blev plantet træer mod Danmarksgade og etableret belysning langs pladsens kanter. Midt på pladsen blev opstillet et stort element bestående af vandtrappe med spejldam og vandrende ved siden af en scene, overdækket af glastag med indbyggede solceller, som skulle levere

strøm til at drive vandtrappens recirkulation af vandet ned i spejldammen. Det samlede element er tænkt at kunne fungere som et lille amfiteater. Vandet skulle symbolisere den historiske sammenhæng til vandløbene og Østerådal. Vandrenden blev i forbindelse med færdiggørelsen beplantet med siv og åkander, hvilket dog aldrig kom til at fungere, da driften, herunder udfordringen med at etablere vinterhi for planterne når vandet var lukket ud, blev for dyr.

Trods indledende visioner om det modsatte, blev Louise Plads den eneste 'punktvisse indsats i etableringen af en grøn struktur' (SBS Byfornyelse 1995), udformet og etableret som vartegn for byøkologien. Flere af de byøkologiske intentioner med pladsen måtte opgives: man kunne ikke finde genbrugsfliser med de tilstrækkelige kvaliteter, man måtte opgive at bruge regnvand på grund af hygiejniske problemer, og et ideoplæg til indretning af byøkologisk eksperimentarium på og under Louise Plads måtte opgives. Men pladsens design blev rost, og i forsøgsrapporten fra 1999 er den vurderet:

'Louise Plads er i dag et af de mest spændende nyere byrum i Danmark.' (Aalborg Kommune 1999b)

Kort efter at pladsen var færdig, indtog skaterne stedet, hvilket medførte skader på de skarpe kanter på granitten og klager fra beboerne over støj. Samtidig bredte der sig en kritik generelt fra byen og fra nogle af beboerne, om at Louise Plads var en 'stenørken', og at Aalborg Kommune ikke prioriterede det grønne. Den brug der egentlig var tænkt på, bl.a. at beboerne skulle bruge trappen som udfoldelses- og hyggested, har været meget begrænset.

En af planlæggerne tænker tilbage på den begejstring der var forbundet med skabelsen af Louise Plads og intentionerne om at Louise Plads skulle fungere til glæde for børn og voksne i kvarteret, og hun husker også at det slet ikke lykkedes:

'Tanken om at få folk bundet sammen og få folk til at bruge det sted på en ny måde og i fællesskab kunne ikke virkeliggøres, for der var ikke det byliv omkring stedet (...) lige præcis den type beboere i den type bykvarter havde slet ikke det behov, og vi har grønttorvet lige ved siden af (...) så det var svært at få det liv ind som vi troede vi havde skabt rammer for.' (Arkitekt Bodil V. Henningsen, 2011)

Planlægningsforløbet

Planlægningsforløb og -tankegang

SBS Byfornyelse ansøgte d. 4.11.1992 Bygge- og Boligstyrelsen om støtte til at gennemføre et forsøgsprojekt vedr. byøkologi i midtbyen i Aalborg. Ansøgningen blev positivt modtaget af ministeriet, som skrev tilbage at de ønskede et eller flere demonstrationsprojekter gennemført i Aalborg, og SBS blev opfordret til at søge Aalborg Kommune om at indgå i en trepartsaftale mellem Boligministeriet, SBS Byfornyelse og Aalborg Kommune. Herefter udarbejdede SBS et notat til Aalborg Kommune hvori man nærmere uddybede hvad projektet kunne handle om, konkret i forhold til de byøkologiske elementer. Efter først at have overvejet Vestbyen, blev man enige om at gennemføre projektet i Danmarksgadekvarteret, hvor der på dette tidspunkt var igangsat planlægning af en samlet byfornyelsesindsats, og det blev aftalt at byøkologiprojektet skulle gennemføres i årene 1994-98. Tilsagn til projektet fra Bygge- og Boligstyrelsen blev givet i 1994.

Som det fremgår af avisartiklen overfor, fra Aalborg Stiftstidende d. 2. december 1995, blev 'alle sejl sat' i Danmarksgadekvarteret, for nu skulle Aalborg sættes på 'det økologiske landkort' som det fremgår af artiklen. Til byøkologiprojektet blev knyttet en lang række forskellige konsulenter med særlige ekspertiser.

Der blev i planlægningsforløbet arbejdet med beboerinddragelse i forhold til de konkrete delprojekter, og der blev iværksat en informationskampagne om byøkologi, bl.a. i forbindelse med omdannelsen af Louise Plads som økologisk vartegn. Det gule, blå og grønne hus skulle også fungere som demonstrationsprojekter, idet tanken var at de løsninger, som blev udviklet og afprøvet i projektet, på længere sigt ville kunne anvendes i større skala i byfornyelsen. Udover de avancerede løsninger, blev der lagt vægt på individuel afregning som en adfærdsregulerende teknologi.

Som grundlag for gennemførelse af de grønne projekter blev udarbejdet en grøn strukturplan 'det grønne kvarter', og et 'standardkoncept friarealer' som var et idekatalog for inddragelse af økologi i fælles friarealer opdelt efter: det grønne/planterne, anlæg, bygninger, møblering, drift og vedligehold og erfaringsmateriale.



Erna Iversen, alias skuespilleren Peter Larsen, hjalp til med at skabe opmærksomhed om de byøkologiske ideer på et informationsmøde om projektet. Aalborg Stiftstidende d. 2.12.1995.

Udover grønt indhold og brug af miljøvenlige materialer var det økologiske indhold i projekterne begrænset til opsamling af regnvand og solcelleanlæg til drift af vandpumpe. Standardkonceptet skulle være grundlag for friarealerne i de 4 forsøgskarreer, og meningen var at erfaringerne skulle resultere i generelle krav og anbefalinger for fremtidig gennemførelse af miljøstyret byfornyelse.

Byfornyelsesbeslutningerne for de grønne gårde i byøkologiprojektet blev vedtaget af byrådet i 1994 (Aalborg Kommune 1994cdef). De var aktive planer, som blev tinglyst på de berørte ejendomme og gennemført i løbet af en kort årrække. Økonomisk var friarealforbedringerne meget fordelagtige for ejere og lejere, idet alle nedrivnings-, erstatnings- og anlægsudgifter blev betalt af det offentlige, og kun vedligeholdelsesudgiften skulle betales over huslejen. Sideløbende med byfornyelsesbeslutningerne blev udarbejdet og vedtaget lokalplaner for områderne for at sikre byfornyelsesinvesteringerne ud i fremtiden (Aalborg Kommune 1994gh).

Professionalisering af praksis

I takt med at bevillingerne til byfornyelse fra stat og kommune steg og strategierne i byfornyelsen skiftede, skete en effektivisering og professionalisering af byfornyelsen i kommunen. Der blev opbygget rutiner for alle de forskellige processer, udviklet professio-

nelle samarbejdsrelationer og opbygget komplicerede budget- og regnskabssystemer, og det skabte en særlig planlægningspraksis og kultur i kommunen. Ifølge daværende planlægger i Aalborg Kommune, Sven Buch, tabte man hermed også forbindelsen til det politiske i byfornyelsen:

'...det blev enormt professionelt det hele. Man blev virkelig gode til det, forvaltningsmæssigt, rådgivere og investorer, så man glemte fuldstændig det politiske niveau - politikerne de så bare en maskine der kom kørende med en masse sager til byrådsdagsordenen, man havde ikke part i det (...) og det blev sådan en legeplads for teknikere - det blev mere et teknisk projekt end et socialt projekt, det med at lave byfornyelse.' (Fhv. planlægger Sven Buch, 2011)

Som en ny planlægningspraksis i Danmarksgadekvarteret blev gennemført en 'byfornylingskampagne' bestående af rådgivning, information/debat og byfornylsesavis forud for de enkelte byfornylsesbeslutninger. Dette var en anden proces end i det foregående indsatsområde i Vestbyen, hvor man havde gennemført en kvartersplan som kommuneplantillæg med en ret omfattende borgerinddragelse. Danmarksgadekvarteret blev derimod mere opfattet som en del af midtbyen, og byfornyelsen gennemført på baggrund af bykataloget, som gjaldt for hele midtbyen, og på baggrund af de processer der havde været ført i den forbindelse. Man havde ikke megen dialog med beboerne om det overordnede projekt, herunder Louise Plads inden den blev etableret. En af de kommunale planlæggere bag byøkologiprojektet fortæller om planlæggernes og rådgivernes styrende rolle i skabelsen af Louise Plads:

'...før var der en bunker og en masse veje, og man kunne ikke bruge stedet til meget andet end trafik, og det var tænkt som et samlingspunkt for de 4-5 omkringliggende karreer: Målet var altså mindre biltrafik og en mere grøn og opholdsvenlig indretning, og der skulle tillægges en symbolværdi - det skulle ligesom være et udstillingsvindue for byøkologiprojektet, så derfor skulle demonstrationsværdien virkelig være i top. Pladsen blev koblet sammen med en informationsbutik, man tænkte meget i at formidle og prøve at begejstre - det var en form for kampagne, også rettet mod resten af Aalborgs beboere, noget med at virke for byøkologien og udbrede kendskabet til det.' (Arkitekt Bodil V. Henningsen, 2011)

I midtbyen var man mere fokuseret på arkitektur og 'urbane livsformer' end på sociale forhold, og byøkologiprojektet var mere teknisk end socialt fokuseret. Bygningsinspektøren fra boligselskabet, som var bygherre for de 3 byøkologiske ejendomme, ser tilbage på forløbet og kan se et misforhold mellem de økologiske intentioner, som skulle opfyldes med avanceret teknologi, og så de beboere, som skulle bo i lejlighederne bagefter. De ville bare have en bolig og var ikke særligt interesseret i byøkologi - det var ikke noget de havde efterspurgt.

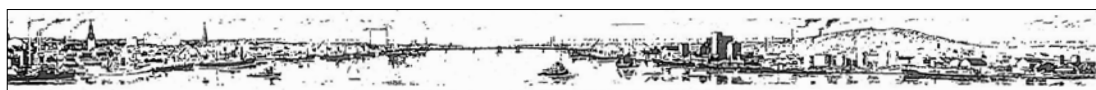
Men opgaven for kommunen og SBS var at få gennemført projektet - med succes - indenfor tidsrammen, så der skulle bruges mange penge i en fart og demonstreres nogle avancerede nye løsninger. Statstilskuddet kom i den forstand til at styre processerne, og selve de økologiske visioner var ikke til diskussion, de var aftalt på forhånd mellem SBS og Boligministeriet. Kommunen takkede ja til statsstøtten, og ejendomsjerne (boligselskabet) og beboerne takkede ja til de tekniske løsninger de fik tilbudt som gratis gaver.

Byøkologiprojektets planlægningspraksis var en fortsættelse af mange års succesfuld byfornyelse, men mere teknisk og mindre socialt orienteret end tidligere. Forsøgsmidler og ekspertrådgivere fik stor indflydelse på projektet, og planlæggernes rolle var at koordinere og formidle mellem de mange parter: ejere, beboere, andre forvaltninger og myndigheder, politikere, ministerium og rådgivere, og at fremme byøkologiens sag i forhold til at sikre gennemførelsen af de mange delprojekter med byøkologisk demonstrationsværdi, samt at sikre den arkitektoniske standard i løsningerne.

Tilknytningen af de mange nye, ikke-lokale, tekniske og designmæssige rådgivere til byøkologiprojektet fik betydning for den efterfølgende planlægningsindsats i byen. Hidtil havde kommunen næsten udelukkende brugt kendte, lokale rådgivere i byfornyelsen, men efter byøkologiprojektet var denne tradition ændret afgørende.

Teknologi og adfærd

Af en rapport om byøkologiprojektet som demonstrationsprojekt (Aalborg Kommune 1998), dvs. godt et år efter færdiggørelsen af det gule hus, fremgår at målet med det gule hus har været at udvikle og demonstrere



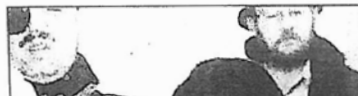
Rådmand Paul Wrobel (K) lagde en hel, tom brændevinsflaske ned i fundamentet, for rytterstatuen blev sænket på plads.

Brændevin begravet

Delte meninger blandt naboer til nyrenoveret plads

tekst: Mogens Møller
Foto: Michael Bygballe

Næste gang, Louise Plads i Aalborg skal gennemgå en større renovering, vil arbejdsmandene



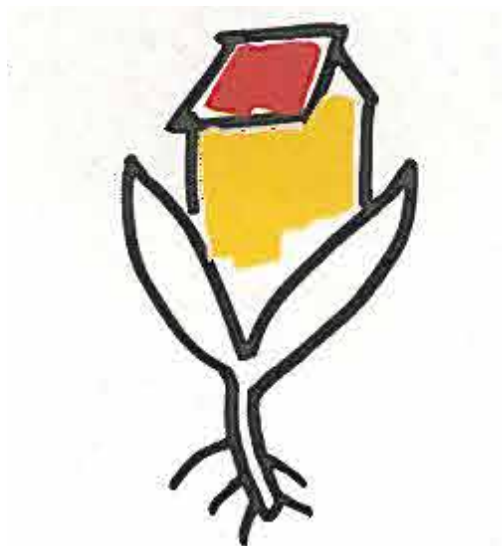
Blandt de mange nye gerrige til indvielsen var også Agnes og Ejner Jensen, 75 og 77 år. Parret bor i en lille to-værelses lejlighed i Rantzausgade lige nærheden. De synes, at

Der blev gjort en event ud af flytningen af rytterstatuen på Louise Plads i forbindelse med pladsens indvielse. Aalborg Stiftstidende dækkede begivenheden d. 30.11.1996

avancerede teknologiske løsninger i forhold til at spare, kontrollere og producere energi. Det fremgår også at de arkitektoniske forhold i den forbindelse var lige så vigtige som overvejelserne om energiøkonomi. Det nævnes, at der havde vist sig behov for designmæssig produktudvikling af de tekniske foranstaltninger, mens der ikke blev sat spørgsmålstejn ved selve funktionaliteten af systemerne. Det forklares at monitoringsystemet var blevet forsinket på grund af en systemændring sent i processen, og derfor kunne man endnu ikke sige hvordan det gik med at leve op til energimålene.

Såvel teknikken som arkitekturen har været i fokus med forsøgsprojektet, men funktionaliteten har ikke været nær så højt prioriteret. Af det materiale der blev produceret, får man et tydeligt indtryk af at æstetikken blev prioriteret over funktionaliteten. Forvaltningen var skarpt opdelt i fagligheder, og arkitekterne havde ikke

til opgave at vurdere de teknologiske løsninger, bortset fra deres designmæssige kvaliteter. Projekterne for de 3 økologiske ejendomme var meget ambitiøse med hensyn til at kunne demonstrere nogle løsninger, og så kom overvejelser om den praktiske brugsværdi for beboerne og tilpasning til stedet i anden række. Til det blå hus blev der søgt om beboere med særlig interesse for at gå ind i vandgenindvinding mv., da man godt var klar over, at det at bo her ville stille særlige krav til beboernes adfærd, men til det økologiske nybyggeri var der ingen særlige opslag eller krav - det var her klorin i vaskevandet ødelagde bakteriefloraen i recirkulationssystemet. Men som varmemesteren udtrykker det: selvom man selv har meldt sig som særligt interesseret, bliver det ikke ved med at være sjovt efter 3 måneder at gøre rent i filtre osv. Varmemesteren lægger noget af skylden på kollapsedet af det blå hus på de individuelle løsninger, og mener at fx et samlet anlæg i kælderens,



Byøkologiprojektets logo 'plant et hus'

som kunne tilses professionelt, kunne have fungeret meget bedre (varmemester Poul Pryssing, 2011)

Bygningsinspektøren i boligselskabet er enig i at projekterne har stillet alt for store krav til beboerne i de byfornyede lejligheder:

'...det var jo lejeboliger - man var bare flyttet ind, man skulle have noget at bo i (...) hvis det havde været privat byggeri og folk virkelig havde en interesse... havde det været nemmere at styre' (Bygningsinspektør Claus Greve, 2011)

Samlet kan det konkluderes, at byøkologiprojektet prioriterede signalværdi og æstetik højere end den mere dagligdags funktionalitet og beboeradfærd i forhold til teknologien. Det hænger tydeligt sammen med projektets ambitioner om at demonstrere eksempler på et 'internationalt niveau'. Byøkologiprojektets fokus på bæredygtighed indgik i den tankegang om bæredygtighed, som også udmøntede sig i EU-konferencen om bæredygtige byer i Aalborg i 1994. Under konferencen blev det såkaldte Aalborg Charter indgået blandt deltagerbyerne. (European Sustainable Cities and Towns Campaign 1994) Ti år efter, i 2004, var Aalborg igen vært for en bæredygtighedskonference ved navn 'Aalborg+10' som en opfølgning på Aalborg Charteret, og her blev Aalborg Commitments vedtaget med det formål at inspirere og engagere kommuner i Europa til

at arbejde seriøst og ansvarsfuldt for en lokal bæredygtig udvikling. (European Sustainable Cities and Towns Campaign 2004)

Narrativer og metaforer

Det var en vigtig pointe i byøkologiprojektet, at en offentlig plads skulle fornyes. Ideen om dette indgår i SBS Byfornyelse's første oplæg til kommunen fra 1993 om et muligt projektindhold med henblik på at etablere en trepartsaftale om projektet. Demonstration af byøkologiske løsningsvarter var det primære, stedets rolle var at være ramme herfor:

'Lokalgaderne og de offentlige pladser spiller en stor rolle for lokalmiljøet, det visuelle miljø og de generelle levevilkår f.eks. for børn. Derfor indgår lokalgaderne og lokale offentlige pladser som en nødvendig og naturlig del af et økologisk projekt på bydels-, karre- og kvartersniveau. En aktiv og talentfuld bearbejdning af sådanne arealer kan bidrage til at give hele bydelen et løft (...) bearbejdning af lokale offentlige pladser, f.eks. i retning af at skabe en slags 'lokalt vandland' til glæde for børn og voksne med vandtrapper, springvand, vandbeplantninger osv. (SBS Byfornyelse 1993a)

I den endelige projektbeskrivelse fra 1995, efter der er indgået samarbejde med kommunen, hedder det:

'Med udgangspunkt i kvarterets nuværende bymæssige kvaliteter etableres en grøn struktur, som gennem en punktvis indsats skaber en sammenhæng mellem forsøgsområdets gårdrum, bygninger, gader og pladser. Louise Plads midt i forsøgsområdet indrettes som et særligt vartegn for Det Grønne Kvarter (...) Formålet med nyindretningen er at etablere et synligt vartegn for den grønne fornyelse af kvarteret. (SBS Byfornyelse 1995)

Fhv. stadsarkitekt Knud Tranholm (2012) omtaler økologiprojektets rolle som et 'flagskib' for kommunen, som gerne ville promovere sig med nogle synlige resultater.

Selvom byfornyelsesloven på det tidspunkt alene var indrettet med henblik på forbedring af private arealer, var der et voksende fokus på de offentlige arealers betydning i et boligområde. I Vestbyen havde kommunen i mindre omfang gennemført forbedringer på

offentlige arealer i forbindelse med byfornyelsen, og i Nørresundby var noget lignende på vej. Med byøkologiprojektet som forsøg, og de statslige tilskud hertil, var der mulighed for at slippe kreativiteten løs og vise hvad man kunne med offentlige byrum som integreret del af byfornyelsen. En af de kommunale planlæggere i projektet fortæller om hvordan der blev tænkt i historier og symbolværdi, da man udviklede Louise Plads. Hun fortæller at man indtænkte stedets historie i den konkrete nyindretning med en bevidsthed om, at det handlede om en fornyelse af pladsen - eksempelvis da man indarbejdede den eksisterende statue på en ny måde (Bodil V. Henningsen, 2011).

Beretningen om rytterstatuen og flaskeposten (Aalborg Stiftstidende 1996) er en historie om fundet af en flaskepost, som stammede fra nyindretningen af pladsen i 1953, og om hvordan man i forbindelse med den aktuelle fornyelse af pladsen videreførte denne tradition, idet rådmænd Paul Wrobel som led i pladsens og projektets indvielse lagde en ny flaskepost ned under rytteren. Man har brugt rytterstatuen til at forbinde byøkologien og den daværende nutid (1996) med historierne og traditionerne på stedet.

Det var vigtigt at få signaleret den kredsløbstankegang, som lå i byøkologien, og det blev der gjort en del ud af på Louise Plads. Solcellerne på taget af den overdækket scene, vandtrappen og kanalen skulle tilsammen symbolisere jordens kredsløb, hvor det var solcellerne der drev værket, (Bodil V. Henningsen, 2011)

Som led i planlægningsprocesserne har storytelling med brug af metaforer været brugt som redskab for information og påvirkning. Ved at bruge en metafor skaber afsenderen en referenceramme ved at præsentere et billede, i et forsøg på at styre den generelle retning som budskabet peger imod, jf. kapitel 2. Metaforerne bruges af de forskellige parter som virkemiddel i de konflikter om rummet, som der reelt er tale om, og som handler om hvad dette sted skal betyde i fremtiden, hvad det skal bruges til, hvilke materialer der skal bruges, og hvordan indretningen skal være.

Der er gennem projektforslaget brugt en række centrale metaforer som bidrager til at forklare projektet og de kulturelle spændinger, der har været tale om. Generelt har der fra projektets side været meget fokus på det urbane, og man har brugt metaforer som 'udstillings-

vindue' og 'informationsbutik', som henviser direkte til bymæssighed og urbane præsentationer og omgangsformer. 'Udstillingsvindue' er i projektmaterialet brugt mange gange om Louise Plads for at tydeliggøre pladsens tiltænkte rolle som vartegn for byøkologiprojektet. Her er der lagt vægt på at Louise Plads som en offentlig plads er projektets synlige delprojekt. Metaforen var måske nok meningsfuld, da der var en informationsbutik for byøkologiprojektet på et hjørne af pladsen, men blev mere ulogisk senere, hvor Louise Plads jo ikke længere fremviser noget som helst om de øvrige delprojekter. Selvom nogle af projekterne ligger i nærheden, er der i dag ingen formidling om hvad de handler om, og dermed ikke reelt nogen udstillingseffekt. Som nævnt fremviser Louise Plads selv en række markante tegn og kan på den måde forstås som et 'udstillingsvindue', men man er som udenforstående i tvivl om hvad det er 'udstillingen' handler om.

'Informationsbutik' er brugt som navn for det butiksklokale på Louise Plads, der i en periode var indrettet som kampagnecentral og mødelokale, bemandet af en kommunal projektansat informationsmedarbejder og medarbejdere fra SBS Byfornyelse. Butiksmetaforen skulle understrege den offentlige adgang - som en opfordring til alle om at komme ind fra gaden, som hvis det havde været en købmandsbutik. Butiksmetaforen skulle skabe et ligefremt og dagligdags billede, som også kunne medvirke til at ændre på den kommunale forvaltnings måske lidt 'støvede image'.

'Scene' og 'amfiteater' er brugt i forbindelse med det store granittrappeelement på pladsen, som metaforer der skal opfordre til urbane og kulturelle udfoldelser, hvorimod metaforen 'stenørken' er brugt af kritikere af Aalborg Kommunes 'urbane' stenbelagte byrum - som en kritik netop af det urbane som værende goldt og dødt som en stenørken, og dermed en kritik af mangel på konkret grønt. Der var i forbindelse med udviklingen af delprojektet Louise Plads meget fokus på at få skabt en 'grøn' plads som var 'urban'. Så når den samlede flade blev udført i betonfliser og granit, så kommunen det som en urban løsning, mens beboerne/kritikerne så det som et goldt og uindbydende sted - en 'stenørken'.

'Blåt hus', 'gult hus', 'grønt hus' og 'grønt kvarter' er betegnelser for de økologiske delprojekter, som skulle lede tankerne hen på det økologiske indhold heri: henholdsvis med relation til vand, sol og det grønne.

Samtidig henviser farverne symbolsk til ønsket om et levende miljø. Brug af den grønne farve er som nævnt tvetydig, idet den både kan henvise til planter og til økologi generelt, og der skabes en vis forvirring og måske provokation hos nogle over, at det synlige vartegn for det 'grønne kvarter' er en flisebelagt plads - og de nyplantede træer synede dengang ikke af så meget som i dag.

Byøkologiprojektets logo 'plant et hus' blev trykt på bannere og postkort mv, se illustrationen. Det skaber et stærkt billede af byøkologiens kredsløbstankegang. Det stærke symbol understreger det næsten religiøse præg i projektet og virkede frastødende på nogle (Bodil V. Henningsen, 2011). Der var ikke nogen mellemvej: enten var man 'frelst' eller også tog man afstand. Der er langt fra dette logo til nutidens mere pragmatiske tilgang til bæredygtig omstilling.



Danmarksgades smalle del mellem Frederikstov og Løkkegade. Måske kan denne del af kvarteret blive påvirket af byudviklingen omkring Nordkraft, havnefronten og Karolinelund.

Området efter byfornyelsen

Projektet har ikke sat sig mange synlige spor på det overordnede niveau. Selve byfornyelsesindsatsen for forbedring af boliger, sikring af ejendomme og grønne gårde har dog gjort kvarteret mere attraktivt end det ellers ville have været, og har muligvis forhindret forslumning og efterfølgende nedrivninger med nybyggeri som erstatning. Byfornyelsen har således spillet en vigtig rolle i forhold til at bevare bygningsstrukturen og bygningsmassen. Byøkologiprojektet har ikke haft ret stor betydning for kvarterets udvikling.

For at kunne sige noget kvalificeret om udviklingen i Danmarksgadekvarteret siden byfornyelsen blev gennemført, både med hensyn til befolkning og boliger, er inddraget oplysninger fra 1995 fra en rapport om et forskningsprojekt om bymiljøindikatorer (Marling og Knudstrup 1998). Rapporten indeholder en række data fra udvalgte geografiske områder med forskellige bebyggelsestyper, og til at repræsentere karrebebyggelser fra 1870-1920'erne er bl.a. udvalgt en karre i Danmarksgadekvarteret, afgrænset af Boulevarden, Steen Blichers Gade, Rantzausgade og Christiansgade. Data fra 1995 om henholdsvis boligerne og om beboerne i karreen med hensyn til aldersfordeling og husstandstype er sammenlignet med tal trukket via GIS i 2013.

Fysisk har denne udvalgte karre udviklet sig fra at rumme 98 lejligheder i 1995 til 127 lejligheder i 2013. Samtidig med at der er færre installationsmangler, er der blevet flere større lejligheder. Der kan således godt være tale om lejlighedssammenlægninger, men i så fald må der samtidig være nyindrettet et antal lejligheder, fx i form af taglejligheder.

Aldersmæssigt er gruppen af 25-44 årige vokset fra at udgøre 42 til 52%, mens gruppen over 60 år er faldet fra at have udgjort over 20 til 9%. Resten af aldersgrupperne udgør nogenlunde samme andel af beboerne i karreen i dag som i 1995. I Aalborg Kommune som helhed udviklede aldersfordelingen sig i samme periode sådan, at der kom langt flere 20-35 årige (studerende) i kommunen, og gruppen af 35-44 årige voksede kraftigt. Der er således ikke noget der tyder på, at der skulle gøre sig særlige forhold gældende i kvarteret.

Hvis man sammenligner befolkningen i 'midtbyen' (et område defineret i forbindelse med kommuneplanlægning bestående af 38.579 beboere i 2012) er andelen af børn i dag i midtbyen kun ca. halvt så stor som i kommunen som helhed. Gruppen 25-44 år er overrepræsenteret i midtbyen med 36% i forhold til 26% i kommunen som helhed, og gruppen 45-59 er underrepræsenteret med 11% i midtbyen mod 19% i kommunen som helhed. Gruppen over 60 år er underrepræsenteret i midtbyen med 16% i forhold til 23% i kommunen som helhed. Den gruppe af ældre, som har boet i kvarteret hele livet, og som der tidligere var mange af, er på retur.

Med hensyn til husstandstyper er der i karreen lidt flere par ift enlige i dag end i 1995. Andelen af enlige uden børn er faldet fra 59 til 56%, og gruppen af par uden børn er vokset fra 30 til 35%. Samtidig er der lidt flere med børn i dag end 1995, det gælder både enlige og par. Denne udvikling i husstandstyper hænger tilsyneladende godt sammen med aldersfordelingen - lidt flere som er lidt ældre i dag passer sammen med, at der både er lidt flere par og lidt flere børn blandt beboerne. Ligesom i resten af midtbyen er der blevet færre ældre gennem de seneste 20 år. Der er ikke noget, der umiddelbart tyder på, at karreen ikke skulle være repræsentativ for kvarteret, og således er der ikke belæg for at udlede at Danmarksgadekvarteret aldersmæssigt skulle skille sig ud fra resten af midtbyen.

Vedr. kvarterets befolkningsmæssige diversitet er der delte meninger. I bogen 'Danmarks Gade - et mini-portræt af Danmark' (Labohn og Pauli 2005) beskrives kvarteret som mangfoldigt:

'For Danmarksgade blander stort set alt menneskeligt, der tegner vores land lige nu. Unge og ældre, etniske danskere og indvandrere, velhavende og fattige, traditioner og ny livsstil.' (Labohn og Pauli 2005 s. 3)

Det er vanskeligt at konstatere hvordan byfornyelsen i 1990'erne har ændret på naboskabet eller bylivet i kvarteret. De følgende udsagn antyder at kvarteret stadig er et almindeligt midtbykvarter med larm i weekenden. Som en beboer udtrykke det, er området på grund af sin placering i udkanten af midtbyen lidt belastet af hærværk og ubudne gæster:

'Det er lidt ulempen ved at bo her - det er jo en transitgade når de kommer nede fra Jomfru Ane - de skal hen til Othellobageren og have morgenbrød med hjem. Der er fulde folk som ligger og sover inde på trappen' (Beboer i det grønne hus, 2011)

Netværkskoordinator Dorte Nielsen har bemærket en vis stilstand og stagnation i kvarteret de seneste år, især omkring Grønttorvet som ifølge hende, i modsætning til for 5 eller 10 år siden, er blevet lidt dødt og ser 'mere og mere pauvert ud' (Dorte Nielsen, 2012).

Der er således ikke noget der tyder på at byfornyelsen og byøkologiprojektet har haft markant indflydelse på det sociale liv i kvarteret, i forhold til hvad der generelt er sket i byen og samfundet, selvom de mange grønne gårdrum har skabt nye og bedre rammer om fællesskaber mellem beboerne i de enkelte karreer. Heller ikke Louise Plads har bidraget væsentligt til det sociale liv i området, idet den ikke bliver meget brugt, hverken af beboerne i området eller af en større offentlighed. Der har været afholdt enkelte politiske demonstrationer på Louise Plads, som alternativ til Gammel Torv eller andre midtbypladser, så i den forstand har projektet tilført en smule midtbyatmosfære til kvarteret.

Byens udvikling mod syd via omdannelse af Godsbanearalerne mv. kan evt. sætte lidt mere fokus på og dermed gøre Danmarksgadekvarteret lidt mere centralt. En række ildsjæle står med mellemrum frem i medierne med forslag om at ændre Frederikstorv fra P-plads til boligtorv, som også kan indeholde andre funktioner. Bl.a. Cityforeningen hæger til gengæld om parkeringspladserne i centrum. Den østlige ende kan blive 'trukket med op' af byudviklingen omkring Nordkraft, Havnefronten og Karolinelund. Det er således ikke Danmarksgadekvarteret i sig selv, men udvikling af de omgivende bykvarterer, der kan komme til at give Danmarksgadekvarteret en ny betydning i byen.

Til gengæld er det vanskeligt at se tegn på en ændring af Louise Plads' rolle i byen. Området omkring Louise Plads er et bymæssigt boligområde, velforsynet med private friarealer. Der er ikke behov for en repræsentativ plads her, men måske kunne dagligdags funktioner såsom boldspil ol. være en mulighed. Her skal et særligt initiativ til, hvis stedets betydning og rolle i byen skal ændres.

Analyse

Byøkologicasen i forhold til forskningsspørgsmålene

I det følgende skal der samles op på casens bidrag til besvarelse af forskningsspørgsmålene, der som bekendt er:

1. Hvordan kan strategiske urbane projekter siden 1990 forstås i en teoretisk ramme bestående af sted, diskurs og planlægning?
2. Hvordan hænger skiftende rationaler for urbane projekter og bypolitiske diskurser sammen med ændrede konjunkturer og de narrativer som knytter sig hertil? Det skal diskuteres på hvilken måde samfundsudviklingen, bredt betragtet, påvirker stedsopfattelser og planlægningsfaglige diskurser.

Første del af analysen bygges op over rationaletankegangen. Her konkluderes på hvordan byfornyelses- og byøkologiprojektet fungerer som et eksempel på naboskabsplanlægning i 1990'erne. En nærliggende metafor for byfornyelsen og byøkologien som trend, en metafor der understøttes af den model der blev udviklet i del 2, er 'en bølge' der skyllede ind over byen. Desuden skal beskrives sammenhængen mellem det urbane projekt og den samfundsmæssige konjunkturudvikling.

Dernæst skal netværksmodellens 6 fokuspunkter eller aspekter fra kapitel 3 beskrives: sted, diskurs og planlægning, samt narrativer, repræsentationer og magt. Målet er at undersøge projektet som 'udspændt' mellem sted, diskurs og planlægning, og de 6 begreber vikler sig ind i hinanden i et komplekst netværk. Bl.a. er en diskurs jo ingenting i sig selv men en måde at betragte fænomener på, og får dermed indflydelse på begreberne i de andre 'hjørner' af netværksmodellen. Men under alle omstændigheder skal projektet her analyseres og sammenfattes i lyset af alle 6 aspekter for at bruge de teoretiske vinkler og særlige perspektiver til at uddrage pointer med.

Naboskabsrationalet

Hele byfornyelsesdiskursen, som den er kommet til udtryk i det danske samfund siden 1970'erne og 1980'erne, er udtryk for naboskabsplanlægning, bl.a. inspireret af den internationale New Urbanism bevægelse. Således var byfornyelsen defineret ud fra et ön-

ske om at genskabe de historiske bymidter med henblik på blandede lokalsamfund, velegnede for fodgængere, og med et fysisk miljø som skulle respektere historiske traditioner og kulturarv, og som kunne skabe rammer for holdbare sociale fællesskaber. Der var bred enighed i det danske samfund om byfornyelsen som offentlig indsats for skabelse af sunde boliger og attraktive byområder, bl.a. med borgerinddragelse som en vigtig strategi. Op gennem 1990'erne voksede bevillingerne til byfornyelse i en enighed mellem statslige og lokale beslutningstagere om at byfornyelse skulle igangsætte og understøtte vækst i økonomien. Byøkologien var også en 'bølge' eller trend i byplanlægningen. Inspireret fra bl.a. projekter i Berlin og af FN's og EU's rapporter om bymiljø havde et folketingsudvalg i 1994 udarbejdet en række byøkologiske anbefalinger, og Boligministeriet støttede flere store byøkologiske byfornyelsesforsøg i danske byer, herunder byøkologiprojektet i Aalborg.

Selve satsningen på byfornyelse og byøkologi, med mål om at forbedre rammerne for de eksisterende beboere og samtidig 'beskytte dem' mod de huslejestigninger som ville have været en konsekvens, hvis fornyelsen var sket på markedsvilkår, har været drevet af en naboskabstankegang. Men når det gælder forsøgs- og demonstrationsprojektet, som det kom til udtryk med byøkologiprojektet, var der noget andet på spil: det handlede primært om demonstration af teknologi og branding. Selvom teknologien således havde en høj prioritet i projektet, var den egentlig ikke i centrum for planlægningen, med overvejelser og prioriteringer mellem forskellige tilgange, som man godt kunne have forventet. Faglighederne var skarpt opdelt selvom man samarbejdede i projekterne, og arkitekternes rolle var primært at forholde sig til hvordan teknologien tog sig ud.

Byøkologiprojektet er eksponent for en særlig trend og et klart eksempel på det offentlige meget dominerende rolle i et bymæssigt projekt i forhold til lokale aktører. Det offentlige stod således for både ideudvikling, med konsulentbistand fra SBS Byfornyelse, for økonomi til projektet og for den politiske beslutningskraft. Projektet er således et udtryk for den dominerende diskurs i de socialdemokratiske 1990'ere om, at det offentlige skulle have en dominerende og målrettet rolle i den bymæssige transformation, og stimulere til økonomisk vækst i samfundet. Det målrettede henviser bl.a. til det store fokus på bæredygtighed og på begrebet bæredygtig vækst.

Intentioner for og påvirkninger af stedet

Byfornyelsesindsatsen i Danmarksgadekvarteret havde til formål at forbedre og dermed sikre bevaring af en lang række boligejendomme samt skabe fælles grønne gårdanlæg i karreerne. På den måde skulle byfornyelsen sikre bevaring af områdets struktur og høje boligkvaliteterne, og de fælles grønne friarealer med høj herlighedsværdi skulle medvirke til at sikre kvarteret attraktivitet og et godt boligmiljø. Traditionelt havde byfornyelsen primært haft bolighygiejniske formål. Dette byfornyelsesprojekt rummede også et boligsocialt indhold i byfornyelsen, men det bymæssige og arkitektoniske havde større fokus.

Den områdeorienterede byfornyelse sikrede bevaring af områdets struktur, og forbedrede boligerne og friarealerne, og dermed gårdenes herlighedsværdier og brugsværdi. Bevaring er i sig selv i sagens natur ikke en særlig synlig indsats, men skal vurderes i forhold til alternativet, som kunne have været forslumning, som evt. havde ført til at store dele af bygningsmassen ville have været nedrevet og erstattet af nybyggeri, evt. i en anden bebyggelsesstruktur. Den gennemførte byfornyelse var ikke spektakulær, men de nedslidte bolig- og byområder fik et løft med hensyn til bygninger, boliger, grønne områder, og nogle steder også offentlige byrum. Danmarksgadekvarteret blev således vedligeholdt og 'fremtidssikret', men forekommer dog i dag, 15 år efter projektets gennemførelse, fortsat som et slidt og lidt søvnt kvater, hvor livet går sin gang og butikslivet lige så stille skrumper ind som fortsættelse af en udvikling, der har været igang i mange år, og bydelens to store offentlige pladser fremstår meget nedslidte. Via sin centrale placering i byen er kvarteret dog et attraktivt boligområde. Målet med byfornyelsen kan siges at være blevet opfyldt - det var aldrig et mål for byfornyelsen at skifte befolkningen ud, tværtimod var målet at forbedre rammerne for de eksisterende beboere.

Byøkologiprojektet tilførte byfornyelsen en ny dimension med visioner om en gennemgribende bæredygtig udvikling af kvarteret, som via sin inspirationskraft skulle virke afsmittende på andre byfornyelsesområder. Men dette skete ikke, i høj grad fordi løsningerne var baseret på højteknologier, som viste sig ikke at være holdbare, men også på grund af manglende lokalt engagement. Området er ikke ændret grundlæggende i bæredygtig retning, hverken fysisk, socialt eller betyd-

ningsmæssigt, men spor af byøkologiprojektet i form af symbolske repræsentationer af de byøkologiske ideer står tilbage i bymiljøet som delvist uafslæselige tegn. Louise Plads er med projektet blevet transformeret fra et sammenrend af gader til en egentlig plads, som lægger op til ophold og aktivitet, hvilket er noget som imidlertid ikke foregår på stedet. Kvarteret har fortsat ingen særlig identitet som lokalsamfund, og der er intet der tyder på, at nogen opfatter det som et byøkologisk foregangsområde. Det, der kom ud af projektet, står i skærende kontrast til de mål som blev sat med hensyn til udvikling af bæredygtige løsninger og grundlæggende forandringer.

Med den igangværende transformation af naboområdet umiddelbart mod syd, Godsbanearbejdet, som bl.a. indbefatter grønne aktivitetsområder og stiftorbindelser til Østerådalen og byområderne mod syd, skabes grundlag for skabelse af nye grønne forbindelser gennem området, en af visionerne i byøkologiprojektet som ikke blev opfyldt med projektet fra 1994-98 men som i dag får en ny chance. Samtidig er områderne nord og øst for Danmarksgadekvarteret i dag under en grundlæggende transformation fra industrikravter til bydel med kultur- og vidensfunktioner, se kapitel 8. Danmarksgadekvarteret bliver som følge heraf mere centralt og muligvis mere attraktivt, efterhånden som naboområderne 'udenfor' udvikler sig og skifter indhold og betydning.

Stedsopfattelse i projektet

Stedsopfattelsen hos projektmagerne kan defineres som sedentær og æstetisk. Byområdet blev først og fremmest betragtet som en ramme om beboernes hverdagsliv, og man forstod naboskabet som en enhed med behov for interne mødesteder for at kunne fungere. Der var hos projektmagerne ønske om at fremme byliv, enten i form af at byrummene, her tænkes især på Louise Plads, kunne fungere som fællesrum for beboerne, eller at de kunne være mere åbne urbane mødesteder. Dette blev ikke klart defineret i projektet, og det viste sig senere, at ingen af de to funktioner kom i spil. Beboerne viste sig ikke at efterspørge de nye fælles offentlige mødesteder, måske fordi de netop var blevet begunstiget med nye frodige grønne gårde, som var fælles for karreernes beboere, og stedet lå for langt fra midtbyen, især betydningsmæssigt, til at der var basis for et egentligt offentligt byliv.

Vigtigheden af bevaring af historiske, homogene bymiljøer, nabofællesskaber og byliv var en dominerende diskurs i projektet. Med inspiration fra bl.a. Berlin skulle byøkologien gøre bæredygtighedsbevægelsen urban. Der var bare den forskel i forhold til Berlin, at Aalborg ikke rummede en bæredygtighedsbevægelse. Det aktive og urbane som ideal er integreret i byøkologi-projektet, og nye urbane livsformers udfoldelse i byens offentlige rum var et vigtigt mål med projektet, hvilket kom til udtryk med indsatsen på Louise Plads. Med byøkologiprojektet, højteknologien, adfærdskampagnerne og designet af Louise Plads fokuserede projektet på at skabe rammer for moderne urbane livsformer, som var forestillede og ikke fandtes i virkeligheden - man ønskede at demonstrere den nye diskurs på dette konkrete sted med arkitektur.

Stedsopfattelsen i projektet var således først og fremmest orienteret mod det fysiske, uden mange refleksioner over hvem der rent faktisk boede i området og hvilke behov de havde - den sociale forståelse manglede. Projektmagerne havde heller ikke megen fokus på betydningsdelen, idet man på den ene side tænkte kvarteret som en del af midtbyen og tog udgangspunkt i den netop gennemførte midtbydebat i forbindelse med bykataloget (Aalborg Kommune 1993b), men på den anden side forlod sig på sin byfornyelsesrutine og erfaringerne fra de tidligere byfornyelsesområder i Vestbyen, som imidlertid er et område med stærke lokalsamfundstraditioner og i den forstand meget ulig Danmarksgadekvarteret.

Diskurser

En diskurs omfatter, som det er beskrevet i kapitel 2, 3 analytiske aspekter: sprog/betydning, magt/rationalitet og praksis i tid og rum. Alle disse aspekter skal således være udviklet og 'hænge sammen' for at der kan være tale om en egentlig diskurs.

Metaforer brugt som led i planlægningsprocessen udtrykker projektets betydningsaspekter og skal opsummeres her. Metaforer som udstillingsvindue og informationsbutik henviser direkte til bymæssighed og ønsket om at fremvise vartegnet for byøkologi. Det understreger projektets fokus på det urbane og almene/offentlige og også ønsket om at ændre kommunens lidt 'støvede' image til noget ligefremt og inviterende. Scene og amfiteater henviser til målet om at understøtte

urbane og kulturelle udfoldelser. Stenørken blev brugt af kritikere af Louise Plads om kommunens fortolkning af 'en grøn plads'. Blåt, gult og grønt er metaforer for projektets økologiske indhold og henviser symbolsk til ønsket om et levende miljø, og logoet 'plant et hus' henviser til kredsløbsstankegangen i byøkologi.

Byfornyelsesdiskursen var kendt og accepteret, spændt ud mellem ideerne om at skabe/genskabe den historiske by (betydningsaspektet), økonomisk støtte til private og politisk styring fra stat og kommune (magt/rationalitet) og et veludviklet system til at håndtere både helhedsplaner og de mange enkeltsager i byfornyelsen (praksisaspektet).

Byøkologi kan betragtes som 'et lag 'ovenpå' selve byfornyelsesdiskursen. Byøkologien tilførte således nogle ekstra, idealistiske, dimensioner til den byfornyelse, som i forvejen blev planlagt og gennemført i bykvarteret. Byøkologi indebar en helhedsforståelse af naturens kredsløb i byen. Det offentlige skulle inspirere og igangsætte via støtte til projekter med ny teknologi. Kommunen var primus motor for gennemførelse af de konkrete projekter, og den kommunale planlægning blev set som et nødvendigt og selvfølgelig redskab til realisering af visionerne. Projektet blev set som en gave til området primært fra staten, hvilket resulterede i at selve de grundlæggende spørgsmål vedr. byøkologien aldrig blev sat til debat, men der blev ført en forholdsvis massiv kampagne for ideerne bag projektet, og informeret om de nye teknologier og projektmuligheder. Teknologisk var projektet meget ambitiøst med analyser af livscyklus og totaløkonomi. Som den teknologiske del af byøkologiprojektet blev der udviklet systemer så komplicerede og sårbare at de reelt var uegnede til brug i udlejningsejendomme. Dette kan synes lidt ekstremt i forhold til sammenhængen, og var kun muligt fordi projektet stillede ekstraordinært mange penge til rådighed.

Byøkologien føjede således nogle dimensioner vedr. bæredygtighed til byfornyelsesdiskursens betydningsaspekt, mens de andre to aspekter, vedr. magt/rationalitet og praksis ikke blev berørt. Her var der tale om 'business as usual' bortset fra de ekstra økonomiske bevillinger. Med udgangspunkt i diskurstankegangen kan det derfor udledes, at hvis byøkologien for alvor skulle have slået an som en betydelig diskurs i 1990'ernes Danmark, skulle der have været arbejdet meget

mere med aspekterne vedr. praksis, herunder fx udvikling af løsninger i forhold til det praktiske hverdagsliv i bykvarteret, og magt/rationalitet, herunder ejerskab hos politikere og inddragelse af borgere og andre parter i udvikling og beslutning af delprojekterne.

Der var en udbredt optimisme blandt 'magteliten' i samfundet i forhold til bæredygtig udvikling og løsning af verdens øvrige problemer, efter murens fald og afslutningen af den kolde krig. Men byøkologiprojektet bærer i bagklogskabens lys præg af en utålmodig indstilling, hvor man ikke har undersøgt og lyttet nok og fx tog for givet, at markedskræfterne stod på spring for at bidrage til udviklingen af bæredygtighed.

Repræsentationer

Repræsentationerne af projektet, som de bl.a. fremgår af afsnittet 'Ideer og visioner', men også af selve logoet for byøkologiprojektet, understreger projektets kredsløbsstankegang, som er beskrevet i det foregående. Brandingeffekten blev anset som vigtig, hvilket var ret nyt for byplanlægning og urbane indgreb på det tidspunkt, jf. kapitel 4. Landskabsarkitekt Maria Politis' skitse af 'det grønne kvarter' understreger, helt i overensstemmelse med byøkologiens idealer, en helhedsorienteret sammenhæng mellem byen og landskabet, både med forbindelsen til Ådalen, og grønne sammenhænge mellem de tre pladser på sydsiden af Danmarksgade. De grønne sammenhænge har ikke ret megen sammenhæng med forholdene i virkeligheden, men tegningen opfyldte sit formål om at skabe et billede som en vision for fremtiden.

Både arkitektskitserne af Louise Plads og den endelige udformning af pladsen fokuserer på pladsens funktion som 'udstillingsvindue' eller 'vartegn' for byøkologien, helt i overensstemmelse med den kampagne der med projektet blev ført for det moderne urbane byliv og byøkologiens særlige æstetik.

Narrativer i planlægningen

Historien om byøkologi som ideologi blev fortalt med projektet. Det nye var at bæredygtighed skulle ind i byen hvor folk bor. Med teknologiens hjælp kunne skabes den bæredygtige by, og med brug af godt design ville det

samtidig være en attraktiv by. Med projektet blev således fortalt en historie om sammenkobling af moderne urbane livsformer, bæredygtighed og arkitektur.

Historien om rytterstatuen på Louise Plads, som skulle flyttes ned fra piedestalen, blev brugt i fortællingen om pladsens nye betydning, samtidig med at de tætte forbindelser til fortidens traditioner blev understreget.

Storytelling med brug af metaforer blev brugt meget bevidst som redskab i planlægningsprocesserne. Ved at bruge metaforer skaber afsenderen en referenceramme i form af et billede, som kan virke stærkt som kommunikationsmiddel. Projektets store fokus på det urbane giver sig udslag i metaforer som 'udstillingsvindue' og 'informationsbutik', og ideen med den urbane kultur på Louise Plads understreges med metaforer som 'scene' og 'amfiteater' om det store granitelement på pladsen. Kritikere blandt beboerne brugte, som modsvar til benævnelsen 'grøn' om Louise Plads, metaforen 'stenørken'. Den plads, som kommunen og de andre ledende parter i byøkologiprojektet betragtede i et urbant, økologisk og æstetisk lys, blev af disse kritikere på den måde kritiseret for at være et goldt og uindbydende sted.

Byøkologiprojektets logo 'plant et hus' blev trykt på bannere og postkort mv for at skabe et billede af, at huse i byen indgår i naturens kredsløb. Logoet er et tydeligt symbol på byøkologiens idealisme. Efter afslutning af byøkologiprojektet blev projektet formidlet og evalueret, og der var i nogle år en del interesse og en lang række besøg fra andre byer med rundvisning og fremvisning af de grønne gårde, Louise Plads og forsøgsejendommene. Kampagnestrategien er forbundet med projektets ambitioner om at opnå et 'internationalt niveau', men den står også i modsætning til det tidligere stærke fokus på borgerinddragelse. Den bevidste brug af det narrative som strategi understreges af, at projektet i 2005 fik produceret to videoer v. firmaet AM Production, henholdsvis en præsentationsvideo og en dokumentationsvideo beregnet til fagfolk.

Planlægning og planlæggerroller

Planlæggerrollen var først og fremmest at styre processerne, herunder at inspirere og igangsætte. Planlægningen blev primært betragtet som en teknisk og faglig disciplin. Kun i begrænset omfang lykkedes det at

inddrage andre end de direkte involverede i forsøgsprojekterne, dvs. man havde ikke fat i områdets øvrige beboere, erhvervsdrivende, institutioner mv. Den sociale side blev fra projektmagernes side tænkt 'koblet på' projektet via informationskampagnen og de sædvanlige beboerprocesser i byfornyelsen.

I forhold til Sehesteds (2003) 4 planlæggerroller var den 'faglige udviklingskonsulent', som holder fast i det smukke, faglige produkt og bruger sin egen autoritet til at definere det, den dominerende rolle, selvom 'procesplanlæggeren' også var til stede. Procesplanlæggeren betragter ifølge Sehested kommunikation, formidling, koordinering og samarbejdsrelationer mellem byens aktører som sin primære rolle. Projektledere og konsulenter varetog disse roller, og desuden blev en informationsmedarbejder ansat i projektet for at opprioritere kommunikation vedr. byøkologiprojektet i forhold til offentligheden. Kommunen lyttede lidt mindre til kritik og gik mindre i dialog end sædvanligt, fx med beboere som ikke syntes byøkologi var sagen - af hensyn til helheden og den stramme tidsplan indstillede og vedtog man alle delprojekterne uden megen diskussion.

Planlæggeren som manager orienterer sig primært mod politisk ledelse, fælles politiske mål og sparring for politikere. Den rolle var nærmest ikke til stede i projektet, bl.a. fordi politikerne ikke interesserede sig ret meget for det.

Markedsplanlæggeren lægger sin primære vægt på tætte samarbejdsrelationer med investorer og arkitekter. Projektet var tæt styret af det offentlige, men der var også et tæt samarbejde med de private ejere og investorer i projektet, fx med det boligselskab, som skulle overtage driften af forsøgsejendommene efter ombygningen. Det var en del af hele tanken med forsøgsprojektet, at de teknologiske nyskabelser, efter den forsøgsmæssige afprøvning, skulle videreudvikles og indgå i byfornyelsen på markedsvilkår, men denne tankegang var kun tilstede i projektet på det abstrakte eller tænkte plan, eftersom der var offentlige penge til rådighed til at gennemføre forsøgene.

Magt

Byøkologiprojektet var et treparts-projekt mellem Aalborg Kommune, Boligministeriet og SBS Byfornyelse, med tilførsel af midler fra en særlig statslig pulje. For

at udnytte forsøgsmidlerne fuldt ud var det nødvendigt for kommunen at planlægge og gennemføre projektet rationelt og hurtigt. Det betød også at der ikke var rum til at diskutere præmisserne for projektet, og ikke mulighed for en lokal debat om hvad byøkologi kunne betyde i Danmarks-gadekvarteret.

Forankringen i kommunen lå i Teknisk Forvaltning. Projektet blev styret i byfornyelsessektionen under stadsarkitekten, og der skete en vis koordinering vedr. trafik og beplantning mv. internt i Teknisk Forvaltning. Den sædvanlige planlægningspraksis, bl.a. med inddragelse af ejere og beboere i forhold til konkrete løsninger, blev brugt som redskab til at gennemføre projektet. Der var ingen politiske konflikter om byøkologiprojektet - politikerne stemte ja i byrådet hver gang - men heller intet ejerskab til projektet. Planlægningen var således topstyret, samtidig med at kommunen fulgte de for byfornyelsen sædvanlige processer for borgerinddragelse vedr. konkrete fysiske løsninger.

Beboerne i Danmarks-gadekvarteret havde generelt ingen særlig interesse for byøkologi - det var ikke noget de havde efterspurgt, men eftersom der ikke var omkostninger for dem forbundet med projekterne, var de fleste indifferente. Enkelte modstandere af byøkologiprojektet havde ikke magt til at forhindre det i at blive gennemført. De gjorde indsigelse som blev taget i betragtning politisk, men afvist. Langt de fleste beboere lod byøkologiprojektet gennemføre uden særligt engagement.

Magtstrukturen i projektet kan karakteriseres som bureaukratisk top-down. Magten lå hos de offentlige myndigheder, som også var dem der bevilgede midlerne til at gennemføre projektet. Internt i 'partnerskabet' bidrog Boligministeriet, SBS Byfornyelse og Aalborg Kommune forskelligt, og det var Boligministeriets penge, som fik en afgørende betydning for processerne. SBS' interesse var en god konsulentopgave, men Aalborg Kommune var lidt i en klemme: man ønskede at udnytte de mange penge til at få fornyet et byområde på en spændende måde, men betingelserne var hårde, som de fremgår af korrespondancen fra SBS Byfornyelse til Aalborg Kommune - projektet skulle gennemføres med en 'fast vilje' og med et 'succesfuldt resultat'. Man kan godt sige at demokratiet blev sat lidt ud af spillet.

Sammenfatning af analysen

Naboskabsrationalet og strategierne

Byfornyelsesdiskursen siden 1970'erne er udtryk for naboskabsplanlægning, defineret ud fra et ønske om at genskabe de historiske bymidter med henblik på blandede lokalsamfund og et fysisk miljø, som respekterer kulturarv og historiske traditioner som rammer for holdbare sociale fællesskaber. Den områdeorienterede byfornyelse i Danmarksgadekvarteret i 1990'erne var et 'højdepunkt' for Aalborg i forhold til byfornyelsesindsatsen. Byøkologien var en trend i byplanlægningen, som via Boligministeriet blev understøttet af regeringen.

Selve byfornyelsesdelen er drevet af naboskabstankegangen. Forsøgs- og demonstrationsprojektet derimod handler mere om demonstration af teknologi og branding og tenderer således fyrtårnsrationalet. Teknologien var højt prioriteret i planlægningen men faglighederne skarpt opdelte, og arkitekternes rolle var primært at forholde sig til hvordan teknologien tog sig ud. Byøkologiprojektet er eksempel på det offentliges meget dominerende rolle i et urbant projekt.

Brug af netværksmodellen

Stedet

Byfornyelsesprojektet ændrede ikke kvarteret afgørende, men sikrede bevaring af områdets struktur, og forbedrede boligerne og friarealerne og dermed gårdenes herlighedsværdier og brugsværdi, og dermed blev målet med byfornyelsen opfyldt. Byøkologiprojektet tilførte byfornyelsen nye dimensioner med visioner om en gennemgribende bæredygtig udvikling af kvarteret. Dette skete ikke, dels fordi løsningerne var højteknologiske og for sårbare i brug, dels på grund af manglende lokalt engagement. Spor af byøkologiprojektet i form af symbolske repræsentationer af de byøkologiske ideer står tilbage i bymiljøet som delvist uafslæselige tegn.

Stedsopfattelsen hos projektmagerne kan defineres som sedentær og overvejende orienteret mod fysik. Med byøkologi, højteknologi, adfærdskampagne og design af Louise Plads fokuserede projektet på at skabe rammer for moderne urbane livsformer, som var forestillede og ikke fandtes i virkeligheden, og man ønskede at demonstrere den nye diskurs på dette konkrete sted

med arkitektur. Det der kom ud af projektet står i skærende kontrast til de mål som blev sat om udvikling af bæredygtige løsninger og forandringer af kvarteret.

Diskurser

Byfornyelsesdiskursen var kendt og accepteret i samfundet, og byøkologi kan betragtes som 'et lag ovenpå' ved at tilføje nogle ekstra dimensioner til byfornyelsen. Byøkologi indebar en helhedsforståelse af naturens kredsløb i byen, og det offentlige skulle inspirere og igangsætte ved at støtte indsatsen. Projektet blev set som en gave til området, hvilket resulterede i at de grundlæggende spørgsmål aldrig blev sat til debat, men der blev informeret og ført en kampagne for ideerne. Byøkologien rummede et stærkt betydningsaspekt, mens hverken magt/rationalitetsaspektet eller praksisaspektet var udviklet.

Repræsentationer

Repræsentationerne i byøkologiprojektet understreger projektets kredsløbstankegang og rummer en vigtig brandingeffekt, professionelt udført i overensstemmelse med projektets mål om et 'internationalt niveau'. Arkitektskitserne af Louise Plads fokuserer på pladsens funktion som 'vartegn' for byøkologien.

Narrativer

Det bærende narrativ var at bæredygtighed skulle ind i byen hvor folk bor, og med teknologiens hjælp og brug af godt design skulle skabes en bæredygtig, komfortabel og attraktiv by, samtidig med at der var tætte forbindelse til fortidens traditioner.

Magtstruktur

Byøkologiprojektet var et treparts-projekt mellem Aalborg Kommune, Boligministeriet og SBS Byfornyelse. Det var en betingelse at kommunen planlagde og gennemførte delprojekterne rationelt og hurtigt, og det betød at de grundlæggende præmisser for projektet aldrig kom til debat, og dermed blev demokratiet delvist sat ud af kraft. Magtstrukturen kan karakteriseres som bureaukratisk top-down.

Planlægning

Planlæggerrollen var først og fremmest at styre processerne, herunder at inspirere og igangsætte. Den dominerende planlæggerrolle var 'den faglige udviklingskonsulent', som holder fast i det smukke, faglige produkt og bruger sin egen autoritet til at definere det, jf. Sehesteds (2003) 4 planlæggerroller.

Kapitel 7

Caseanalyse af Kennedy Arkaden

Indledning

Kennedy Arkaden som case

Kennedy Arkaden er udvalgt som en case om et markant urbant projekt, hvor mobilitet har været en vigtig drivkraft. Kennedy Arkaden er meget stor og synlig fra en stor del af byen, og har været særdeles omstridt som projekt. Kennedy Arkaden var det første store privatfinansierede projekt, som blev realiseret i Aalborg efter en meget lang periode med stilstand, bortset fra offentligt finansierede byfornyelses- og byrumsprojekter. Det har også været med til at gøre Kennedy Arkaden særlig i forhold til det politiske fokus og mediedækningen.

Som det gælder for de andre to cases i afhandlingen, skal netværksmodellen, som blev udviklet og beskrevet i kapitel 3, bruges som redskab i analysen, og model-

lens 6 aspekter: sted, diskurs, planlægning, repræsentationer, narrativer og magt, skal derfor undersøges i forhold til projektet. Repræsentationer i form af arkitektskitser og metaforer, brugt i planlægningsforløbet, bruges som vigtige nøgler i analysen.

Som i de andre to cases er udgangspunktet for analysen virkeligheden i dag, hvorfra der kigges tilbage på projektet via interviews med nøglepersoner, som spillede en rolle dengang, samt plandokumenter, medieomtale og politiske beslutninger fra processen. Analysen bliver på den måde et stykke byplanlægnings-arkæologi.

Læsevejledning

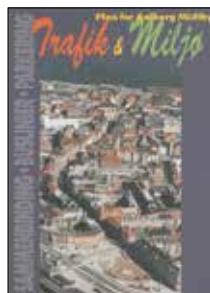
Beskrivelsen indledes med en fænomenologisk registrering af stedet med henblik på at lede efter spor fra diskurser i projektet. Henholdsvis mobilitet, aktiviteter og byliv og arkitektur og rum identificeres som diskurser,



Ny rutebilstation blev indviet i 1961, erstattede den tidligere godsbanegård (Foto 1961)



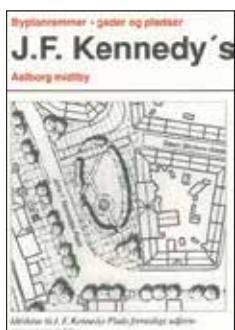
1994 Kommuneatlas - iscenesættelse af mødet mellem byen og det flade engdrag



1996: Trafik og Miljøplan for Aalborg Midtby 'Sammenbinding - Buslinjer - Parkering'



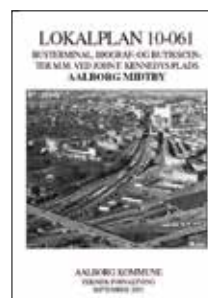
2000 - TK Development får udarbejdet projektskitse v. Arkitektfirmaet C.F. Møller



Bykataloget fra 1993 havde fokus på banegårdspladsen



1999 Helhedsplan for Godsbaneearealet v. Jan W. Hansen



Lokalplan for Kennedy Arkaden blev vedtaget i 2001

der har sat sig materielle spor. Afsnittet har titlen 'det fremmede blik', fordi beskrivelserne tager udgangspunkt i de sansepåvirkninger, der møder forfatteren på stedet, og forsøger at se bort fra før-viden om både stedet, projektet, planlægningsforløbet osv. Udgangspunktet er således sansemæssige registreringer og oplevelse af atmosfæren på stedet i forbindelse med gåture rundt om centeret og igennem det.

Efter denne indledende beskrivelse af stedet i dag følger en beskrivelse af den geografiske kontekst og den gennemførte byomdannelse i området i form af projekter og bypolitik. Herefter er der gjort klar til at dykke ned i selve projektet, først med et lille afsnit, der beskriver de ideer og visioner, som bar projektet frem. Bl.a. vises her en række centrale repræsentationer af projektet, og dernæst er en gennemgang af, hvad der fysisk blev gennemført, henholdsvis disponering af arealet, trafikløsningen, funktionerne i huset og arkitekturen i form af det hus, som blev opført. Det er faktisk viden, som de efterfølgende afsnit kan holdes op imod.

Planlægningsforløbet gennemgås med fokus på den forholdsvis gode modtagelse, som selve ideen om et kombineret center for kollektiv trafik, shopping, biograf og kontorer fik i byen, på kontroverserne om disponering og udformning af huset og trafikarealerne, samt på planlæggerroller i processen. Afsnittet om planlægningsforløbet baserer sig på dokumenter, medieomtale og beretninger fra centrale involverede parter.

Områdets udvikling siden Kennedy Arkaden blev opført er et forholdsvis fyldigt afsnit, da projektet har haft stor betydning for både omdannelsen af Godsbanearealet umiddelbart øst for Kennedy Arkaden og for planlægning for letbane eller andet højklasset kollektivt transportsystem gennem vækstaksen - med Kennedy Arkaden som et vigtigt knudepunkt.

Den afsluttende analyse forsøger at svare på, hvad caseanalysen kan bibringe af viden i forhold til at besvare forskningsspørgsmålene. Analysen bygges op over de to hovedmodeller i afhandlingen, bølgemodellen og netværksmodellen, og afsluttes med en sammenfatning.



Lokalplan for Godsbanerarealet blev vedtaget i 2010



2013 - Kennedy Arkaden som en del af Godsbanerarealet under udbygning

2004



2004 - åbning/indvielse af Kennedy Arkaden

2010



2010 / Aberdeens forslag til nyt P-hus mv Skitse v.Årstiderne Arkitekter

2013



2013 forundersøgelse af letbane

Det fremmede blik

Mobilitet og flow

Jeg kommer cyklende til Kennedy Arkaden fra Østre Alle - en del af ringgaden omkring midtbyen. Herfra rejser bygningen sig markant, helt firkantet med den øverste etage i glas, og en mægtig svævende bilbane forbinder den med Østre Alle-broen henover et stort asfalteret areal. Rampen trænger brutalt ind i bagsiden af huset i 2. sals højde, hvor biler kører ud og ind. Nedenunder holder en masse busser parkeret.

På hver side af den svævende bilbane forbindes broen med terrænet bag Kennedy Arkaden med forskudte ramper til busser. Tættest på baneterrænet er endnu en rampe til cykler og gående. Busserne kører op og ned ad ramperne og tværs over den åbne plads, mens bilerne kører til og fra P-huset på den svævende rampe. Som cyklist og fodgænger er jeg lidt forvirret over hvad der foregår - hvor finder jeg min sti, og hvad skal jeg passe på? Bilerne er filtreret væk fra pladsen og har kun adgang på den øverste rampe, ligesom toget holder sig på sine skinner i baggrunden. Alle trafikarter er tilstede her bag huset, men separeret i særlige baner. De mange niveauer giver stedet et dynamisk præg.

Arealet nærmest bygningen er indrettet til venteplads for buspassagerer, og perronerne til de regionale busser er linet op ved siden af hinanden. Umiddelbart på den anden side af ruden er den indendørs ventesal, men i dag er mange trukket udenfor og står og sidder og venter i den lave vintersol. Nordjyllands Trafikselskabs ventesal er spartansk indrettet. I det klare vintervejr er der god sammenhæng mellem ude og inde - indefra kan man følge med i bussernes ankomst og afgang op og ned ad ramperne.

Vest for bygningen, på vej over mod banegården, indikerer en række buslæskure med ventende mennesker og elektroniske skilte, og et flow af busser der kører til og fra, at det også er en bybusterminal. Den fylder hele arealet mellem banen og Kennedy Arkaden og hele vejen hen ad Jyllandsgade. De elektroniske skilte viser hvilke busser der er på vej, og hvornår de kan ventes.

Et trekantet fortovsareal, afgrænset af hegn mod banen, vejbanen og en massiv cykelparkering, rummer



Kennedy Arkaden set fra cykelrampen fra Østre Alle



Busterminalen set mod baneterrænet



Udendørs venteareal for de regionale busser



Busterminalens ventesal



Fodgængerpassagen ved bybusterminalen

fortov og venteareal for passagererne, og er i øvrigt fyldt op med buslæskur og reklamestandere - alt i AFA JCDecaux's blå byrumsdesign. Som fodgænger der skal forbi, fx til banegården, må man kante sig vej. På den anden side af terminalen er fodgængerpassagen for omstigning mellem bus og tog. Området er øde og forblæst. To små udrangerede bygninger, hvoraf den ene flager og skiltes med biludlejning, ligger mellem Kennedy Arkaden og banegården.

Langs Jyllandsgade er stoppestederne placeret foran Kennedy Arkaden mellem cykelstien og kørebanen. Det blå buslæskur fra AFA JCDecaux er placeret på den fortovsbelagte bushelle med plads til ud- og indstigning, lige foran hovedindgangen, som markeres på fortovet med et tilbudsskilt fra bageren.

Passagen for busser øst om bygningen ved Rantzausgade er snæver - der skal åbenbart også være plads til en lille parkeringsplads. Mange skilte fylder arealet, men som fodgænger her er man tydeligvis kommet på afveje: alt vender bagsiden til.

Aktiviteter og byliv

Kennedy Arkaden sætter sit præg på aktiviteterne og livet i byrummet udenfor. John F. Kennedys Plads mellem den gamle banegård og Kennedy Arkaden er et trafikareal med masser af biler, netop på de to sider af pladsen foran banegården og Kennedy Arkaden, og mennesker som bevæger sig langs kanten hele vejen rundt. Midten af pladsen er stort set tom. Der er et tydeligt flow af mennesker, som krydser Jyllandsgade skråt forbi Kennedy Arkaden til bybusterminalen. Alle fodgængerne ankommer til den lille fortovstrekant fyldt med ventende passagerer og byudstyr mellem cykel-parkering, hegn og vej. De kollektive buspassagerer er klemt inde i smalle passager og fortovsheller.

Der er borde og stole på Kennedy Arkadens forareal mod pladsen - på gode dage sidder der mennesker her, men da facaden vender mod nord, vil der ofte være skygge. Bygningens østfacade er umiddelbart lidt hemmelighedsfuld, men tæt på ses butiksindgangen markeret af et halvtag og et skilt med cykelværksted - bagved alle cyklerne. Trods indgangspartiet og reklamebannerne på facaden ovenover, er der ikke så meget aktivitet at spore, og bygningen virker lidt lukket og indadvendt.



Transitområdet syd for banegårdsbygningen



Busterminalen i Jyllandsgade nord for Kennedy Arkaden



Buspassagen ved Rantzausgade er snæver



Fodgængerflow mellem busterminalen og J.F. Kennedys Plads



Cykelparkering på østsiden af Kennedy Arkaden

Indenfor i Kennedy Arkaden mødes jeg af det centrale rum, markeret af en stor bue i loftet. En bagerforretning tæt på indgangen er velbesøgt, bl.a. med kunder der snupper sig en sandwich på farten. Ved siden af ligger den store dagligvarebutik Eurospar, hvis kiosk-afdeling vender ud mod gangstrøget. Denne del af centeret virker levende og velbesøgt, og der er også en cykelbutik med et flow af kunder - en butik med lokal kundekreds.



Bagerforretningen ved indgangen

Centergaden, der forløber nord-syd gennem arkaden, er kort og meget overskuelig med ret få butikker, hvoraf nogle er uden lejere. Centergaden er indrettet med små boder, bl.a. med smykker, der skal fange de forbigående opmærksomhed og bidrage til en markedsstemning. Der er et vist flow af mennesker gennem gaden, men næsten tomt omkring tøjbutikkerne dybere inde i centerets sydlige ende. 'Sidegaden' ved NTs billetkontor er næsten helt øde.



Centergaden set mod nord

Ved trappen op til biografkerne, mellem 2 pavilloner i centergaden, er der lavet en indretning med borde og stole, hvor man kan sætte sig ned, fx for at vente på nogen eller snakke - uden at købe noget. Der sidder faktisk altid nogen her. Når boderne er lukkede, forsvinder magien lidt, og boderne bliver til de blikcontoinere de er og signalerer 'efter lukketid'.



Borde og stole til fri afbenyttelse

Biografgængerne fylder mest i centeret om aftenen, hvor lange køer foran billetlugerne fylder centergaden på tværs. Foyeren på første sal med glas fra gulv til loft mod John F. Kennedys Plads og Boulevarden er en kæmpestor cafe med et supermarked af et udsalg af popcorn, slik og sodavand. Lugten af popcorn gennemtrænger hele rummet, hvor man står i grupper eller sidder ved disken med udsigt over pladsen og venter på sin film. Man bliver fordelt til de 10 biografker ad en lang gang med blått lys. Efter filmen ledes man enten ud på gaden eller ud i P-huset, og det kan være et stykke tid før man har genvundet orienteringen - er man i bil og lander på gaden, skal man gennem centret for at komme ind i P-huset, og er man på cykel og lander i P-huset, kan det tage sin tid at komme ud på gaden og rundt om bygningen og få fundet sin cykel igen.



Biograffoyeren på 1. sal

Kennedy Arkaden tilbyder tørvejr og varme til unge, som kan mødes her og hænge ud. Videoovervågning og vagter sørger for at der kun forekommer 'acceptabel' adfærd. Den kendsgerning, at centret og dermed centergaden er privat ejet, sætter tydeligt præg på stemningen.



Biograffoyeren på 1. sal

Arkitektur og rum

Kennedy Arkadens markante størrelse og placering har bevidst påvirket byrum og arkitektoniske oplevelser i nærområdet. Når jeg kommer gående på den trafikfredliggjorte Boulevarden med brede mønstrede granitfortove, særlige byrumslamper, træer og parkeringslommer kantet med granit, ser jeg forretninger i stueetagen hele vejen. Her vrirler ikke mennesker som i gågaderne, men der er hele tiden nogen i bevægelse på fortovet, og ud og ind ad butikkerne. Jeg nærmer mig den store plads med træer og en rytterstatue. Foran mig, på den anden side af pladsen, tårner Kennedy Arkaden sig op som en borgagtig bygning med hjørnetårn, som en forsvarsfæstning der skal beskytte byens borgere mod udefrakommende fjender.

Banegårdspladsen er en stor åben plads, omkranset af bygninger på alle sider, bortset fra hullet mod syd mellem Kennedy Arkaden og Banegårdsbygningen. Langs kanten af pladsen er der mennesker på vej og et par enkelte, der sidder på en bænk og nyder den lave vintersol. Træerne danner en stor oval, som omkranser et anlæg med hække og en vandkunst. John F. Kennedys Plads er et meget stort byrum bestående af en ensartet flade med opholdsrum i midten mellem træerne, trafikfredliggjort mod midtbyen. Pladsen er et transitrum for buspassagerer og andre rejsende - og hvor folk trækker rundt med deres rullekufferter.

Set fra John F. Kennedys Plads afgrænser bygningen pladsen mod syd. Arkitekturen og den flade, detaljeløse facade, stikker af fra de omgivende bygninger. Indgangen til centeret ses som en mørk zone i stueetagen lige bagved busskurene. Foran bygningen kigger jeg til venstre ned ad Jyllandsgade og ser en lang lige vej med en bymæssig facaderække på venstre side og åbent, bortset fra enkelte brede punkthuse, på højre - det er afgrænsningen af den tætte midtby. Kennedy Arkaden kaster skygge på hele forpladsen og langt op ad husene på Jyllandsgades nordside. Tæt på bygningen er cykler smidt rundt omkring og op ad træerne. Indgangen til Kennedy Arkaden er beskeden, skønt den er markeret med et halvtag.

Vejen bag om bygningen er ikke imødekommende, primært beregnet til busser - men man kan gå på fortovet langs varegården til dagligvarebutikken til busterminalen.



Kennedy Arkaden set fra Boulevarden



J. F. Kennedys Plads er afgrænset mod syd af Kennedy Arkaden



Kig mod øst ad Jyllandsgade



Bagsiden af bygningen med varegård til dagligvarebutikken

Set fra Østre Alle ses Kennedyarkaden nu ikke længere som ensom mastodont - nu er der en hel række store bygninger på de gamle banearealer.

Den smalle cykel- og fodgængerrampe langs banelegemet forbinder Østre Alle og midtbyen via Kennedy Arkaden. Rampen fører hen over parkerede busser og biler.

Byliv, arkitektur og mobilitet fletter sig sammen

De tre identificerede diskurser i området fletter sig sammen i udtrykket og påvirker gensidigt hinanden. Der er mere byliv på bagsiden af bygningen, hvor mobiliteten holder til, end på forsiden ved John F. Kennedys Plads - man møder hinanden når man venter på bussen eller bevæger sig i området. Men passagerne for de rejsende er der ikke gjort meget ud af.



Kennedy Arkaden og de nye bygninger på Godsbanearealet set fra Østre Alle



Busterminalen med ramper til Østre Alle for biler og busser/cykler



Kennedy Arkaden og cykelrampen til Østre Alle



Kennedy Arkaden set fra Dag Hammarskjølds Gade

Byomdannelsen i området

Bebyggelsesstrukturens historie

Anlæg af baneterrænet, efter jernbanen var kommet til byen, nødvendiggjorde forlægning af Østerå via en afskærende ledning. Åen løber stadig, sammen med landkanalerne, under jorden gennem den østlige del af byen. Banegårdspladsen blev anlagt i forbindelse med ibrugtagning af banegården i 1902. Hele jernbanearealet har siden fungeret som en prop i byen, utilgængeligt for offentligheden, og med store omveje for bløde trafikanter til følge.

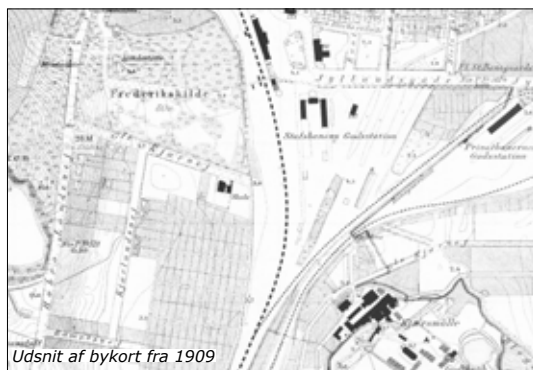
Østre Alle ringvejen er ført henover banen i andet niveau. Dag Hammerskjølds Gade, som forbinder Østre Alle med midtbyen i et lavere niveau, er første del af vejplanen fra 1963, som senere blev afløst, se også kapitel 4. I 1963, 10 dage efter mordet på den amerikanske præsident, omdøbte et enigt byråd banegårdspladsen til John F. Kennedys Plads.



Aalborg købstad 1885



Baneterrænet 1899



Udsnit af bykort fra 1909



Den gamle godsbanegård med godsbanegården 'Triumfbuen' for enden af Boulevarden.



Udsnit af bykort fra 1919



Udsnit af bykort fra 1979

1980'ernes boom i developerprojekter

Op gennem 1980'erne henvendte forskellige developere sig med forslag om store projekter i byen. Kommunen satte planlægning i gang, men ingen af projekterne, hvoraf der var flere højhuse, blev til noget, før Kennedy Arkaden og Prinsensgade-bebyggelsen blev realiseret efter 2000. Fhv. stadsarkitekt Knud Tranholm husker at developerne og projektmagere i 1980'erne blev godt modtaget når de kom til Aalborg:

'Og de blev bænket – til jul så rullede rødvinen ind på sækkevogne – det var sådan den der med virkelig at slå ud med armene, Kurt Thorsen og de andre developere havde (...) det kollapsede jo, det blev jo ikke til noget, noget af det..' (Fhv. stadsarkitekt Knud Tranholm, 2012)

Den daværende stadsingeniør betegner perioden som Yuppie:

'Vi skulle have haft et hotel ovre ved vandtårnet, og det strøg jo også, det var også sådan noget, der var opstået der i Yuppie perioden' (fhv. stadsingeniør Kurt Markworth, 2012)

Borgmester Henning G. Jensen fortæller at der på det tidspunkt var et stort behov for at der skulle ske noget, men at projekterne blev standset i et tidligt stadie:

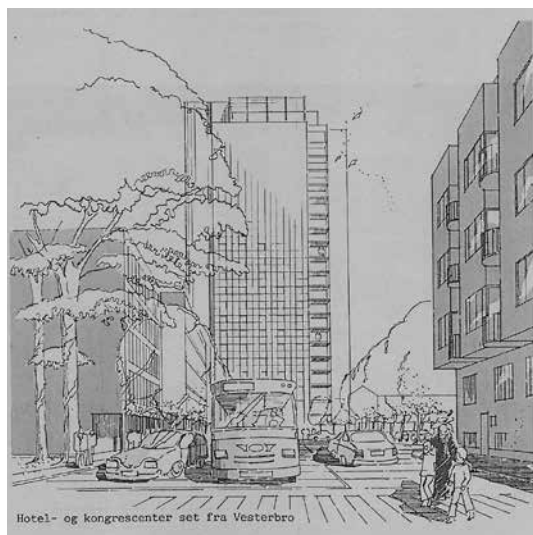
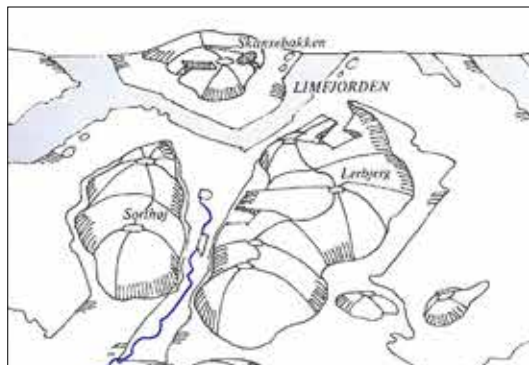


Illustration af nyt kongrescenter ved Aalborghallen fra lokalplan for projektet, 1990



Kommuneatlas 1994: Landskabets dominerende træk.

'Jamen altså højhuset nede ved broen, det var jo et forsøg på at lave en pendant til det andet højhus, men det har da aldrig sådan været temmelig langt fremme (...) det har aldrig haft nogen realistisk gang (...) og det ude ved Aalborghallen, jamen det var jo fordi byen stod lidt stille på det tidspunkt, og så kom Kay Wilhelmsen flyvende ind, og han havde tilsyneladende kapital i baghånden og – jamen så gik man med til at lave den plan, men den blev jo heller aldrig realiseret, det blev også skrottet igen.' (borgmester Henning G. Jensen, 2012)

Kommuneatlas og bykatalog

Af kommuneatlas fremgår følgende om Aalborg og de landskabelige kiler:

'Sydkilen med det flade engdrag ligger karakterfuldt mellem den øst- og vestlige kridtbakke. Jernbanens indføring til Aalborg med det stort anlagte rangerareal har helt tilbage fra den sidste del af 1800-årene afskåret sydkilens engdrag fra midtbyen. Ved Jyllandsgade er der enestående muligheder for at iscenesætte mødet mellem byen og det flade engdrag, men mulighederne er aldrig blevet udnyttet. Tværtimod er der tale om en svækkelse af den landskabelige oplevelse ved udbygningen med enfamiliehuse i Kærby i 1940'erne og byggeriet af de tarvelige industrihaller i 1970'erne. Set fra den "svævende" Østre Allé er manglen på struktur og arkitektonisk orden for ranger- og industriarealet så stærk, at begrebet "fravær" får mening.' (Aalborg kommune 1994a, s. 19)

Kommuneatlasset går her ind og tager direkte afstand fra den byudvikling der er sket som følge af byens industrialisering, på bekostning af den 'rene' landskabelige oplevelse.



Kommuneatlas 1994: Midtbyens torve- og pladsdannelser.

Det nye kommuneplangrundlag 'bykataloget' fra 1993 satte fokus på arkitektur og helhed i byen. Af bykataloget fra 1993 fremgår om Banegårdspladsen, at den er en af byens vigtigste pladser: *'den udgør med sin tilknytning til DSB og rutebilstationen et trafikalt knudepunkt i byen'*, og videre: *'Trafikarealerne levner kun det lille grønne anlæg i midten, som er indrettet for betragtning og ikke for ophold'* (Aalborg Kommune 1993b), se luftfoto senere. På det tidspunkt var Boulevarden en trafikvej for biler, og med sine smalle fortove ikke attraktiv for fodgængere. Rutebilstationen fra 1961 på sydsiden af pladsen var en lav bygning, John F. Kennedys Plads blev betragtet som utidssvarende, både trafikalt og bymæssigt. Byrummet mod baneterænet blev i bykataloget omtalt som værende i total opløsning.

Bykatalogets intentioner for pladsen var at styrke dens betydning som et vigtigt arkitektonisk og trafikalt knudepunkt for byen, og blev oplistet således:

- pladsen skal fungere som et terminalområde for omstigning mellem de forskellige kollektive trafikformer: tog, rutebiler og bybusser
- der skal være ordnede trafikforhold for biler, busser og cyklister

- der skal være gode og sikre overgange for gående og kørestolsbrugere
- pladsens vigtige rolle som bindeled i byens grønne struktur skal understreges gennem beplantning
- ved ny indretning skal der skabes bedre muligheder for ophold og spontane aktiviteter
- pladsen skal gives en særlig oplevelsesmæssig og brugsmæssig kvalitet.

Bytataloget lagde op til nyt byggeri, som skulle definere pladsen mod syd, og der blev stillet krav om, at stueetagerne skulle markeres med større etagehøjde end de øvrige etager.

'Der gives mulighed for ny bebyggelse evt. tilbygning til rutebilstationen for at afslutte og definere pladsrummet mod syd. Bebyggelsen skal tage hensyn til den særlige beliggenhed i udformning og ved materialevalg' (Aalborg Kommune 1993b)

Omdannelse af John F. Kennedys Plads

John F. Kennedys Plads blev omlagt i 1995 som led i EU-projektet JUPITER. Fhv. stadsingeniør Kurt Markworth fortæller, at pengene fra EU faldt på et tørt sted i Aalborg, som var præget af stilstand og kæmpe arbejdsløshed. Politikerne ønskede aktivitet og synlighed:

Pengene var der, og det var sådan set det der var befordrende. Det første EU projekt var JUPITER 1993, og det var kollektiv trafik der var det bærende (...) Der var kæmpe arbejdsløshed i den her by, og man kunne optage lån (...) de sagde i magistraten, det skal kunne ses i byen, hvad I har med at gøre' (fhv. stadsingeniør Kurt Markworth, 2012)

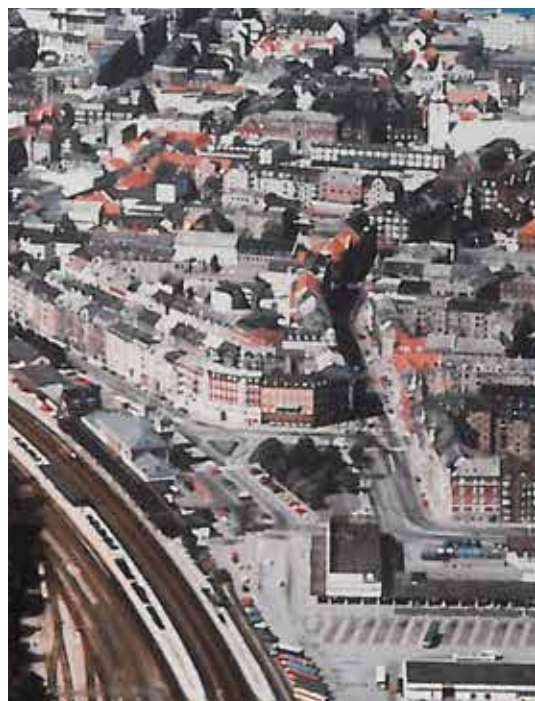
I 1994 begyndte man at udarbejde trafik- og miljøhandlingsplaner i Aalborg Kommune, jf. kapitel 4. Man fik statsstøtte til planerne og 50% medfinansiering til noget efterfølgende infrastruktur. En dengang aktuel diskussion om omdannelse af Nytorv, og om hvor man skulle gøre af busserne, blev indarbejdet i planlægningen. Således var titlen på Trafik og Miljøplanen for Aalborg Midtby fra 1996 'Sammenbinding - Buslinjer - Parkering' (Aalborg Kommune 1996a). Den kollektive trafik skulle opprioriteres, så den i midtbyen kunne være et alternativ til bilen, og der blev satset på god fremkommelighed for busserne, og gode stoppestedsfaciliteter for passagererne. Planen viser placeringmulig-

heder for nye p-huse, herunder en placering syd for Jyllandsgade på den vestlige del af godsbanearialet, hvor Kennedy Arkaden senere blev placeret. Trafikløsningen medførte en fredeligørelse af Boulevarden, hvilket blev nævnt i Trafik- og Miljøhandlingsplanen fra 1996 under 'fremtidige muligheder':

'Efter omlægningen af John F. Kennedys Plads og indførelse af P-infosystemet er trafikken på Boulevarden faldet mærkbart, og trafikken består hovedsagelig af trafik til og fra parkeringspladsen ved Budolfi Plads. På hele strækningen fra John F. Kennedys Plads til Vingårdsgade kan kørebanen indsnævres til 8 m til biler, busser og cykler. Derved gives der mulighed for at etablere bredere fortove samt at genetablere Boulevardens alletræer.' (Aalborg Kommune 1996a)

Helhedsplan for Godsbanearialet

Udover at TK Development arbejdede for et projekt ved rutebilstationen på John F. Kennedys Plads, var der også andre, som gerne ville udvikle projekter på Godsbanearialet. Derfor igangsatte Aalborg Kommune arbejdet med en helhedsplan for Godsbanearialet,



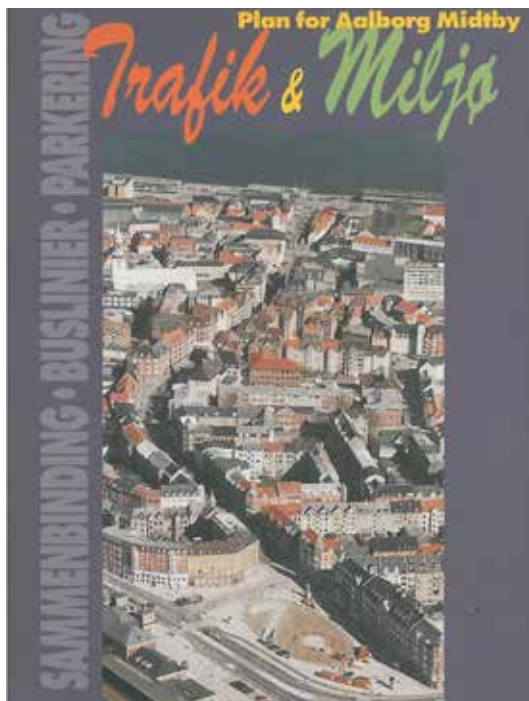
Luftfoto Banegårdspladsen 1993

og den indeholdt en ny trafikal sammenhæng mellem Østre Alle og midtbyen. Fhv. stadsarkitekt Knud Tranholm fortæller:

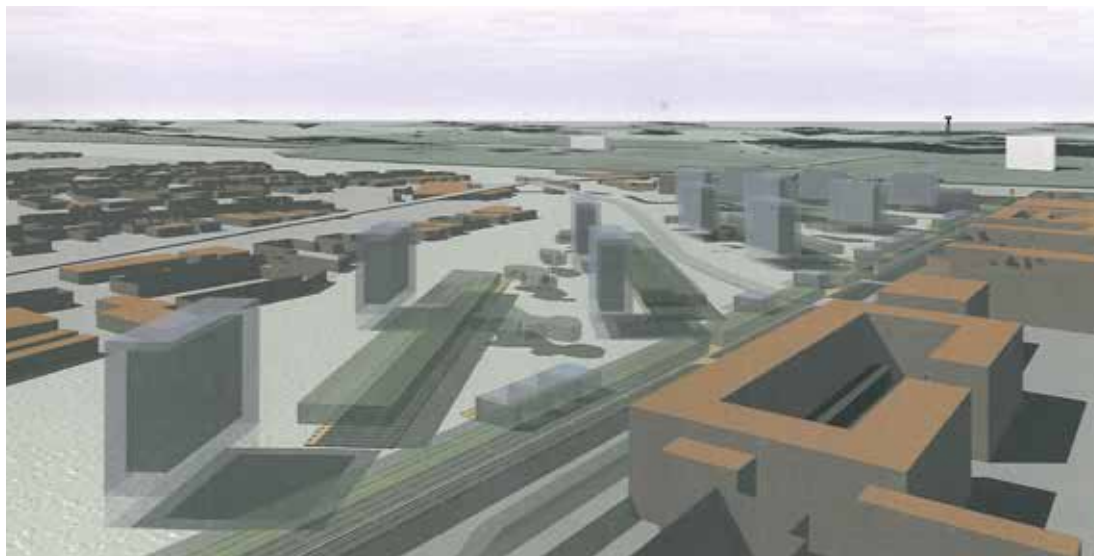
Vi havde Jan W Hansen til at lave en skitse til en helhedsplan, og det er faktisk der vi får udviklet den første ide om en konstruktion, hvor Østre Alle bliver koblet med en terminal, busterminal, og så et butikscenter, og så på den måde skabe direkte adgang til et parkeringshus. Og det var sådan en fin smal bygningskrop, der lå fra Østre Alle og så helt ned (...) sådan en maskine næsten (...) skideflot kunne det have ligget der, et rigtig flot hus. (Fhv. stadsarkitekt Knud Tranholm, 2012)

De grønne sammenhænge var højt prioriteret i helhedsplanen, og tidligere planlægger Eva Møller Sørensen fortæller om processen:

'Vi lavede det for at forsøge at komme lidt på forkant. Vi ville gerne indikere at det var det grønne – ådalen – der kom ind til byen. Det skulle være ekstensivt udnyttet, men så kunne man bygge i højden, og så havde man parkområdet – Hotel Hvide Hus kunne så blive en del af det grønne landskab...' (fhv. planlægger Eva Møller Sørensen, 2011)



Trafik- og Miljøhandlingsplan efter omdannelse af John F. Kennedys Plads, Aalborg Kommune 1996



Perspektiv fra helhedsplanen for Godsbanearealet v. arkitekt Jan W. Hansen

Der blev med helhedsplanen lagt vægt på både bymæssighed og grønne sammenhænge. Jan W. Hansen betegnede helhedsplanen som en 'landskabelig bybygningsplan, en vision for hvordan en fremtidig by på stedet, hvor ådalen møder byen, kunne blive et urbant parklandskab med sin egen karakter og identitet'. Der er bl.a. referencer til Edinburgh (grøn dal med jernbane), Le Corbusiers La Ville Radieuse (parkby), Bernard Tschumis Parc de la Villette (bylandskabets lag), Rem Koolhaas centerbygning i Euralille (centerbygning) og Barcelonas Rambla (grønt gangstrøg). Følgende beskrivelser fremgår af helhedsplanen fra 1999:

Et kulturlandskab eller en urban parkbebyggelse med en byarkitektonisk, karakterfuld blanding af by- og landskab er projektets vision og bybillede. Det bybillede projektet søger at fremkalde kombinerer det bedste fra den historiske by: byrumsoplevelsen og det monumentale, med det bedste fra modernismens by: naturen, det grønne, transparensen, etc. (Aalborg Kommune 1999e)

I øjeblikket er en omdannelse af Godsbanearealet under udførelse efter en ny plan v. Polyform fra 2010, se senere.



Illustrationsplan fra helhedsplanen for Godsbanearealet v. arkitekt Jan W. Hansen

Ideer og visioner

Vækst og aktivitet i midtbyen

En række visioner hos kommunen og investorerne var grundlag for planlægning og opførelse af Kennedy Arkaden. De handler dels om at optimere mobiliteten i byen og tilføre nye funktioner til stedet, om arkitektur og rum og endelig er de udtryk for et strategisk ønske om at skabe vækst og brande byen. På spørgsmålet om hvad hovedvisionerne bag projektet var, svarer daværende lokalplanlægger for Kennedy Arkaden, Rie Malling:

'...der var hele tanken om at få JF Kennedys Plads færdig, simpelthen få lavet en plads hvor man får et veldefineret rum, det lå der i hvert fald bymæssigt i det. Og så lå der visionen om at få lavet en moderne busterminal. Men også – man kan diskutere om det nu er blevet godt eller skidt, huset i sig selv, det var også tanken om at få lavet noget markant i forhold til Aalborg, tanken om at få lavet noget vækst for byen. Det var også en vision at få lavet noget meget bymæssigt, og få lavet noget der kunne generere noget byliv som hang sammen med hvad der var ved at ske, i forlængelse af JF Kennedys Plads, og man begyndte at snakke om hele omlægningen af Boulevarden. Så der var en



Præsentation af projektet i Nordjyske d. 20.11.2001

større vision om at opgradere hele midtbyen, få den renoveret og få flere funktioner ind og få noget byliv til at hænge sammen med banegårdsarealet, og Boulevarden og gågaderne (planlægger Rie Malling, 2012)

Optimering af trafikken

Optimering og skabelse af et sammenhængende kollektivt trafiksystem havde gennem flere år stået på politikernes ønskeseddel. Med planer om en nærbane, med stationer både syd og nord for Aalborg Banegård, kunne man se frem til langt flere passagerer på banegården. Bybusterminalen ved Nytorv havde længe været omstridt. På den ene side ønskede Aalborg City og ikke mindst Salling, at de allerfleste bybusser skulle køre helt ind til butikkerne på Nytorv (Flyvbjergs 1991b), men der var også kritik af, at busserne dominerede midtbyen unødigt meget, og mange mente at det ville være bedre at flytte busterminalen til området ved banegården og rutebilstationen, så der kunne komme bedre sammenhæng i hele det kollektive trafiksystem. Efter omlægning af Vesterbro til to spor, var der ofte problemer med kødannelser og forsinkelser for busserne, og derfor et ønske om at lede bustrafikken udenom Vesterbro. Dette kunne løses med en kompakt terminal for kollektiv trafik og rampe til Østre Alle. Den nye terminal ved Kennedy Arkaden samlede jernbane, busser, biler og cykler osv. og kombinerede alle trafikformerne med et forretningscenter, og den eksisterende busterminal på Nytorv skulle så primært fungere som stoppested (fhv. stadsingeniør Kurt Markworth, 2012).

I en artikel i Nordjyske d. 13.09.02 under overskriften 'Byggestart på rutebilstation' er det nye center beskrevet som 'Danmarks mest moderne busterminal, et parkeringshus, et biografkompleks, kontorer, dagligvarebutik, restauranter og specialbutikker'. Borgmester Henning G. Jensen udtaler til avisen at 'Kennedy Arkaden bliver en spændende og funktionel udvikling af Aalborgs bymidte', og direktør for TK Development, Frede Clausen, udtaler: 'Trenden indenfor moderne byggeri går mere og mere i retning af centralt placerede centre, hvor mange ærinder kan ordnes...Det er en fornøjelse at kunne stå bag et projekt af denne art i koncernens hjemby' (Nordjyske 2002b). Trenden, der henvises til, var forinden resulteret i banegårdscentre i Vejle og Odense.

Kennedy Arkaden set fra Østre Alle, vist som 3D-illustration i lokalplanen, 10-061, 2001



Efter Kennedy Arkaden var bygget, skrev Arne B. Schade fra handelsstandsforeningen Aalborg City, i forbindelse med et lokalplanforslag for Boulevarden, om den strategiske vision for byens udvikling han så i en sammenknytning mellem byens centrum og den nye Kennedyarkade. Renovering af Boulevarden/Østerågade blev set som et middel til at opfylde denne vision:

'Det er utrolig vigtigt for et udvidet Centrum, at det gamle hovedstrøg med sine mange prægtige ejendomme kommer i en tættere tilknytning til både det absolutte centrum som den nye Kennedy Arkade (...) Byrådet bør så benytte lejligheden til at gøre hele strøgforløbet fra John F. Kennedys Plads til Limfjorden færdigt så by og fjord virkelig kommer til at hænge sammen. (Arne Schade, Nordjyske.2004n)

Arkitektur

I forslaget til bykatalog fra 1993 blev den sydlige afgrænsning af John F. Kennedys Plads beskrevet som udflydende, og at bebyggelsen ikke var tilpasset byrummet og trængte til en kraftig renovering (Aalborg Kommune 1993a). Derudover har de arkitektoniske visioner for området baseret sig på kommuneatlas' fokus på mødet mellem den tætte historiske bykerne og landskabskilen fra Østerådal (Aalborg Kommune 1994a). Til højre er illustrationen fra kommuneatlas bearbejdet i forbindelse med helhedsplanen for Godsbanearialet fra 1999 (Aalborg Kommune 1999e).

De arkitektoniske visioner for Kennedy Arkaden blev udviklet af arkitektfirmaet C.F. Møller, som var rådgiver for TK Development. I den første skitse til projektet fra januar 2000, se næste side (TK Development 2000a) blev lagt vægt på at opnå et arkitektonisk samspil med banegården og byen, med et 7 etagers hotel på hjørnet

mod banen og 3 etager mod pladsen med butikker og en biograf. I teksten bruges ord og metaforer som 'tiltrængt bymæssig præcisering af J. F. Kennedys Plads som et vigtigt byrum i Aalborgs kontekst', 'naturligt trafikalt samspil med banegården', 'markant 3-etagers bygning', 'signifikante biografvolumen langs Jyllandsgade', 'høj slank bygningsdel indeholdende hotel som markerer og definerer J. F. Kennedys Plads', 'åben visuel/transparent dialog med byen', 'identitets-skabende fællesareal som optimerer synergieffekten mellem biograf, hotel, butikker, restauranter...', 'unik trafikalt betjening af centret', 'logisk trafikalt symbiose' og 'god logistiskmæssig adskillelse mellem trafikken til selve centerkomplekset og busserne' (TK Development 2000a).

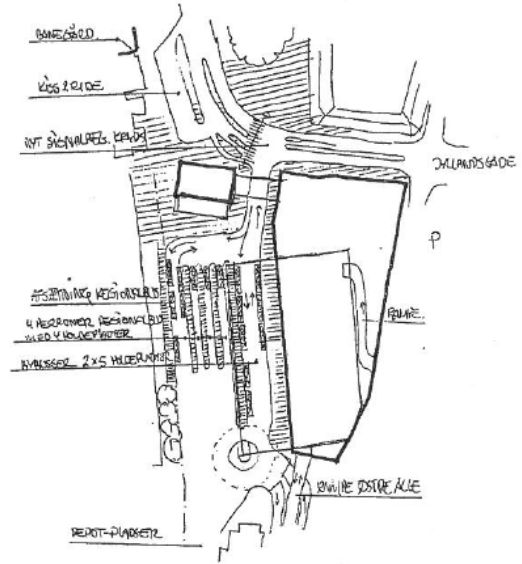


Bearbejdet skitse fra kommuneatlas 1994 som indgår i helhedsplanen for Godsbanearialet 1999

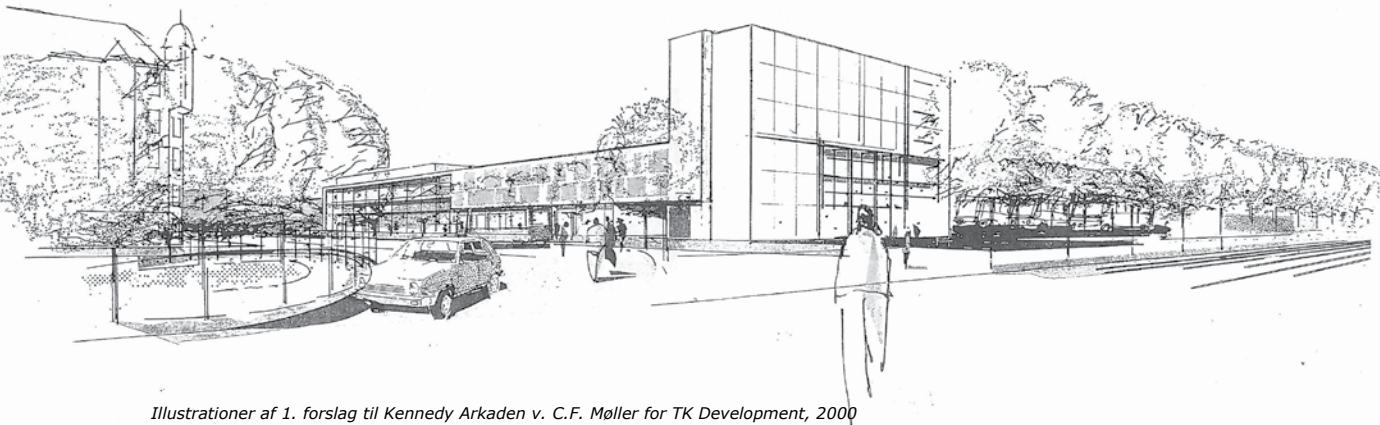
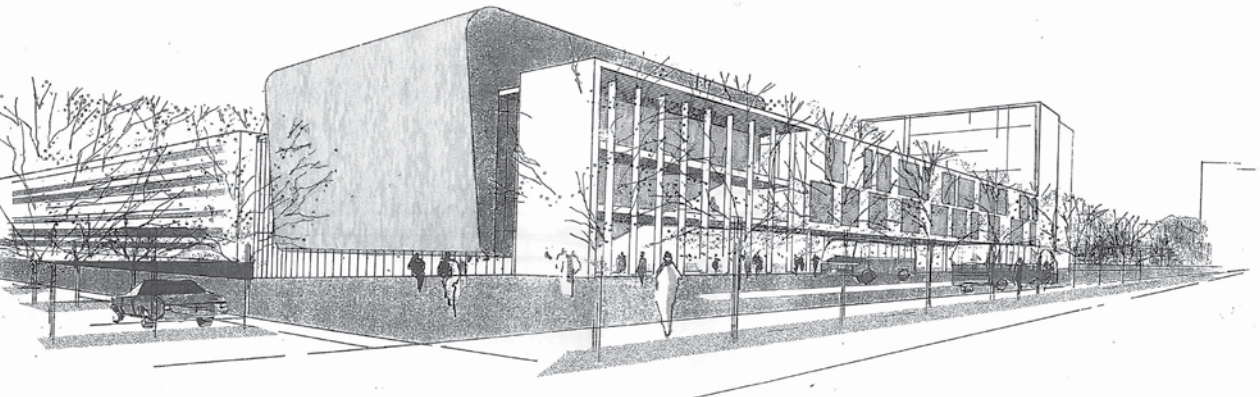


Kennedy Arkaden vist som 3D-illustration i lokalplan 10-061, 2001

Lokalplanens skitser, som var i overensstemmelse med det projekt der blev aftalt og senere bygget, se ovenfor, viser i stedet et kompakt byggeri med parkering i tæt tilknytning til butiksfensterfunktionen. Skitserne er blevet til efter kontroverser om bygningshøjden i forhold til omgivelserne og har til formål at fremstille Kennedy Arkaden som acceptabelt indpasset i bybilledet (Aalborg Kommune 2001c)



Forslag til fælles terminal for regionalbusser og bybusser, Cowi 2000



Illustrationer af 1. forslag til Kennedy Arkaden v. C.F. Møller for TK Development, 2000

Det gennemførte projekt

Disponering af arealet

Illustrationsplanen fra lokalplan 10-061 for Kennedy Arkaden - 'busterminal, biograf- og butikscenter m.m. ved John F. Kennedys Plads' - viser hvordan området er disponeret, se næste side. Projektet indeholder biograf- og butikscenter, kontorer, P-hus, kompaktterminal for regionalbusser og bybusterminal. Kennedy Arkaden er placeret som sydlig afgrænsning af John F. Kennedys Plads med trafikforbindelse til Østre Alle via ramper.

På luftfotoet nedenfor ses hvordan området er struktureret. Banen skærer sig ind gennem byen via de lave engarealer ude fra oplandet mod syd og afgrænser Kildeparken vest for. Banen kan kun krydses få steder og deler byen op. Jyllandsgade er den lige sydlige afgrænsning af midtbyen, og Østre Alle ringvejen er ført henover banen i andet niveau. Dag Hammarskjöldsgade forbinder Østre Alle-broen med midtbyen i et lavere niveau. Rampen fra Østre Alle ind i Kennedy Arkaden

bygger videre på princippet om de mange niveauer i området. Kennedy Arkaden er med til at definere John F. Kennedys Plads som et sluttet byrum. Det meget store bygningsvolumen bryder området struktur med klassiske smalle byhuse nord for Jyllandsgade og flade industribygninger syd for. Skinnernes vifteform strukturerer det tidligere godsbanearreal, herunder Godsterminalen og de andre bygningers retninger, samt Karolinelund, hvis form er defineret af godssporet til Østre Havn.

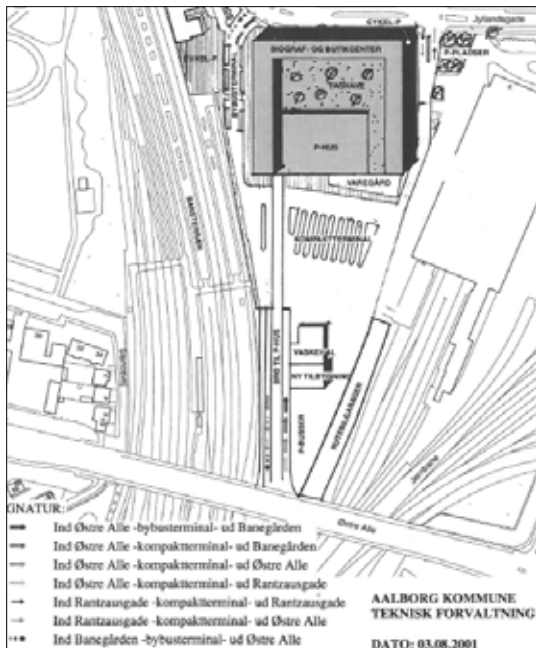
Trafikløsningen

For fodgængere er der forbindelse mellem banegården, John F. Kennedys Plads og busterminalen via fortove. Kennedy Arkaden har indgange fra alle 4 verdenshjørner: Hovedindgang fra nord, indgang til NTs billetsalg mv. fra vest, indgang til ventesal og center fra syd og sideindgang til butikscenteret fra øst. Funktionerne og butikkerne i stueetagen er forbundet via centergader.

En dobbeltrettet cykelsti er hæftet på busrampen mellem Østre Alle og bybusterminalen, hvor den ender i

Luftfoto fra før omdannelsen af Godsbanearialet. Ovenfra ser man tydeligt områdets strukturerende elementer.





Illustrationsplan fra lokalplan 10-061, 2001

‘shared space’, dvs. hvor arealet bruges af både busser og fodgængere. Der er cykelparkering på et stort areal mellem bybusterminalen og banegården samt øst for huset, lokalplanen sikrer i alt min. 500 pladser. Privatbiler har kun adgang til P-huset via rampen, som forbinder det til Østre Alle, og ikke til busterminalerne; kun taxier har direkte adgang hertil.

Skitsen nedenfor viser den kompromisløsning som blev resultatet efter klager fra handicappede, ældre og taxichauffører over, at ingen biler var tiltænkt adgang til arealet. Efter klagerne forlangte politikerne og kommunen, at forholdene blev ændret. Udover mulig taxikørsel viser skitsen de forskellige trafikarter: bane, veje, bro til P-hus, P-hus, NT bus-terminal, bybusterminal og cykelparkering.



Grafik fra Nordjyske under byggeriet v. Jette Klokkeholm vedr. trafikløsning og taxiernes muligheder for kørsel på arealet, 2003

Funktionerne i huset

Kennedy Arkaden rummer i alt butiksareal på 16.400 m². Antallet af butikker varierer mellem 16 og 25, se oversigt over shoppingetagen på siden overfor i form af foto af skilt som hænger i centeret. Udover Superbest (nu Eurospar), Nordjyllands Trafikselskab og billetsalg til biografene, er der fitnesscenter, 2 cafeer, cykelhandel, en bank og specialbutikker med tøj og smykker mv. Af ejeren Aberdeens hjemmeside fremgår, at 10 butikker var til leje pr. juni 2013, lejemål varierende i størrelse fra 36 til 208m². Det fremgår også af hjemmesiden, at der er over 1900 busafgange fra Kennedy Arkaden dagligt, og over 600.000 biografgæster i BioCity, der er Jyllands største biograf (www.aberdeen.dk). Ifølge Troels Winther Møller, Aberdeen, er der 4 mio. besøgende på årsbasis gennem centret. Centergaden er videoovervåget, og der går vagter rundt, som har et samarbejde med de lokale myndigheder i form af socialforvaltning og politi (projektleder Troels Winther Møller, 2012). På Kennedy Arkadens hjemmeside præsenterer man i 2013 butikscenteret således:

‘Hvert år strømmer 7,5 millioner besøgende gennem den inspirerende butiksarkade, og her er alt hvad hjertet kan begære. 30 spændende butikker og masser af farver og sanseindtryk pakket ind i et organisk og cool design.’ (www.kennedyarkaden.dk)

De i alt 13.000 kvm på 3.-7. sal er pr. 2013 indrettet til kontorer, en del af dem med tagterrace, og gårdhavemiljø. 4.500 kvm er udlejet til Familie- og Beskæftigelsesforvaltningen i Aalborg, ca. 3.500 kvm til Nordjyllands Trafiksselskab, ca. 1.500 kvm. til Artros Privathospital og ca. 1.400 kvm. til Arkadens Fysioterapi. Der er også en scanningsklinik, MR Scanner A/S, og et antal læger i centeret. P-huset med 350 pladser er ejet af Aberdeen og lejet ud til Q-park som privat operatør.



Kennedy Arkadens indretning, fra skilt i butikscentret



Kennedy Arkadens hovedindgang set fra John F. Kennedys Plads



Bio-centret rummer 10 biografteatre og drives af Nordisk Film

Arkitekturen

Kennedy Arkaden er kompakt byggeri med parkering i tæt tilknytning til butikscenterfunktionen. Det meget store hus i forhold til de bymæssige omgivelser har en voldsom virkning, som forstærkes af manglen på detaljer i facadeudtrykket. Set fra Østre Alle siden er det trafiknælægget som dominerer, men også det store kasseformede volumen. Huset har 6 etager mod nord, øst og vest og et hjørnetårn i 7 etager mod nordvest, pegende over mod banegården. Mod syd og i midten er der 3 etager. Der er således tale om et karrelignende, helt firkantet hus med den øverste etage i glas, som en reference til funkisbebyggelsen på Vesterbro, hvor øverste etage imidlertid er trukket tilbage. Facaderne er i tegl og helt flade uden detaljer, bortset fra vinduespartierne i glas. Der er felter til reklamebannere på facaderne mod nord og øst

Stueetagen er ekstra høj som forlangt i lokalplanen, min. 5 m fra overkant gulv i stueetagen til overkant gulv på 1. sal, men alligevel virker de dele af butikscentret, hvor der ikke er ekstrahøjde på grund af trapper, lavloftede, og man føler sig trykket.



Kig fra biografen ned i centergaden



Nogle af butikkerne står tomme og venter på lejere

Planlægningsforløbet

Begejstring for ideen om et nyt stort center

Som nævnt var der i bykataloget fra 1993 visioner om at skabe bedre sammenhæng mellem midtbyen og banegården, og der var et stort ønske om at erstatte den gamle nedslidte rutebilstation på sydsiden af Kennedys plads med nyt og højere byggeri, som kunne afslutte JF Kennedys Plads mod syd (Aalborg Kommune 1993b). Planlægningsmæssigt havde der i kommunen med både byfornyelse og bykatalog længe været fokus på bymæssighed, veldefinerede pladsrum og byliv, og i den henseende lod John F. Kennedys Plads noget tilbage at ønske - som fhv. stadsarkitekt Knud Tranholm udtrykte det (2012): 'byen endte jo i ingenting'. Der var ønsket om ophold og aktiviteter på John F. Kennedys Plads, fremfor at den kun skulle være et transitrum. Efter renovering og sammenbinding af gågaderne kom der politisk og planlægningsmæssigt fokus på at styrke Boulevarden som hovedstrøg gennem byen, både af hensyn til arkitektur og handel. Med kommuneatlas (Aalborg Kommune 1994a) var der skabt en ny bevidsthed hos i hvert fald planlæggerne om de landskabelige sammenhænge, og det var en vision at styrke forbindelsen mellem Østerådal og midtbyen via Godsbanearialet.

Rutebilstation ved John F. Kennedys Plads var således et muligt projektområde i Aalborg, både set fra kommunens og investorers øjne, og TK Developments interesse for at udvikle et projekt blev koblet sammen med kommunens interesse i at det skulle være her. Divisionsdirektør Erik Godtfredsen fra TK Development fortæller:

'Jamen jeg kan fortælle dig hvordan det egentlig startede, det er ikke sådan nogen dybere videnskab. Vi har et godt samarbejde med Dansk Supermarked og så Føtex, og de ville gerne have en placering ude på Toppenbergs areal, og det havde vi så en snak med Aalborg Kommune om, og Henning G, og så siger Henning G. så til os: Løs lige området nede omkring Banegården først, så kan vi snakke om det, og det var egentlig der det startede.' (Divisionsdirektør Erik Godtfredsen, 2012)

Ideen var at udnytte og skabe synergi mellem det store omstigningsflow af buspassagerer, biografgængere

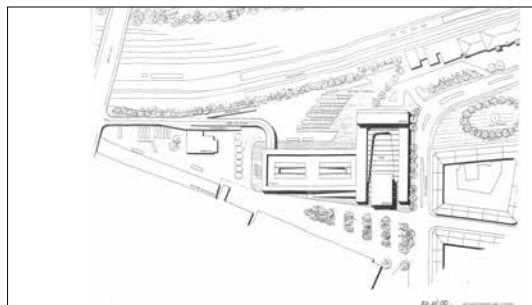
og handlende i et stort center. Projektet blev vurderet som en mulighed for, med et markant byggeri og nye funktioner, at styrke midtbyen.

I lokalavisen Nordjyske blev projektet præsenteret d. 20. november 2001 under overskriften 'Kæmpecenter ved rutebilstationen' (se tidligere). Artiklen handler om at TK Development ville investere 400 mio. kr i projektet ved John F. Kennedys Plads, at byggeriet ville blive 5 etager højt og rumme provinsens største biografcenter, p-hus med plads til 380 biler, supermarked, kontorer, ventesaal til buspassagerer og busramper til Østre Alle-broen (Nordjyske 2001c). To måneder før borgmesterens præsentation af det nye center, havde byrådet endeligt godkendt 'lokalplan 10-061 Busterminal, biograf- og butikcenter m.m. ved John F. Kennedys Plads, Aalborg Midtby' (Aalborg Kommune 2001c).

Borgmesteren spillede en aktiv rolle i planlægningen af Kennedy Arkaden. Han mæglede mellem de konkurrerende developere med det formål at fordele byggerierne mellem dem, og på den måde få noget til at ske:

'Cinamaxx de var jo meget på banen, og dem havde vi jo skaffet plads til i Prinsensgade, og der var mange forhandlinger også om det der med at bygge noget ind over jernbanen for at få Aalborghallen og så jernbanen til at nå tættere sammen. Og jeg sad her i natlige møder med Jørgen Enggaard, altså A. Enggaard, og så med Per Søndergaard, da var han jo administrerende direktør for TK Development, og de der to grupper af aalborgensiske byggefolk de var kommet op at skændes så det fløjtede, og det måtte jeg rede ud. Og det lykkedes så på den måde at TK Development de fik så rutebilstationen, og så fik Enggaard-familien Prinsensgade og Aalborghallen projektet med hotel, og så lavede vi den deal at de skulle ikke genere hinanden, og så blev det så bygget.' (borgmester Henning G. Jensen, 2012).

Nordjyske skrev i 2004, forud for indvielsen af Kennedy Arkaden, om mulighederne og forventningerne fra Aalborg City om at Boulevarden mellem Kennedy Arkaden og Nytorv kunne blive et attraktivt handelsstrøg. Avisen citerede direktøren for Aalborg City, Flemming Thingbak for at 'Kennedy Arkaden kan blive en løftestang for hele detailhandelen i midtbyen' og Arne Schade for at Kennedy Arkaden skulle redde Boulevarden som handelsegade:



af Boulevarden og Kennedy Plads, med cafeer osv. (Nordjyske 2004a).

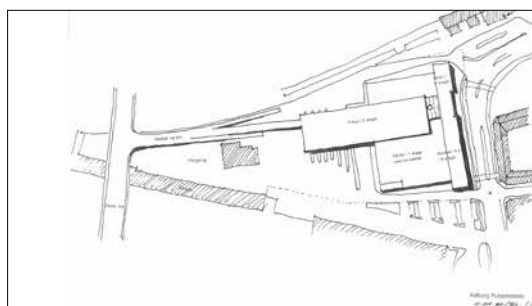
Den følgende beretning om planlægningsforløbet handler dels om projektets behandling af stedet, dvs. om kontroverserne om disponering og udformning af bebyggelsen og trafikarealerne, og om planlæggerrolle og magtrelationerne i projektet.

Kontroverser om disponering og udformning

Der blev nedsat en styregruppe for udarbejdelse af lokalplanen, bestående af TK Development, Nordjyllands Trafikselskab NT, Forsyningsvirksomhederne for kollektiv trafik, og Teknik og Anlæg (forvaltningsgren med stadsingeniøren som chef) samt By og Miljø (forvaltningsgren med stadsarkitekten som chef) fra Teknisk Forvaltning. Der viste sig hurtigt at være forskellige opfattelser mellem parterne af, hvordan grunden skulle udnyttes. Daværende planlægger Eva Møller Sørensen forklarer By og Miljø's bygningsmæssige synspunkt:

'Vi ville gerne have en facade mod Kennedy Plads, men vi ville gerne have haft en åbning så vi havde fået to bygningskroppe, så vi havde repeteret den karrestørrelse der var herovre (på den anden side ad gaden, red.). Og vi ville gerne have trukket noget ned i bunden, så man ikke havde fået en dead-end, så man kunne køre ind i bygningen og fordele sig (...) Vi ville gerne have et klassisk byrum, gerne have en bygning til at gå ud og fylde det rum ud...' (fhv planlægger, Eva Møller Sørensen, 2011)

Husets disponering og arkitektur blev udviklet gennem 2000 og 2001. Gennem hele perioden var Arkitektfirmaet C.F. Møller rådgivere for TK Development, og det fremgår af arkitekternes daterede skitser, hvordan disponering på grunden og husets organisering og omfang udviklede sig. Den første skitse fra januar 2000 svarer til de tegninger, som blev vist tidligere. Her er parkeringshuset placeret mellem Østre Alle og butiks- og biografcenteret. På den næste skitse, fra april samme år, er bygningen komprimeret med hotel og kontorer i 6 etager mod pladsen, og Jyllandsgade, centeret umiddelbart bagved, biografen i kælderens og P-huset i to etager som en tilbagetrukket bygningsdel, men længere fremme mod John F. Kennedys Plads end i den første skitse. På den sidste skitse fra maj er hele



3 skitser fra C.F. Møller, som viser hvordan centeret ændrede karakter i løbet af foråret 2000. Øverste skitse er fra 20.01.2000, midterste er fra 10.04.2000 og nederste skitse, som med hensyn til disponering er tæt på det projekt, som endte med at blive bygget, er fra 02.05.2000

'Uden Kennedy Arkaden ville butikkerne på Boulevarden få det svært, men en række specialbutikker kan gøre Boulevarden rigtig spændende' (Nordjyske 2004c).

Biografcenteret gav også anledning til optimisme. Nordjyske skrev om hvordan de nye biografers skulle skabe et nyt fokus på området og citerede biografdirektør Boye Elimar for ikke at være nervøs for placeringen i "den gale ende" af Boulevarden fordi han troede på at biografene sammen med de andre funktioner her ville tiltrække et nyt miljø til sig omkring denne ende

voluminet blevet komprimeret og rykket helt frem til pladsen, og parkeringen er nu helt inde i huset. Skitsen ligner det realiserede projekt, som dog er højere mod øst og med tårn i form af en ekstra etage på hjørnet over mod banegården. Bybusserne er placeret henholdsvis i Jyllandsgade og mellem Kennedy Arkaden og banen, mens regionalbusserne blev placeret syd for bygningen.

Samtidig med arkitekternes bearbejdning, arbejdede Cowi for Nordjyllands Trafikselskab på en række løsninger af den trafikale logistik. B.a. blev der i marts 2000 arbejdet med en opdelt huskrop for gennemkørsel og gennemgang gennem bygningen, angiveligt inspireret af den tidligere godsbanegård på stedet med 'triumfbuen' for enden af Boulevarden (se foto tidligere). Der blev både tegnet på løsninger med fælles terminal for bybusser og regionale busser langs jernbanen, og på løsninger med kompaktterminal alene for regionalbusserne, og hvor bybusserne fik sin egen terminal på John F. Kennedys Plads samt på adskillige mellemløsninger, alle med P-huset som en vinge mod syd (Cowi 2000b).

Imidlertid ønskede TK Development, at bygningskomplekset ikke blev opdelt, og arbejdsgruppen bestående af NT, Aalborg Kommunes Tekniske Forvaltning og Forsyningsvirksomhederne, TK Development og Cowi, besluttede at bygningerne skulle placeres tæt på Banegårdspladsen. Af trafikikkerhedsmæssige årsager ønskede man bybusserne ind på området, væk fra Jyllandsgade og John F. Kennedys Plads. Det var denne arbejdsgruppe der aftalte at omstrukturere bygningen til den endelige kompakte type, så der kunne blive tilstrækkelig plads til at etablere den nye kompakte terminal for de regionale busser. Alle funktionerne incl. parkering blev samlet i én stor bred bygning, 6-7 etager høj mod de omgivende gader. Husets udformning blev i høj grad bestemt af TK Developments ønsker om et kompakt byggeri med parkering i tæt tilknytning til butikscenterfunktionen. Trafiklogistikken spillede også en stor rolle i drøftelserne om udformning, men blev ifølge den fhv. stadsingeniør ikke arealmæssigt tilgodeset i forhold til ønsker og anbefalinger fra trafikkonsulenter og kommunens trafikingeniører (fhv. stadsingeniør Kurt Markworth, 2012).

Som svar på en indsigelse mod at bygningen er trukket meget langt frem, og forslag om at trække bebyggelsen længere væk fra Jyllandsgade, er der i byrådsreferatet lakonisk anført:

'Bebyggelsen er trukket frem mod John F. Kennedys Plads da det er formålet at få pladsen ordentligt afsluttet' (Aalborg Kommune 2001c)

En indsigelse om at projektet med den store bebyggelse ikke imødekommer de planmæssige intentioner med en grøn kile til Østerådalen besvares med

'Den grønne kile, med forbindelse til Østerådalen, har været et overordnet tema i planlægningen af busterminalområdet, ligesom den vil være det i den fremtidige planlægning af godsbanearrealerne' (Aalborg Kommune 2001c)

Den grønne kile blev altså nedprioriteret i planlægningen af Kennedy Arkaden, og det blev lagt op til den fremtidige planlægning af godsbanearrealerne at få skabt den ønskede forbindelse.

Udformning af huset

Da grundformen lå fast, gik arbejdet med lokalplan i gang, og arbejdsgruppen, som stod for planlægningen, engagerede sig i hvordan huset skulle udformes, og hvordan man kunne opnå et godt samspil mellem det meget store hus og den omgivende by.

'Tanken med det her center var at det både havde en yderside og en inderside, og vi drøftede det rigtig meget: kan man det? Vil et hus ikke altid have et hjerte og en måde man angriber det på? Og det var jo ret vigtigt her hvor man etablerer et kæmpe stort hus inde midt i byen som så vender sig indad. Hvordan skulle man få det hus til at forholde sig til byen/omgivelserne (...) det blev diskuteret rigtig meget hvordan man kunne få nogle gennemgange gennem huset' (planlægger Rie Malling, 2012).

Af referat fra opstartsmøde om udarbejdelse af lokalplan fremgår, at det var væsentligt for kommunen at opnå transparente og interessante facader af hensyn til samspillet med den omgivende by:

'Stueetagerne mod Jyllandsgade samt vestfacaden ved de kommende bybusholdepladser, skal være transparente butiksfacader. Mod syd og øst, hvor dagligvarebutikken har en del facade, søges det løst med mest muligt glas og transparens, og hvor der er 'lukkede' felter skal det overvejes hvordan posters, plakater o.l. kan integreres som en del af facadernes struktur' (Aalborg Kommune 2000c)



Snit gennem Jyllandsgade mod banegården og reference til Vesterbro v. C.F. Møller, 27.03.2001

Af den endelige lokalplan fremgår et maksimalt etageantal på 5 plus en tilbagetrukken tagetage, og for hjørnet mod banegården er der mulighed for max 6 etager plus tilbagetrukken tagetage. I forslaget som havde været i offentlig høring havde der stået henholdsvis 6 og 7 etager. Tiltretning af forslaget skete efter en ekstra nabohøring efter indsigelser i høringsperioden om at byggeriet var for højt og arkitektonisk skæmmende. Argumentet for ændringen var at bebyggelsen herved ville blive tilpasset den eksisterende bebyggelse

i Jyllandsgade og på John F. Kennedys Plads. (Aalborg Kommune 2001b). I TK Developments/C.F. Møllers materiale fra 27. Marts 2001 (TK Development 2000b) er der vist referencebilleder fra Vesterbro i forhold til den tilbagetrukne tagetage, se ovenfor, men alle referencebillederne i lokalplanen er helt firkantede kasser uden tilbagetrukne tagetager, som dog er vist på lokalplanens snittegninger. Som bekendt blev det endelige resultat en tagetage af glas, men uden at være tilbagetrukken. Selvom kommunen således i lokalplanen havde krævet tagetagen trukket tilbage, endte man med at acceptere at de blot blev udført af glas. Divisionsdirektør Erik Godtfredsen fra TK Development husker tilbage på et godt forløb vedr. forhandlinger om arkitekturen:

'...der kan godt gå meget arkitektur i det, og det vi har oplevet i forløbet det var selvfølgelig, at hver havde deres interesse de skulle have plejet, og jeg føler egentlig at vi fik det løst, og det var også mit indtryk at der var ikke sådan nogen der sad dybt skuffede tilbage, det var ikke sådan noget der blev trukket ned over hovedet på nogen af forvaltningerne, så jeg føler egentlig at det var et rigtigt okay forløb.' (divisionsdirektør Erik Godtfredsen, 2012).

I forbindelse med en senere ombygning er der etableret cafe mod pladsen



Daværende stadsarkitekt Knud Tranholm ærgrer sig over det arkitektoniske resultat på stedet i dag:

'Det blev værre i det endelige projekt end i de første skitser, det så ikke så slemt ud i det første. Det er altså fordi det bliver større og det bliver trykket mere ud (...). Det var så dårligt det de lavede, de sparede jo også penge. TK Development dykkede jo virkelig, de blev beskåret i projektet, så jeg ved godt at arkitekterne de havde det meget vanskeligt... (fhv. stadsarkitekt Knud Tranholm, 2012).

Trafikarealerne

Debatten om bussernes fremtid i de centrale dele af midtbyen var på tidspunktet for lokalplanlægning endnu ikke afsluttet; der blev undersøgt 6 forskellige muligheder for placering af omstigningssted for bybustrafik, hvor det i 5 af disse blev forudsat, at der skulle etableres et centralt omstigningssted ved rutebilstationen (Aalborg Kommune 2000d). Daværende lokalplanlægger Rie Mallings fortæller om et frugtbart tværgående samarbejde i kommunen om inventar og udformning af trafikarealerne, men også at man blev presset arealmæssigt af TK Development:

'Vejrum blev drøftet meget, det var meget kernen i det tværgående samarbejde, som jeg husker fint, der var egentlig en gejst i forhold til at man kunne få et moderne buscenter, og det kan faktisk blive skideflot, og man var ude og se nogle ting som var ret flotte (...) men også med nogle forfærdelige knuder, fordi vi blev presset, særligt af TK, arealmæssigt blev de frygteligt presset' (fhv. lokalplanlægger Rie Mallings, 2012)

Den smalle cykelstiforbindelse mellem John F. Kennedys Plads og Østre Alle er et resultat af den pressede plads og de mange hensyn til andre trafikarter. Efter indsigelse fra banestyrelsen mod at bruge en del af

banearialet øst for bygningen til stiforløb, og med henvisning til kommende benyttelse af arealet til nærbane, blev der efter nærmere aftale med Banestyrelsen alene disponeret over enkelte tidligere banestrækninger til gang- og cykelsti. Stiforløbet blev dog til sidst flyttet til rampen til Østre Alle broen for at skaffe plads til ind- og udkørsel. Det store byggefelt blev i den endelige plan i forhold til forslaget rykket 6 m mod øst og en del af p-arealet øst for lokalplanområdet blev disponeret til vejformål og korttidsparkering. (Aalborg Kommune 2001c).

Politimesteren havde gjort indsigelse mod, at der ikke i forslaget var taget stilling til hvordan cyklister og fodgængere kunne færdes på ramperne, hvordan videre forbindelse til stationsarealerne skulle foregå, og hvordan stien fra Østerådalen skulle kobles sammen med Cityområdets sti- og gadenet. Svaret var, at der var reserveret areal til rampe for cykelsti og fortov/sti langs områdets vestlige grænse, og at cyklister fra ramperne til Jyllandsgade skulle færdes sammen med busserne (Aalborg Kommune 2001c). Den daværende stadsingeniør Kurt Markworth beklager, at pladsen til de mange trafikarter blev så snæver som den blev:

'TK kommer jo ind, det har jo også noget at gøre med at man vil de der terminaler, som den er dernede, og det ser man også i andre byer. Det første projekt vi så, som i virkeligheden var det bedste (...), havde jo parkeringsanlæg og så havde de center og så havde man terminal, og det havde været det rigtige at gøre (...) Men det der så sker undervejs, det der det var 2001, og i 2002 der står jo både en amtsborgmester og den rådmænd vi så havde og så Henning G og holder åbningstaler osv, og så bliver det sat i gang på højt niveau, og så svinger økonomien, og så ender det med det vi har fået dernede. Og så kommer der også en ordre til at vi skal lige lægge 6 m mere på det der er,

TK Development	Investor - udnytte publikumsflow, funktioner, volumen. Profit
Borgmesteren	Vækst i byen, styrkelse af private funktioner, trafikknudepunkt, markant bygningsværk. Image
Nordjyllands Trafikelskab	Ny busterminal med gode forhold for den regionale trafik
Rutebilstationen	Aktieselskab - salg af funktionen til en god pris
Kollektiv Trafik	Bybusterminal, trafiksystem med elektroniske tavler, perroner og læfaciliteter
Teknik og Anlæg	Forbedring af den samlede trafikafvikling, busser væk fra Vesterbro, P-hus
By & Miljø	Binde midtbyen sammen med banegårdspladsen, løft til midtbyen byrum og byliv, grøn sammenhæng
Naboerne	Sikre udsigt, indsigelser mod at bygningen blev for høj
Arkitekterne	Smuk arkitektur som løsning på komplekse problemer, økonomi i opgaven
Trafikingeniørerne	Løse logistiske og trafiktekniske problemer, økonomi i opgaven

De forskellige parter i planlægningsprocessen og deres primære interesser.

og derfor er arealerne klemte dernede i dag.' (Fhv. stadsingeniør Kurt Markworth, 2012)

Planlæggerroller

Planlæggerrollerne var præget af projektets top-down tilgang. Borgmesteren og investoren havde på forhånd aftalt hovedlinjerne, og embedsmændenes rolle var at 'rydde alle sten' som fhv. planlægger Eva Møller Sørensen udtrykker det. Ifølge hende er Kennedy Arkaden et resultat af, at hverken politikere eller bygherre lyttede til deres respektive rådgivere, og at der ingen reel dialog var mellem ansvarlige rådgivende arkitekter og kommunens embedsværk (fhv. planlægger Eva Møller Sørensen, 2011).

Lokalplanlæggeren var det koordinerende led, som forsøgte at holde styr på helheden. Lokalplanen skulle sikre plads nok til afvikling af de forskellige trafikarter, og den skulle godkendes af både myndighederne og forvaltningen, bygherren og byrådet. Daværende stadsarkitekt Knud Tranholm vurderer, at de arkitektoniske visioner med byggeri på stedet blev tilsidesat i processen, fordi developeren ville have så meget rumfang som muligt, samtidig med at ramper og trafiklogistik stillede store krav (fhv. stadsarkitekt Knud Tranholm, 2012).

I det følgende en oplistning af de forskellige parter og deres primære interesser, som i flere tilfælde konfliktede med hinanden (se også skemaet på siden overfor).

TK Development var investoren med målet at tjene penge og ønskede derfor at udnytte publikumsflow/synergi mellem flere funktioner: omstigninger, biograf, butikscenter, hotel (som dog ikke blev til noget) og via kontorlejemål. Konceptet var at udviklingselskabet skulle sælge de enkelte delelementer af centret efterhånden som de gav overskud. Som i andre projekter stod selskabet for udviklingsforløbet, fra at finde egne arealer til centeret over myndighedsgodkendelser, lokalplan, udvikling af projektet i samarbejde med arkitekter og ingeniører samt byggestyring, til aflevering af det færdige byggeri til lejere og investorer.

Borgmesteren ønskede at give plads til investorer for at skabe mulighed for vækst i byen, udvikling og styrkelse af private servicefunktioner, herunder butiks-, kultur- og hotelfunktioner i tæt gangstand fra ikke mindst

Aalborg Kultur og Kongrescenter. Han ønskede at skabe et knudepunkt for kollektiv trafik og skabe et markant bygningsværk.

Nordjyllands Trafikelskab havde interesse i en ny busterminal for den regionale trafik og gode faciliteter i forhold hertil. NT brugte Cowi som rådgiver og bad Teknisk Forvaltning og Forsyningsvirksomhederne om at deltage i arbejdsgruppen vedr. trafik- og byplanløsninger.

Rutebilstationen – Som privat aktieselskab var rutebilstationen interesseret i at opnå en høj pris fra TK Development.

Kollektiv trafik under Forsyningsvirksomhederne var, efter at en ny bybusterminal ved Kennedy Plads var blevet besluttet, interesseret i nyt trafiksystem med elektroniske tavler. Kollektiv trafik ønskede mere plads, perroner og læfaciliteter i forbindelse med at bustrafikken skulle flyttes til Kennedy Arkaden

Stadsingeniøren/Teknik og Anlæg havde interesse i videreudvikling af området omkring banegården som knudepunkt for den kollektive trafik samtidig med, at den samlede trafikafvikling i området kunne forbedres. Kompaktterminalen skulle løse problemet med for mange busser på Nytorv, og rampesystemet skulle lede busser væk fra Vesterbro. P-huset skulle løse p-problemerne i området.

Stadsarkitekten/By & Miljø var planlægningsmæssigt interesseret i at binde midtbyen sammen med Banegårdspladsen, sikre kvalitet og helhed i arkitekturen, skabe byrum og byliv, renovere og give et løft til midtbyen samt sikre grøn sammenhæng med Østerådal.

Naboerne var interesseret i at sikre deres udsigt og bymiljø, og nogle gjorde indsigelser mod bygningens størrelse og placering.

Arkitekternes (rådgivernes) interesse var at skabe smuk arkitektur som løsning på komplekse problemer og samtidig leve af opgaven.

Trafikingeniørernes (rådgivernes) interesse og opgave var at løse de logistiske og trafiktekniske problemer på en tilfredsstillende måde og samtidig leve af opgaven.

Planlægningsprocessen var ofte præget af sammenstød mellem de modstridende interesser blandt parterne, men den politiske velvilje overfor investorerne og projektet var hele tiden til stede, så når der skulle prioriteres, gik det ud over de arkitektoniske, trafikale og planmæssige hensyn, bl.a. i forhold til at skabe en sammenhæng mellem midtbyen og Østerådal. De politiske ønsker om at få noget til at ske i byen efter adskillige års stilstand, få bygget noget stort og markant og få tilført nye funktioner, vejede tungere end de arkitektoniske og rummæssige hensyn.

Daværende planlægger, Eva Møller Sørensen, giver skylden for den 'dårlige arkitektoniske kvalitet', som der efterfølgende var almindelig enighed om, til den manglende dialog i planlægningsprocessen (fhv. planlægger Eva Møller Sørensen, 2012). Også lokalplanlæggeren pointerer at den manglende dialog i processen var årsag til et dårligt resultat, og at projektet blev 'tromlet' igennem:

TK var meget aggressive vil jeg sige, som part i hele den her diskussion, og det er måske også noget der afspejler sig i projektet, fordi det var meget svært at få en kvalificeret drøftelse (...) Og på det tidspunkt oplevede jeg også at vi som planlægningsafdeling stod meget svagt. Så det var noget der rent politisk lidt blev tromlet (...) alle de der overordnede tanker om Østerådal osv, det var meget svært. Det er en trafikknude, og et meget stort hus, der ligger som sådan en prop, så der blev lukket af for alt det det var tanken at forbinde – at få byen og Østerådal koblet sammen på det her sted – det lå i kommuneplanen for hele arealet, Godsbanearialet, men dette var måske lidt en træls start: at gøre det modsatte af de overordnede visioner for området (fhv. lokalplanlægger Rie Mallings)

Et år efter indvielsen af Kennedy Arkaden skrev Nordjyske en artikel med overskriften 'Kennedy Arkaden er ikke blevet det, de håbede på' om skuffede forventninger hos en lang række byrådspolitikere. Daværende byrådsmedlem og ansat i NT, Niels Tvilling Larsen (V) blev her citeret for følgende kritik af borgmesterens indblanding i sagsbehandlingen:

'Mine forventninger gik på at vi fik et flot byggeri, der matchede pladsen. Det har vi ikke. Forklaringen kan findes i forhastet sagsbehandling, hvor borgmesterforvaltningen har været langt inde i teknisk forvaltning

i iveren efter at få den kollektive trafik lagt om med EU-tilskud som et Jupiter miljøprojekt (...) jeg ville gerne have set, at man havde lagt byggeriet bagest på pladsen, det der skulle have været et prestigebyggeri blev en discountløsning' (Nordjyske 2005e)

Den socialdemokratiske byrådspolitiker Sigvart Sigvartsen kritiserede i samme artikel både arkitekturen og planlægningsprocessen som værende uigennemsigtig. Han blev citeret for at byggeriet var:

'...for stort og massivt i forhold til beliggenhed, banegårdsbygning og øvrigt byggeri på J. F. Kennedys Plads – vi ser trenden i udlandet, men det er spørgsmålet om Aalborg ikke er for lille til den slags vi stod i den situation, at den gamle rutebilstation trængte til et løft, og pludselig er man som politiker spundet ind i et spind med entreprenører og investorer, og ingen har mod og mandshjerte til at sige stop. Ikke godt nok, om igen.' (Nordjyske 2005e)

Divisionsdirektør Erik Godtfredsen fra TK Development er godt klar over at Kennedy Arkaden er upopulær, og han siger direkte at projektet har skadet firmaets image i byen (divisionsdirektør Erik Godtfredsen, 2012).

Området efter Kennedy Arkaden

Mobilitet

De trafikale løsninger, der blev gennemført og planlagt i forbindelse med Kennedyprojektet, har haft stor betydning for den efterfølgende mobilitetsudvikling i byen. Det gælder både i forhold til det kollektive trafiksystem, nye stiforbindelser mellem midtbyen og Kærby/Aalborg Syd og parkering.

Det kollektive trafikcenter ved Banegården blev udbygget i forbindelse med Kennedy Arkaden, bla. med ramperne til Østre Alle, som leder busserne udenom Vesterbro. Planstrategien fra 2011 introducerede begrebet 'vækstaksen' med et kraftigt fokus på vækst og mobilitet (se også kapitel 4), og Region Nordjylland, NT og Aalborg Kommune har i 2013 færdiggjort en undersøgelse om en mulig letbane gennem vækstaksen med udgangspunkt i trafikcenteret ved Kennedy Arkaden (Aalborg Kommune 2013c). Borgmester Henning G. Jensen er i dag glad for det trafikcenter, som blev skabt med Kennedy Arkaden, og han vurderer at sammenkoblingen af bustrafik og systemet med ramper til Østre Alle er velegnet, også til den fremtidige udvikling med øget busdrift til og fra universitetet (borgmester Henning G. Jensen, 2012).

Den aktuelle plan for Godsbanearrealerne har fulgt op på den tidligere helhedsplan med hensyn til sammenkobling af den grønne Østerådal og midtbyen via stiforbindelser, og når byggeriet er færdigt, etableres et permanent stiforløb gennem området (Aalborg Kommune 2011b). Godsbanearialet er planlagt så vidt muligt friholdt fra biltrafik - til gengæld er prioriteret en optimal sammenhæng med banegården og busterminalen, og brug af cyklen som transportmiddel fremmes. Den overordnede cykelsti gennem området følger 'Jernbaneparken' og ender ved Politigården i den østlige del af midtbyen. Efter indsigelser fra Dansk Cyklistforbund til lokalplanforslaget, med ønske om en cykelsti vest for stykgodsterminalen, adskilt fra busbanen, for at styrke cykeltrafikken i Aalborg, blev det taget til efterretning, og der bliver nu anlagt cykelstier fra hovedstien ind mod bycentrum i form af 'shared spaces'. Lokalplanen sikrer således offentlig passage tværs gennem stykgodsterminalen i området for at tilgodese mål om gode forbindelser for bløde trafikanter internt i området, og



Illustration fra Aberdeens forslag til udvidelse af P-huset i Kennedy Arkaden, v. Årstiderne Arkitekter, 2010

mellem området og de omkringliggende byområder (Aalborg Kommune 2010j).

Ejeren af parkeringshuset Kennedy Arkaden, Aberdeen, søgte i 2010, med skitser fra Årstiderne Arkitekter, kommunen om at udvide det eksisterende parkeringshus mod syd med 250 ekstra pladser, fordelt på 3 etager som ville strække sig over den nuværende busterminal, se illustrationen ovenfor. Formålet var dels at tilgodese behovet for parkeringspladser i midtbyen og det øgede parkeringsbehov i området som følge af de nye funktioner på Godsbanearialet, og dels at forskønne Kennedy Arkadens facade mod syd. Det var projektets vision at skabe et spændende og dynamisk rum ved busterminalen. Imidlertid blev projektet afvist af Teknik- og Miljøudvalget, bl.a. fordi man var usikker på, hvordan det ville være at opholde sig under P-dækket. Aberdeen er i øvrigt godt tilfredse med parkeringen i Kennedy Arkaden, hvor der indtil videre er plads til øget belægning. Man er indstillet på at samarbejde med kommende P-huse på Godsbanearialet om fælles prispolitik mv. (projektleder Troels Winther Møller, 2012) Et nyt P-hus er undervejs på Godsbanearialet til brugerne der.

En tværgående gruppe mellem NT, Aberdeen og DSB har arbejdet for at skabe bedre sammenhæng og byrum i området mellem Kennedy Arkaden og Godsbanearialerne, men foreløbigt er indsatsen strandet på grund af uenigheder om økonomi.

Den planlægningsmæssige status for mobilitetsdiskursen, er at den stadig er særdeles aktuell for området - den kollektive trafikterminal ved Kennedy Arkaden

udvikles løbende og bliver styrket med udbygning af Godsbanearealet, intensiveret busdrift og en eventuel fremtidig letbane.

Aktivitet og byliv

Det følgende giver en status for udviklingen med hensyn til handel, aktivitet og byliv på godt og ondt i området, siden opførelsen af Kennedy Arkaden.

Efter en svær start med manges skuffede forventninger til butikscenteret i Kennedy Arkaden, blev hele Kennedy Arkaden, bortset fra biografcenteret, solgt til firmaet Aberdeen i 2007. Aberdeen administrerer flere andre butikscentre i landet og har derfor erfaringer på området. Firmaet fik vurderet et potentiale på 7,5 mio. mennesker i centeret på årsbasis - i øjeblikket passerer 4 mio igennem. Ejeren gennemførte efter overtagelsen en ombygning af Kennedy Arkaden med nye indgangspartier, modernisering af centergaden og større satsning på restaurantdelen. Butikkerne blev opdelt i mindre enheder for at skabe 'en markedsplads med flere og mindre butikker, der henvender sig til folk - hoved-

sageligt unge - på farten' (Nordjyske2008c). Troels Winter Møller, Aberdeen, fortæller om udfordringerne ved at drive Kennedy Arkaden:

'Vi kan lige så godt erkende, at det er meget svært at leje butikker ud i Kennedy Arkaden - fordi Kennedy Arkaden er ikke et butikscenter, Kennedy Arkaden er et TRANSITcenter. Det vil sige at det segment man skal henvende sig til, det er skal vi kalde det impuls køb. Der er jo ikke nogen der sidder derhjemme og drikker morgenkaffe, kigger på hinanden og siger: Skal vi tage i Kennedy Arkaden og handle i dag? Sådan foregår det ikke, du kommer her, fordi du har et ærinde af en eller anden art. Og så er det så muligt, men det er vanskeligt, at leje ud. (Troels Winther Møller, 2012)

Butikkerne havde det svært i centerets første år, og der var stor udskiftning. Troels Winther Møller er glad for den ombygning af centergaden, man har foretaget, men han påpeger problemer med strukturen i selve centret, bl.a. at NTs ventesal er placeret dårligt i forhold til kundeflowet. Han har dog forhåbninger om, at det vil lykkes at få skabt en bedre sammensætning af

AKTIVITETER OG NEDSLAGSPUNKTER

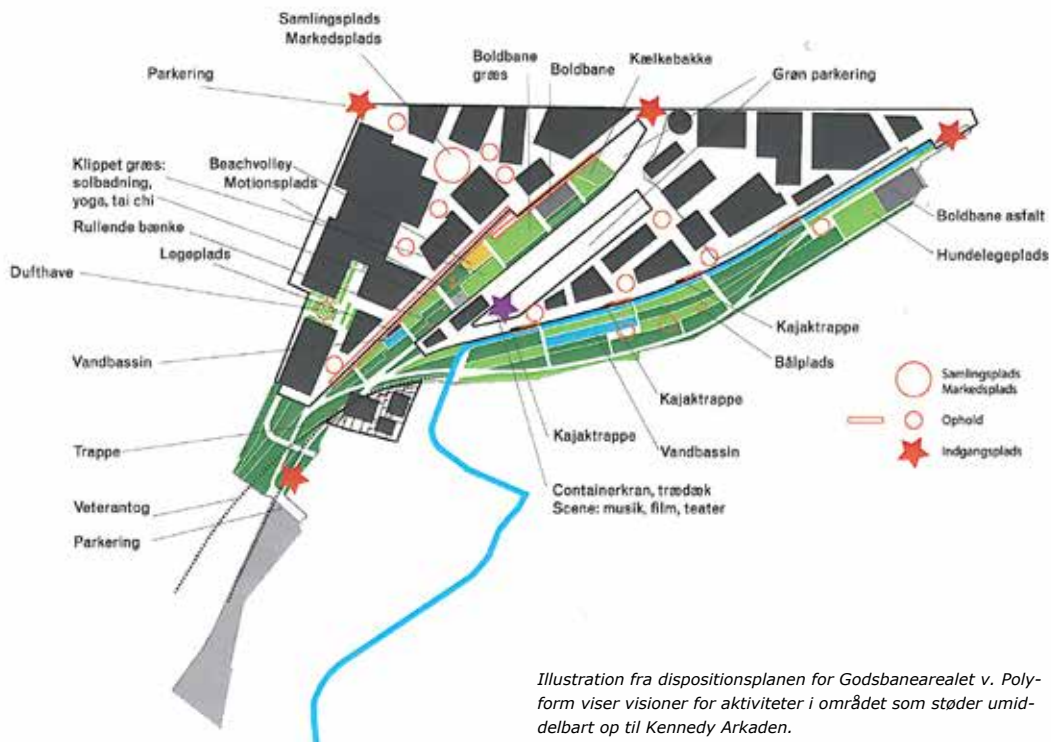


Illustration fra dispositionsplanen for Godsbanearealet v. Polyform viser visioner for aktiviteter i området som støder umiddelbart op til Kennedy Arkaden.

butikker i forhold til impuls køb, og nævner som eksempler på ønskebutikker Matas, apotek, ejendomsmægler og outlet. Han ser frem til flere mennesker i området via de nye uddannelser og boliger på Godsbanearialet. Det samme gør borgmester Henning G. Jensen:

'...og det hænger jo så igen sammen med, at nu hvor Studenterkursus bygger nyt, og nu hvor man ved, at der kommer en social- og sundhedsskole, og man ved der kommer en stor VUC, og der bliver bygget en masse ungdomsboliger, så vil butiksdelen af Kennedy Arkaden blive mere interessant. Fordi der bliver jo et endnu større gennemtræk af unge – Universitetet udvider her inde i byen, mange af de unge der, de kommer altså der (Henning G. Jensen, 2012).

Med Godsbaneplanen satses der på en styrkelse af handel i området. I forbindelse med lokalplanen for Godsbanearialet blev detailhandelsbestemmelserne for området ændret, således at hele Godsbanearialet blev placeret indenfor hovedstrukturens afgrænsning af Aalborg City. Baggrunden var et ønske om at et antal butikker skulle kunne tiltrække andre end dem der bor, arbejder eller uddanner sig i området og dermed understøtte ønsket om liv og mangfoldighed i området. Lokalplanen giver mulighed for 4000 m² butikker i Godsbaneområdet (Aalborg Kommune 2010j). Illustration fra dispositionsplanen for Godsbanearialet (se overfor) viser intentionerne for aktiviteter i området og 'indgangspladser', som knytter omdannelsesområdet sammen med den eksisterende by. Planen lægger vægt på integration, og at aktiviteterne på campus kan komme naboområderne til gode, bl.a. med bydelspladsen over mod Kennedy Arkaden.

I 2005 blev udarbejdet en bevarende lokalplan for Boulevarden, som samtidig havde det formål at styrke Boulevarden som handelsstrøg. Med intentionen om at styrke handelslivet og opgradere strækningen til primær strøggade, er mulighederne for at indrette butikker øget (Aalborg Kommune 2005d). Efter Boulevardens omlægning med brede fortove og reduceret trafik er der kommet flere caféer og butikker på strækningen, selvom det er tydeligt at det 'tynder ud' på strækningen syd for Danmarksgade.

Centeret med de mange funktioner har indtil videre ikke levet op til visionerne om synergi i forhold til handelsliv i området. Kennedy Arkaden er blevet omtalt

meget som et butikscenter, selvom butiksdelen fylder mindre end 20% af centerets areal - et meget lille center, som er svært at få til at fungere.

Satsningen på handel i dag er massiv og handler både om at vitalisere Kennedy Arkaden med nye butikker, der kan tiltrække impuls kunder, opgradere Boulevarden til primær strøggade og tiltrække butikker til Godsbanearialet. Fremtiden vil vise om der er basis for de mange butikker i området, i en tid hvor butikslivet generelt har det svært.

Da Kennedy Arkaden åbnede, var der afmatning i it-branchen og mange ledige kontor-kvadratmetre i Aalborg. Et år efter indvielsen, marts 2005, stod ifølge Nordjyske (2005f) 40% af kontorlejemålene (13000 m² i alt) stadig tomme. Kun biograferne (4000 m² i alt) var så succesfulde at de allerede i december 2004 var solgt til Keops Investorpartner. I dag er der, udover biografer og butikker, privathospital, NT og kommunal administration i Kennedy Arkaden.

Byliv og diversitet er positive ord, men Kennedy Arkaden har i sine første leveår også været præget meget af sociale spændinger. Allerede et halvt år efter Kennedy Arkaden var taget i brug, begik en kun 13-årig dreng et voldeligt overfald på en 21-årig der skulle i biografen i Kennedy Arkaden, og i foråret 2006 bragte Nordjyske en hel artikelserie om en gruppe unge som holdt til i Kennedy Arkaden, og deres kriminalitet og subkultur (Nordjyske 2006a,c,d,e). Gruppen blev karakteriseret som utilpassede unge i alderen 13-18 år med mangel på opbakning hjemmefra. I alle artiklerne blev Kennedy Arkaden nævnt som et af de steder hvor 'den hårde kerne' i gruppen holdt til. Fx blev der, d. 5. maj 2006, under overskrifterne 'flere og flere 13-14 årige på gaden' og 'fokus på udsatte unge' skrevet om 2 ungdomsgrupper, den ene bestående af omkring 50 unge som hver dag brugte 8-10 timer i døgnet i Kennedy Arkaden, mens endnu flere var med en gang imellem. Det blev beskrevet hvordan gruppen af unge fra hele byen, og stammende fra mange forskellige lande, lavede mindre lovovertrædelser, drak alkohol, røg og sniffede lighergas (Nordjyske 2006c). Efterhånden blev Kennedy Arkaden i Nordjyske mest forbundet med vold, trusler, narko og druk i forbindelse med 'banden' af utilpassede unge på stedet. Da der i 2007 blev begået et bestialsk mord af en 15-årig dreng, som var en af de 'utilpassede unge' der holdt til i Kennedy Arkaden, fortsatte medi-

edebatten om de unges sociale problemer, stofmisbrug og kriminalitet og hvordan problemerne skulle og burde håndteres bedre af systemet (Nordjyske 2007f,g,i,j, 2008a,b,e,f,g). Nu blev gruppen karakteriseret som bestående af cirka 300 utilpassede børn mellem 12 og 18 år. Få måneder senere blev endnu en af drengene fra den hårde kerne i Kennedy Arkaden fundet livløs af benzinsnifning og døde få dage efter. Kommunen erkendte fejl i sagsbehandling og etablerede en mere målrettet indsats overfor gruppen.

Ejeren af Kennedy Arkaden, Aberdeen, giver udtryk for at have løst problemerne med de utilpassede unge i Kennedy Arkaden, dels med den ombygning man foretog efter overtagelsen i retning af at gøre centeret mere indbydende, og dels med vagter og videoovervågning. Man har dog ind imellem problemer med psykisk syge og hjemløse i centeret - et problem som vagter med kontakt til socialforvaltning og politi tager sig af (projektleder Troels Winther Møller, 2012)

Kennedy Arkaden er et privatejet, men offentligt tilgængeligt transitrum, hvor bylivet skabes ved kontakter mellem mennesker på farten. Kvaliteten af dette byliv er afhængig af hvor åbent/lukket stedet er overfor forskellige anvendelser og karakteren af de rum, man opholder sig i og bevæger sig igennem. Det handler bl.a. om tryghed, som muligvis skabes af videoovervågning, hvilket der i øvrigt er delte meninger om, men der skal også andre kvaliteter til, som bl.a. har at gøre med offentlighed. Daværende lektor Ole B. Jensen, AAU, advarede med et indlæg d. 17. januar 2005 mod flere shoppingcentre efter Kennedy Arkaden. Han fremhævede behovet for offentlige byrum som mødested for forskellighed og uenighed som selve grundlaget for den demokratiske by:

'Når der bygges disse nye centre til "aflastning" af midtbyerne er det nemlig en overset dimension at det ikke kun er erhvervsetagemeter eller antallet af butikker i midtbyerne der er på spil. Det handler om noget der er langt vigtigere, og som paradoksalt nok er langt mindre synligt. Det handler om intet mindre end grundlaget for den demokratiske by.' (Nordjyske 2005d)

Kennedy Arkaden er blevet sammenlignet med Københavns Hovedbanegård og karakteriseret som et 'transitcenter' - og som på Københavns Hovedbanegård er der tale om at mange forskellige mennesker færdes på

stedet: rejsende med kollektiv trafik, udsatte unge som hænger ud, hjemløse som også færdes på Banegården og i Skurbyen på den anden side af banen. Udbygningen af Godsbanearialet vil supplere antallet og typerne af mennesker på stedet, sandsynligvis først og fremmest med studerende men også andre. Spørgsmålet bliver hvordan bylivet i og omkring centeret vil påvirkes af dette tilskud.

Arkitektur og rum

Siden opførelsen har der været udbredt kritik af Kennedy Arkadens arkitektur. Bl.a. undsagde en lang række byrådspolitikere Kennedy Arkaden i en artikel i Nordjyske i 2005, et år efter indvielsen, under overskriften 'Kennedy Arkaden er ikke blevet det, de håbede på' (Nordjyske 2005e).

Kort tid efter åbning af Kennedy Arkaden, d. 1. april 2004, bragte Nordjyske en avisartikel bygget op om et interview med arkitekt Boris Broman fra Arkitektur og Design ved AAU, med overskriften 'Arkaden er et anti-klimaks'. Han fremhævede den gode ide i at samle de mange funktioner 'som en moderne udgave af midtbyen hvilket kan være med til at genvinde miljøet og livet fra markedspladserne', men kritiserede udformningen for ikke at integrere funktionerne, så arkaden kunne blive et offentligt rum hvor man 'mødes, handler og lader sig underholde'. Derudover kritiserede han bygningen som værende en 'stopklods for midtbyen', ufølsom og uden en rigtig, indbydende indgang (Nordjyske 2004h).

Få uger senere, d. 20. april 2004, blev Kennedy Arkaden igen 'anmeldt' som arkitektur i Nordjyske, denne gang af journalist Alice Bergholt Nilsson under overskriften 'En klods som vender ryggen til'. Som positivt fremhæver hun selve det at opføre et nyt trafikcenter hvor den gamle rutebilstation lå, og hun ser bagfacaden som mere vellykket end fronten, da man her kan aflæse funktionen med tilkørselsramper, som sammen med huller i parkeringsdelen giver liv til bygningen. Hendes kritik er først og fremmest Kennedy Arkadens 'massive og markante bygningskrop' og 'utilnærmelige facade', uden tydelig eller åben indgang fra byen. Også Kennedy Arkadens centergade kritiseres: den lave loftshøjde 'virker meget trykkende' - der burde have været meget højere til loftet - 'i virkeligheden helst helt op til og igennem taget' (Nordjyske 2004j).

TK Development og borgmesteren fik Årets rispris 2005 for Kennedy Arkaden af Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur v. Jørgen Elsøe Jensen. Begrundelsen var at Kennedy Arkaden var 'et stort, mørkt skrummel, indadvendt og anmassende i sin sammenhæng'. I modsætning hertil blev John F. Kennedys Plads og bygningerne heromkring fremhævet for at 'udstråle en forfinet by- og bygningskultur'. (Nordjyske 2005j).

Mens Jørgen Elsøe Jensen i sin kritik anlagde et rent historisk perspektiv på området, og kritiserede at den nye bygning bryder med det historiske miljø, er kommuneplanen mere orienteret imod hvordan området kan bidrage med storbystemning og arkitektoniske eksperimenter. Den gældende kommuneplan (Aalborg Kommune 2009a) har således, sammen med havnefronten og middelalderbyen, udpeget Godsbanearialet, som Kennedy Arkaden indgår i, som "særligt interesseområde" med hensyn til udvikling af arkitekturen. Kommuneplanens rammebestemmelser for området indbygger en arkitektonisk kritik af Kennedy Arkaden og lægger op til bearbejdning af facaden med lysreklamer for at understrege storbystemning og transitrum:

'John F. Kennedys Plads omgives af smukke og af monumentale bygninger. Sammen med karréerne nord og øst for pladsen er banegården med sin fine og monumentale karakter med til at markere byrummet omkring pladsen. Kennedy Arkaden afslutter rummet omkring pladsen mod syd, men virker arkitektonisk fremmed i i kraft af det voldsomme bygningsvolumen og det beskedne detaljeringniveau. Nogle af bygningens blanke murpartier kunne evt. anvendes til lysreklamer - både for at forstærke storbystemningen, men også for at understrege områdets karakter af transitrum. Evt. opsætning af lysreklamer vil dog skulle ske under hensyntagen til de berørte boliger langs Jyllandsgade.' (Aalborg Kommune 2009a)

Kritikken af Kennedy Arkadens arkitektur har været massiv fra næsten alle sider, men borgmesteren synes kritikken er overdrevet og tilføjer: 'man skal jo huske hvordan det så ud før'. Han pointerer at der altid er nogen som kunne forestille sig det anderledes og lægger mere vægt på de funktioner, som er skabt i området (borgmester Henning G. Jensen 2012). Med den aktuelle udbygning af Godsbanearialet er der kommet nyt fokus på de arkitektoniske og rumlige sammenhænge

Fra de nye familieboliger på Godsbanearialet kan man se ud over ungdomsboligernes tagterrasser og grønne tage, og arealet hvor 'Jernbaneparken' vil blive anlagt. Boldbanerne udgør forsinkelsesbassiner ved ekstremregn.



mod syd til Østerådal. Sporlandskabets lineære struktur, som blev skabt af de tidligere funktioner, genbruges i 'Jernbaneparken' og 'Åparken', som sammen med byrummene og stierne for cyklister og gående skal skabe nye sammenhænge og gøre området attraktivt som Campus. Åparken bliver en offentlig bypark og anlægges af Aalborg Kommune. Politikerne har vedtaget en vision om at fritlægge Østerå i selvstændigt forløb gennem Godsbanearialet og videre gennem byen ud i Limfjorden. Visionerne om at skabe sammenhæng med Østerådal er således særdeles aktuelle.

Bystrategi - et knudepunkt på vækstaksen

Den bystrategiske diskurs om at styrke byen og skabe nye forbindelser mod syd er i høj grad stadig aktuell. Der fokuseres nu på at skabe rammer for udvikling i en 'vækstakse', som rækker fra lufthavnen i Nørresundby via havnefronterne og midtbyen, Godsbanearialet og den tidligere Eternitgrund til Aalborg Øst, byens nye supersygehus og industrihavnen, se også kapitel 4.

Kennedy Arkadens planlægningsmæssige status i dag er fortsat at styrke midtbyen med byliv ved dette 'hængsel' mellem banegården, den tætte midtby og det grønne via en sammenkobling af kulturaktiviteter, kollektiv trafik og butikker. Trods mange diskussioner om Boulevardens granitbelægning og gadens rolle som busgade, fungerer den som en trafikfredelig strøggade mellem banegården og midtbyen, med caféer og butikker som dog tynder ud mod syd. Trods pladsproblemer

for den kollektive trafik, udbygges metrobussystemet, og der arbejdes politisk og planlægningsmæssigt for en letbane med udgangspunkt i Kennedy Arkaden.

Omdannelse af Godsbanearialet bliver tillagt en strategisk betydning for Aalborgs fortsatte omstilling fra industriby og ikke mindst udbygning som videnby. I indstillingen til godkendelse af lokalplan og kommuneplantillæg for Godsbanearialet er det formuleret således:

'Målet med omdannelsen er at skabe et grønt og bæredygtigt byområde, hvor uddannelsesinstitutioner, boliger, lettere erhverv og butikker i samspil med en bred vifte af forskelligartede byrum medvirker til at skabe et mangfoldigt og levende bymiljø, og understøtter Aalborgs udvikling fra industriby til viden- og oplevelsesby.' (Aalborg Kommune 2010j)

Interessen for et Campus for ungdomsuddannelser og mellemlange uddannelser på dette centrale sted har været så stor, at den centrale del af området allerede er godt på vej til at blive udbygget. Borgmester Henning G. Jensen glæder sig over den store interesse for at bygge på Godsbanearialet, og er meget optimistisk i forhold til hele områdets udbygning, nu hvor der er planlagt for skoler, ungdomsboliger og butikker, og han tilføjer:

'...så der er noget for de højt besungne private investorer hvis sådanne findes' (Henning G. Jensen, 2012)

Visualisering af John F. Kennedys Plads med letbane. Aalborg Kommune, NT og Region Nordjylland, 2013. Henning Larsen Architects.



Analyse

Kennedy Arkadens svar på forskningsspørgsmålene

I det følgende skal der samles op på casens bidrag til besvarelse af forskningsspørgsmålene der som bekendt er:

1. Hvordan kan strategiske urbane projekter siden 1990 forstås i en teoretisk ramme bestående af sted, diskurs og planlægning?
2. Hvordan hænger skiftende rationaler for urbane projekter og bypolitiske diskurser sammen med ændrede konjunkturer og de narrativer som knytter sig hertil? Det skal diskuteres på hvilken måde samfundsudviklingen, bredt betragtet, påvirker stedsopfattelser og planlægningsfaglige diskurser.

Udover selve projektet med at få udviklet, planlagt og gennemført Kennedy Arkaden, indgår den efterfølgende udvikling i kontekstområdet, som er beskrevet i forrige afsnit, også i analysen.

Første del af analysen bygges op over rationaletankegangen, og der skal konkluderes på hvordan Kennedyarkade-projektet kan ses som et eksempel på at mobilitetsrationalet har sat sig igennem som drivkraft for projekter, ligesom sammenhængen mellem projektet og den samfundsmæssige konjunkturudvikling skal beskrives.

Dernæst skal netværksmodellens 6 fokuspunkter eller aspekter fra kapitel 3 i spil, det drejer sig om sted, diskurs og planlægning samt narrativer, repræsentationer og magt. Målet er at undersøge projektet som 'udspændt' mellem sted, diskurs og planlægning, og hvordan de 6 begreber vikler sig ind i hinanden i det komplicerede netværk projektet udspillede sig i, i forhold til de forskellige lokale behov og omstændigheder. Ifølge netværksmodellen tænkes urbane projekter som komplekse netværk, hvor de teoretiske vinkler bruges til på skift at sætte særlige perspektiver i forgrunden, mens andre midlertidigt forvises til baggrunden. Beskrivelsen af aspekterne hver for sig er således på sin vis kunstig, men nødvendig for at kunne uddrage pointer med netværksmodellen som redskab, samt for overskuelighedens skyld.

Mobilitetsrationalet

Her skal gøres rede for, hvordan mobilitet i en bypolitisk sammenhæng har virket som drivkraft for Kennedy Arkaden, hvilke strategier som har været i spil, og hvordan de kan ses i et historisk perspektiv. Det fremgår af analysen, at der ikke kan findes én enkelt 'årsag' til at projektet blev gennemført som det gjorde, og udviklingen skete som den gjorde, men der er en lang række faktorer og aktører der spiller ind, og de er forbundet med hinanden i et komplekst netværk.

I 1990'erne var det planlægningsmæssige fokus at bevare og styrke den historiske by, at skabe sammenhæng i byens kollektive trafik og gøre den til et godt alternativ til bilen. Bykatalog og trafik- og miljøplaner havde efterfulgt 'bedre by' kampagnen, og det havde høj prioritet at få midtbyen til at fungere bedre, også trafikalt og miljømæssigt, se også kapitel 4.

Kombinerede centre for kollektiv transport og shopping var på mode i tiden. Ude i Europa blev der investeret i højhastighedstog, hvilket resulterede i kæmpe stationer som effektivt kunne forbinde byer og regioner på tværs af landegrænser. Euralille er et eksempel på et projekt, hvor en station på højhastighedslinjen mellem Paris og London blev udnyttet til at revitalisere en nødlidende by (Lille) og region (Flandern), se også kapitel 5.

I Danmark byggede man ikke højhastighedstog, men der blev investeret i nærbanedrift for at styrke den kollektive trafik, i Aalborg med flere stationer både nord og syd for byen. Banegårdscentre og kompaktterminaler blev set som en måde at effektivisere transportfunktionerne, ikke mindst med hensyn til bæredygtighed. Statslig støtte til trafik- og miljøplaner og EU-støttemuligheder bidrog til den opprioritering af investeringer i trafik i byen, som skete. Som den fhv. stadsingeniør husker tilbage på planlægning af Kennedy Arkaden, var det et stort ønske for politikerne at få et center og kompaktterminal i Aalborg, ligesom de var bygget i andre byer. Da så også en privat investor så et potentiale i at udnytte det flow af mennesker, der kunne genereres fra en sådan kompaktterminal, blev projektet muliggjort.

Mobilitet som drivkraft for transformation og urbane projekter har haft forskellig status og dominans og også meget forskellige strategier hæftet på sig i forskellige

perioder, se kapitel 4. Fælles er dog et fokus på dynamik, flow og forbindelser i byen. Med Kennedy Arkaden skulle der skabes sammenhæng i den kollektive trafik, og biltrafikken mindskes, helt i forlængelse af den kritik af efterkrigstidens midtbypolitik, som altovervejende havde fokuseret på biltilgængelighed. Trafik- og miljøplanerne havde sat luftforurening på dagsordenen i form af mål om at nedbringe emissioner, samt sammenbinding, buslinjer og parkering, som var titlen på planen fra 1996. Udover at de kollektive trafikanter skulle have forbedret deres omstigningsmuligheder, skulle Kennedy Arkaden tilgodese midtbyen ved at flytte busterminalen væk fra Nytorv, busserne udenom Vesterbro, og der blev taget hensyn til John F. Kennedys Plads og til handel og byliv.

Bæredygtighed i forhold til trafik blev håndteret meget kontant og teknisk målbart, og denne tilgang, og hele tankesættet bag Kennedy Arkaden, var meget ulig den byøkonomiske tankegang, der få år tidligere var blevet promoveret som en del af byøkonomiprojektet (se kapitel 6), nu med en anden forvaltningsgren (ingeniørgrenen fremfor arkitektgrenen) som ansvarlig.

I dag, hvor bæredygtighed igen er kommet på den bypolitiske dagsorden, fokuseres og investeres der i Aalborg, som i mange andre byer, med henblik på at fremme cyklistisme og kollektiv trafik. Kennedy Arkaden vil igen få en central rolle i forbindelse med den letbane eller anden højklasset kollektiv trafikløsning, som er under planlægning og udførelse gennem den definerede vækstkorridor i byen - 'vækstaksen'. Som det fremgår af forundersøgelsen 2013, ses letbanen som en styrende retningsgiver for byudviklingen (Aalborg Kommune 2013c).

I dag er den planlægningsmæssige og politiske tankegang rettet både mod mobilitet internt mellem bydelene, men også udad til andre byer og den globale verden, og der lægges kræfter i at styrke og udvide Aalborg Lufthavn og dermed tilgængeligheden til og fra byen.

Sammenhæng med konjunkturudvikling

Kennedy Arkaden er blevet brugt af byens politikere som et redskab til at fremme vækst som et vigtigt mål for byens udvikling, efter at konkurrencen mellem byer var blevet tydelig som et grundvilkår, se også kapitel 4. Udover at få forbedret mobiliteten, har image og

branding af byen således været meget højt prioriteret. Det var tydeligt at industrien var ved at lukke ned som drivkraft for byen, men videnssamfundet, med kulturplanlægning, oplevelsesøkonomi osv, var endnu ikke formuleret da Kennedy Arkaden blev planlagt. Det bærende narrativ bag politikernes opbakning til projektet var at developere og byggematadorer kunne afløse industriherrerens tidligere rolle i forhold til at skabe vækst og arbejdspladser - og et godt image til Aalborg som en by der var værd at investere i. Der var konkurrence blandt developperne, via professionelt samarbejde i netværk og promovring i forhold til politikere og medier, om at skabe spektakulære projekter centralt i midtbyen. Det urbane var 'hot', både hos arkitekter og developpere, mens politikere var mere interesserede i arbejdspladser. For dem var selve det at investorer ville tilføre byen noget nyt efter en lang periode med stilstand, efter at værftet og andre store industrivirksomheder var lukket, den vigtigste grund til at støtte projektet.

Kennedy Arkaden var det første store private transformationsprojekt i Aalborg i mange år, og der blev knyttet store forventninger fra mange parter i byen, og af forskellig karakter, hertil. I slutningen af 1990'erne og omkring årtusindskiftet rettedes blikket for alvor mod de private investorer som dem der, med nye typer store projekter, skulle 'redde' byen fra sin dvaletilstand og drive en økonomisk vækst. Disse projekter skulle via deres størrelse og markante fremtræden skabe optimisme og vækst i byens erhvervsliv. Op gennem 1990'erne havde kommunen investeret i nye belægninger i gågaderne, og herefter i Boulevarden som 'hovedgaden' mellem Banegårdspladsen og havnen, først den nordlige ende, Østerågade, og kort efter beslutningen om Kennedy Arkaden blev det også besluttet at omlægge hele resten af Boulevarden for offentlige midler. Først senere kom de massive kommunale investeringer i omdannelsen af den centrale havnefront. Det nye med Kennedy Arkaden var, at det var private investeringer som skulle forny byen. Dele af trafikanelægget i forbindelse med Kennedy Arkaden endte dog med at blive betalt med offentlige midler - de meget lange ramper, som var et resultat af TK Developments ønske om en kompakt bygning placeret helt oppe mod pladsen, blev meget dyre, og kommunen spædede til.

Kennedy Arkaden som privat investering blev gjort i en tro på vækst og høj indtjening. Biografcentret blev

hurtigt en succes og derefter solgt, men TK Development ejede og drev resten af centret indtil 2007, hvor det blev solgt til firmaet Aberdeen. TK Development fik efter eget udsagn solgt centeret på et godt tidspunkt og 'tjente faktisk pænt på det' (divisionsdirektør Erik Godtfredsen, 2012), og Aberdeen så et potentiale i at udvikle centeret på grund af den gode beliggenhed, og firmaet har i dag store forventninger til en bedring, når det nye 'city-campus' på godsbanearrealerne ved siden af Kennedy Arkaden kommer til at fungere. Men forudsigelserne om at det blev en kraftfuld 'løftestang' for hele Boulevarden som handelsstrøg, blev gjort til skamme. Den sydlige del af Boulevarden er fortsat ikke noget shoppingstrøg, og der er fortsat butiklokaler til leje her, ligesom der fortsat er butikker til leje i Kennedycenteret.

Noget tyder på at detailhandelsanalyserne forud for planlægningen var mangelfulde. På trods af busterminalen, er gennemstrømningen af mennesker åbenbart for lille, og deres motivation til at bruge penge i centret heller ikke til stede i stort nok omfang, og samtidig er afstanden til midtbyen åbenbart for stor til at kunderne oplever en sammenhæng. TK Development erkender i dag, at centeret ikke blev indrettet optimalt, og også at forudsætningerne ikke helt var til stede:

'...altså vi havde en tro på, at med de antal mennesker der er nede i det område, at det der hedder butikssiden ville være sådan her (knips) at løse. Vi havde ikke lige taget højde for, at de folk der er dernede, de er der i en begrænset tid, og det gør at det er sådan impulsvarer de køber, så det der med at de går rundt og shopper, det gør man altså ikke...' (divisionsdirektør Erik Godtfredsen, 2012)

Den nuværende satsning på letbane i vækstaksen som ryggrad for en fremtidig udvikling har fokus på, at det kræver tæthed og et stort flow af mennesker at få byliv og handel til at fungere. Det er målet at tiltrække nye funktioner, nye miljøer og muligheder for byliv. Ifølge forundersøgelsen fra 2013 kan planlægningen bygges på erfaringer fra udlandet, som viser at moderne højklassede kollektive trafikløsninger kan være en generator for byudvikling omkring stoppesteder og medvirke til forandring af de byrum og gader, som de gennemløber.

Intentioner for og påvirkninger af stedet

Der blev i caseundersøgelsen identificeret 3 betydende diskurser for forandring af stedet. De handler om mobilitet, aktivitet og byliv samt om arkitektur og rum. Dette afsnit skal redegøre for og konkludere på hvilke stedsmæssige karaktertræk og kvaliteter projektet som helhed har fremmet, og hvordan de forskellige diskurser har bidraget hertil.

Kennedy Arkaden har påvirket hele byområdet meget, idet huset fysisk er meget stort og visuelt dominerende fra alle sider, såvel set fra Østre Alle som set fra forskellige positioner i midtbyen. Den arkitektoniske tilpasning til bysiden bestod i røde teglsten på facaderne samt begrænsning af højden til de højeste af nabohusenes højder, men da Kennedy Arkaden har fladt tag og de gamle huse høj rejsning, og det bebyggede areal er langt bredere og dybere end nabohusene, dominerer det området med sit volumen. Den sparsomme detaljering understreger dette. John F. Kennedys Plads skiftede med Kennedy Arkaden status til at blive et tydeligt afgrænset byrum. Bortset fra et vist flow af rejsende på tværs af den meget store plads, bænke i anlægget og enkelte cafeer, er den ikke præget af synderligt meget aktivitet og byliv.

Mobilitet var det vigtigste rationale for projektet, og strategierne var at højne kollektiv trafik, fjerne biler og busser fra bymidten og dermed forbedre luftkvaliteten her. Men når det kom til drøftelser om udformning af huset og terminalen, blev det klart at 'mobilitet' stadig - siden efterkrigstidens brutale midtbytransformationer mhp at skabe biltilgængelighed - var hadet og helst skulle gemmes væk fra byens rum, som til gengæld skulle bruges til ophold og bevægelse for fodgængere. På bagsiden af Kennedy Arkaden er mobiliteten meget tydelig, og de synlige ramper i forskellige retninger giver indtryk af en nærmest brutal dynamik. Her blev der ikke gjort særlige anstrengelser for æstetisk og bymæssig tilpasning. Æstetisk bygger Kennedy Arkadens mobilitetsdel (bagsiden mod banen og Østre Alle) videre på vejplanlægningen fra 1960'erne med ramperne henover arealer til andre formål, bagud til de overordnede veje. Anlægget er en trafikmaskine, bygget efter samme skema som blev anvendt, da Østre Alle broen og Dag Hammerskjöldsgade blev ført henover bane- og industriarealerne. Her er tale om en amerikansk tænkning, hvor mobiliteten gerne må få

lov at fylde og dominere rummet, så meget det skal være. Udover ved Limfjordsbroen, er dette det eneste sted i Aalborg midtby, hvor man på denne måde har by i flere lag. Denne adskillelse af mobilitet og æstetik er en pendent til omdannelsen af Budolfi Plads i begyndelsen af 1960'erne, hvor det praktiske og funktionelle blev adskilt fra de arkitektonisk finere byrum. I den sammenligning svarer Kennedy Arkadens 'bagside' og mobilitetsdel til Vingårdsgade og p-anlægget på Budolfi Plads, og husets forside samt John F. Kennedys Plads svarer med sin tænkning til Gammel Torv og areaerne rundt om Budolfi, se også kapitel 4. Selvfølgelig den funktionalistiske zonetankegang var således stadig til stede hos arkitekterne og planlæggerne efter 40 års modernismekritik. Ikke kun arkitekter og planlæggere, men også medierne og debatdeltagerne har haft altovervejende fokus på det historiske bymiljø og arkitekturens tilpasning hertil. Ikke mange har forholdt sig til trafiksystemet og mobiliteten bagved huset, men primært set på den store bygning i forhold til John F. Kennedys Plads.

Gennem de seneste par år er Godsbanearialet ved siden af Kennedy Arkaden blevet bebygget og udviklet til uddannelsescampus. I modsætning til Jan W. Hansens helhedsplan fra 1999, som viste slanke høje bygninger i et grønt landskab, baserer den nye plan v. Polyform sig på meget store volumener, der passer godt til både uddannelsesinstitutioner og de store almene boligafdelinger, som opføres. Godsbanebyggerierne forholder sig tydeligvis til Kennedy Arkaden som kontekst. Den strukturerende vifteform, som følger de tidligere godsbanespor i området, ses tydeligt både fra Jyllandsgade, Dag Hammerskjølds Gade og Østre Alle. Det betyder også at Kennedy Arkaden ikke længere er så dominerende - den indgår mere og mere som integreret del af Godsbanearialet, efterhånden som det udbygges.

Selvom det var en af intentionerne med Kennedy Arkaden at skabe optimal sammenhæng mellem de forskellige kollektive transportformer, er der i dag ikke nogen god og logisk sammenhæng mellem busterminalen og banegården. Som fodgænger bliver man ledt ad smalle passager forbi cykelparkering, busskure, skilte og hegn. Divisionsdirektør Erik Godtfredsen fra TK Development erkender efterfølgende, at man nok skulle have samarbejdet tættere med Banedanmark i forløbet for på den måde at få skabt en bedre struktur.

Kennedy Arkadens butikscenter opfattes ikke som en del af byens centrale shoppingområde. Det viser sig fx ved de vanskeligheder, ejerne har med at leje butikkerne ud. Centergaderne opleves og betragtes ikke som velfungerende offentlige byrum, hvor kulturelle møder finder sted. Arkitektonisk og bymæssigt er Kennedy Arkaden dårligt håndværk - funktionelt fik man opfyldt målene: kompaktterminal, ramper til busser og cykler, og et stort hus som definerede John F. Kennedys Plads. Men udformningen lever ikke op til de mål, som man i bagklogskabens lys burde have sat, om at skabe gode omstigningsforhold for de rejsende, og en arkitektur som kunne signalere dynamik og flow, og som med en transparens kunne forbinde byliv og aktivitet ude og inde. De kvalitative mål, der blev sat, blev tilsidesat i processen med henvisning til økonomi, og resultatet blev et had til arkitekturen, et dårligt fungerende center og et dårligt image for TK Development i Aalborg mange år efter.

Kennedy Arkaden har påvirket det sociale liv, idet funktionerne på stedet har givet et vist liv til hele denne sydlige del af byen, og John F. Kennedys Plads er forvandlet til et meget stort transitrum med mennesker på kryds og tværs af pladsen, ikke mindst mellem Kennedy Arkaden og Boulevarden. Banegårdspladsen var tidligere blevet opfattet negativt som 'transitområde' i modsætning til en plads med ophold og aktiviteter, men der skete et skift i opfattelsen henimod at transit også kunne bringe noget positivt, nemlig aktivitet og byliv. Pladsen er imidlertid så stor, at rejsende på farten aldrig vil fylde særlig meget. Der skal noget andet til, hvis pladsen skal opleves som aktiv og dynamisk.

Kennedy Arkaden har med sine funktioner medført møder mellem forskellige grupper. Der er buspassagerer, som skal skifte bus og i den forbindelse søger ly, køber/spiser mad og/eller foretager impuls køb, der er medarbejdere og kunder til de funktioner, som i øvrigt indgår i centeret: kommunens familie- og beskæftigelsesforvaltning, Nordjyllands Trafikselskabs administration og et privathospital. Endelig er der mennesker, primært unge, som opholder sig i centeret. I starten af Kennedycenterets levetid opstod der nogle alvorlige sociale sammenstød, da en stor gruppe af såkaldt 'utilpassede unge' 'hang ud' i centret og skabte utryghed. Dette problem er nu løst med vagter og videoovervågning i centeret, mens kommunale sociale foranstaltninger i forhold til de unge er opprioriteret. I mindre omfang

har hjemløse, som typisk færdes i området omkring banegården og på John F. Kennedys Plads, benyttet Kennedy Arkaden som varmemestue, og denne gruppe tager vagterne sig også af.

Kennedy Arkaden med sine 4 mio. årlige besøgende ændrede stedets betydninger. For de 4 mio. er Kennedy Arkaden blevet et dagligdags trafikcenter, arbejdsplads og hjemsted for almindelige bymæssige gøremål. For planlæggere, arkitekter og mange politikere og meningsdannere i byen i øvrigt har betydningen i høj grad været negativ, og de første års voldsomme kritik bl.a. i medierne, blev afløst af næsten larmende tavshed, fx omtaltes Kennedy Arkaden næsten ikke i kommunalt materiale fra årene efter indvielsen. Denne tavshed eller ignorering afløses nu (måske) af, at Kennedy Arkaden tillægges en ny betydning via den aktuelle omdannelse af Godsbanearalerne ved siden af, i retning af at Kennedy Arkaden indgår som en del af Godsbanearaelet, der opleves som en (positiv?) udvikelse af byen. Ejere af butikscenret har forhåbninger til at centret får et boost med de mange nye kunder fra den nye uddannelsescampus, og at der kan skabes nye forbindelser og sammenhænge. Stedet har således fået ny betydning i kraft af en ændret forbindelse til et område udenfor stedet - helt i overensstemmelse med den relationelle forståelse af sted, hvor betydning skabes via relationer til andre steder, se også kapitel 2.

Stedsopfattelser i projektet

I forhold til den sedentære stedsopfattelse, som var på spil i byfornyelsen, der havde et områdeorienteret fokus hvor naboskabsrationalet var dominerende, er Kennedy Arkaden udtryk for en mere pragmatisk opfattelse af stedet som noget der skal fungere, og på udnyttelse af menneskers bevægelse og flow gennem byen. Projektet er inspireret af mange andre centre for kollektiv trafik med hovedfokus på funktionalitet. Dette skift i stedsopfattelse hænger også sammen med at individualisme og fri bevægelighed i samme periode til dels vandt frem som det ønskværdige på bekostning af idealer om fællesskab i lokalområder.

I tiden for planlægning af Kennedy Arkaden, dvs. i 1990'erne og omkring årtusindskiftet, var kommunens arkitektursyn præget af et æstetisk fokus, hvor det visuelle havde prioritet over det funktionelle. Arkitekterne bekymrede sig om form fremfor indhold og om byrummernes arkitektur fremfor deres programmering.

Der var dog blandt arkitekterne også en bevidsthed om vigtigheden af magneter, fx i form af Kennedy Arkaden med butikscenrer og terminal for kollektiv trafik, og at der skulle aktiviteter til for at skabe liv og kvalitet i byrummene. Administrationen i kommunen var meget fagopdelt, og tværgående samarbejde blev næsten set på som noget eksperimenterende, som fx i helhedsorienteret byfornyelse, se også kapitel 4. Arkitekternes rolle i kommunen var først og fremmest at tage vare på æstetikken, og de betragtede trafik, miljø og funktionelle hensyn som noget der skulle koordineres i forhold til, men som ikke var det vigtigste. En sedentær opfattelse, som fokuserede på området som historisk bymiljø, og en mere dynamisk, der havde fokus på flowet af trafik og mennesker, har begge været på spil i projektet.

Den gældende kommuneplan for området (Aalborg Kommune 2009a) beskriver muligheden for at lysreklamer på Kennedy Arkadens facade mod pladsen vil kunne bidrage med storbystemning til pladsen. Kennedy Arkadens facade mod John F. Kennedys Plads er så stor og synlig fra mange vinkler, at en eksponering af eventuelle firmaer, som ville ønske at opsætte lysreklamer her, vil kunne blive meget voldsom. Måske er der behov for en grundig drøftelse af, hvad man ønsker der skal fylde på pladsen - kommercielle interesser, kulturevents, kunst eller evt. andet.

Diskurser

Caseundersøgelsen viser at der med Kennedy Arkaden har været forskellige dagsordener med stedet, med tilknyttede kampe om definition af stedets betydning. Tre forskellige diskurser, henholdsvis mobilitet, aktivitet og byliv samt arkitektur og rum, er identificeret på stedet. Med stedet menes først og fremmest selve bygningen og anlægget, men også konteksten, som er John F. Kennedys Plads, banegården og Godsbanearaelet er inddraget her. Diskurserne er synlige i dag, og deres aktualitet er blevet fornyet med omdannelsen af Godsbanearaelet og planerne om en letbane. En række metaforer fra planlægningsprocessen karakteriserer diskurserne.

Ønsket om 'at bygge noget' for enden ad Boulevarden udtrykker både et ønske om at styrke byen arkitektonisk rummæssigt ved at få en klar afgrænsning og definering af John F. Kennedys Plads mod syd, og et ønske om at skabe en publikumsmagnet, som kunne

skabe et aktivt byliv og samtidig skaffe kunder til butikkerne på Boulevarden. Metaforen 'hængsel', som blev brugt flere gange i planlægningsprocessen, henviser til en forståelse af pladsens sammenbindende betydning for hele midtbyen. 'Klassisk byrum' er et arkitektonisk begreb, og brugen af det i debatten har haft til formål at overbevise ikke mindst ikke-fagfolk om, at 'det bliver godt hvis der kommer et hus her'. Selve det 'klassiske' henviser til at pladsen ville blive indrammet af bygninger. Metaforen 'udflydende' er brugt som argument for, at der i stedet for 'ingenting' hellere skulle være bygninger som markant kunne afgrænse byrummet. Den arkitektoniske diskurs var først og fremmest æstetisk. Det var smukke, klart afgrænsede, velproportionerede byrum som blev efterstræbt. Det visuelle var det vigtigste i denne diskurs. Byen blev set på med positive, og historiske, øjne – en 'øde ø' blev brugt som metafor for den tidligere dårlige indretning af John F. Kennedys Plads, noget der i hvert fald overhovedet ikke hørte hjemme i et 'klassisk byrum'. Udtrykket 'byen endte jo i ingenting' udtrykker det samme ønske om at få dette sted lavet om til en rigtig historisk by med et klassisk byrum.

Ønsket om at skabe en grøn forbindelse mellem midtbyen og Østerådalene på dette sted stammer tilbage fra kommuneatlasset fra 1994, som satte fokus på byens landskabelige placering, og på at her var en sammenhæng som kunne synliggøres og styrkes, og i bykataloget, som var det kommuneplanmæssige grundlag for projektet, var Banegårdspladsen givet en vigtig rolle som bindeled til byens grønne struktur. Reelt blev dette ønske nedprioriteret tidligt i planlægningsprocessen - der var ingen stærke fortalere for det i styregruppen for lokalplanprocessen. Kommunens arkitekter havde ønsket om en grøn forbindelse med til møderne, men da de samtidig argumenterede for en markant bygning, blev de taget på ordet, og bygningen blev det dominerende tema. Den grønne dagsorden blev aldrig en egentlig diskurs, forstået som en sammenhængende handlings- og meningshorisont. En diskurs består af et betydningsaspekt, et magt-rationalitetsaspekt og et praksisaspekt, og den grønne dagsorden eksisterede kun som et ønske, dvs. betydningsaspektet, mens der ikke fandtes nogen praksis for at arbejde med det eller vilje til at sætte magt bag ønsket. Den grønne kile ind i byen, som var en del af plangrundlaget, blev tolket som en sti, men i kampen om plads til henholdsvis bygning og trafikarealer, endte stien med at blive lagt på en

rampe ved siden af busrampen op til Østre Alle. Som en planlægger udtrykker det i dag: 'det var heldigt at der overhovedet blev en sti' (Rie Malling, 2012). Visionen om en grøn forbindelse til Østerådalene blev således udsat til den senere omdannelse af Godsbanearbejdet, hvor den til gengæld i dag er ved at blive etableret.

Efter mange års uenighed og diskussioner i byen blev det besluttet at flytte den centrale busterminal til området ved Banegården, skabe en kompaktterminal der og således samle alle former for kollektiv trafik. Samtidig skulle skabes et centralt parkeringshus med direkte adgang til og fra det overordnede vejnet, vel at mærke uden at belaste midtbyen med trafik, men tværtimod fjerne busserne fra Vesterbro. Det ønske blev udtrykt ved metaforer som 'knudepunkt', 'bindeled', 'sammenbinding', 'hængsel' og 'maskine'. Disse metaforer udtrykker både det positive ved at eksisterende problemer kunne løses og trafikken komme til at fungere bedre, og at flow og forbindelser kunne give kvalitet til byens liv. Den aktuelle planlægning for en letbane, hvor Kennedy Arkaden vil blive en vigtig station på linjen, bygger videre på knudepunktmetaforen med en kraftig betoning af vækst, idet metaforene 'vækstakse' og 'vækstkorridor' er gennemgående i planmaterialet og visionerne.

Ønsket om mere aktivitet og byliv var stort blandt både politikere, planlæggere og handelsliv efter omfattende lokale debatter om 'bedre by' og mangeårig stilstand med hensyn til private investeringer og aktiviteter. Begrebet 'attraktivt handelsstrøg' blev brugt meget om Boulevarden, som man formodede og håbede ville få et løft af at få placeret Kennedy Arkaden for enden, som en publikumsmagnet. Kennedy Arkaden selv er til gengæld blevet omtalt som en 'løftestang' for handelsstrøget, placeret 'i den gale ende' af det. Man så således meget konkret for sig, at Kennedy Arkaden ved at tiltrække mange mennesker, kunne løfte hele Boulevarden op til at blive et attraktivt handelsstrøg.

Flere artikler i Nordjyske hæfter betegnelsen 'kæmpe...' på Kennedy Arkaden: 'kæmpecenter' og 'kæmpebiografen'. Artiklerne beskriver de mange funktioner, de mange m² og den høje standard i biograferne, og investorerne og borgmesteren fortæller med stolthed om projektet til 400 mio. kr. Der var en begejstring for at der nu endelig blev bygget noget, for private midler, som man håbede kunne skabe vækst og aktivitet. Butikcenteret skulle til gengæld vise sig faktisk at være

et meget lille center, og vanskeligt at gøre attraktivt og få til at løbe rundt. Den vækst dagsorden der var på spil, føres videre med dagens planlægning med et øget fokus på byliv.

Der var i planlægningen ikke decideret modstand mod de omtalte diskurser på stedet blandt parterne, bortset fra dem der mente, at busterminalen fortsat hørte hjemme i byens centrum, og fra borgernes side heller ingen protester. Uenighederne viste sig først for alvor, da planen og de arkitektoniske løsninger, som klart viste prioriteringerne og det meget store volumen, blev konkrete. Der var stor uenighed om placeringen af huset, og det endte som bekendt med at developerens ønske om et meget stort samlet volumen ud mod pladsen blev politisk godkendt, og de ideer der undervejs fremkom fra rådgiveres og kommunens fagfolks side om opdeling af bygningen, nedgravning af biografer og tilbagetrukket placering af parkeringen blev afvist. Ligeledes var der uenigheder om, hvordan facaderne skulle udformes, detaljering, materialer og hvor åbne og lukkede de skulle være. Her kom økonomien til at spille en stor rolle, idet developerne besluttede at spare på projektet sent i forløbet.

Repræsentationer

Repræsentationer kan være arkitekttegninger eller andre grafiske fortolkninger, som viser de forestillinger om stedet, som har været knyttet til projektet. Udover at repræsentere diskurser om stedet, fungerer de også som stærke redskaber for planlægningen. De repræsentationer af Kennedy Arkaden, som fremgår af afsnittet 'ideer og visioner', viser også nogle af hovedkonflikterne i projektet. Den bearbejdede skitse fra kommuneatlas fra 1999, som understreger den landskabelige sammenhæng mellem Østerådalen og midtbyen står tydeligvis i modsætning til 3D-visualiseringerne og avisomtalen af det 'kæmpe' store volumen i huset.

I planlægningsfasen fik investoren lavet 3D-visualiseringer, som af nogle blev beskyldt for at være manipulerede i forhold til perspektivet for at få bygningen til at se mindre ud i forhold til omgivelserne. Den debat og kritik førte til udarbejdelse af en lang række visualiseringer, inden man nåede frem til dem som kunne accepteres som 'korrekte' i forhold til at indgå i lokalplanen, og hvoraf to af dem er vist i afsnittet om ideer og



Bilagskort for Godsbanearealet fra lokalplanen 2010

visioner. Illustrationen, hvor man ser Kennedy Arkaden fra Østre Alle, viser centeret fra bagsiden i en vinkel lidt nedefra, hvor ramperne kun ses antydningvis, og hvor bygningens højde bliver en del af byens skyline. Der er en vis storbyromantik over illustrationen, med kvinden i forgrunden som læner sig op ad gelænderet. Fra de fleste vinkler, både når man kører i bil og på cykel i området, kigger man dog mere ned på både bygningen, dens flade tag og hele trafikanelægget bagved. C.F. Møllers 1. skitseforslag til udformning af Kennedy Arkaden viser en opdelt bebyggelse med højde mod banen, 3 etager mod John F. Kennedys plads og en markeret biografsal mod øst, mens parkeringsdelen er gemt væk i en fløj mod syd over mod Østre Alle. Dette forslag levede ikke op til investorernes ønsker og ligger meget langt fra det projekt, som endte med at blive bygget.

De repræsentationer der indgår i planlægningen af Godsbanearealet, viser at bygninger og grønne forbindelser fletter sig sammen i en form, der relaterer sig til jernbaneskinnernes vifteform. Bevarelse af Godsbane-terminalen, der som industrikulturarv er et meget bredt hus, er, sammen med Kennedy Arkaden vest herfor, med til at retfærdiggøre de store huse. Planen viser tydeligt, at karakteren af området adskiller sig markant fra midtbyens smalle bygninger med brede bygninger, men også brede grønne forbindelser og byrum.

Narrativer i planlægningen

Det vigtigste narrativ, som knytter sig til planlægningsprocessen for Kennedy Arkaden, handler om at private omvesteringer sætter byudvikling i gang og skaber økonomisk vækst, handel og arbejdspladser i byen - den

historie passede godt på et tidspunkt, hvor industrien svigtede med stilstand til følge. Aalborg City, som også godt kunne have frygtet et butikscenter i forhold til konkurrence, var positive overfor centeret, og så det snarere som en styrkelse af midtbyen som samlet handelsområde. Aalborg City styrkede således developerens historie, som var den der først og fremmest blev fortalt, i hvert fald i den lokale avis Nordjyske.

Mobilitetsdiskursens historie om det vigtige i at samle de forskellige kollektive trafikformer i et center, bygge et P-hus og lade busserne skyde genvej udenom Vesterbro, blev også fortalt, men det var en mere fagspecifik trafikplanfortælling som ikke ledte til samme form for begejstring, selvom der var politisk velvilje for ideen.

Blandt arkitekter, lokalhistorikere og andre akademikere bredte sig en kritik af projektet, efterhånden som arkitekturen fremstod klart. Denne kritik bredte sig efterhånden og blev det dominerende narrativ om projektet ca. 1 år efter det var indviet. Historien var at Kennedy Arkaden var en alt for stor bygning, og butikscenteret håbløst forfejlet. Denne historie forhindrede naturligvis ikke de 4 mio. årlige gæster i centeret i at benytte faciliteterne og funktionerne i dagligdagen. De mange konflikter i planlægningsprocessen og den megen kritik af projektet efterfølgende har gjort, at der ikke kan identificeres et sammenhængende narrativ om Kennedy Arkaden. Man får forskellige svar, alt efter hvem man spørger. Fra mange sider lyder det at huset er en arkitektonisk katastrofe, men lejerne, i hvert fald af kontorerne, er til gengæld godt tilfredse og nyder godt af den centrale placering.

Med overbevisningen om, at stedet er under konstant udvikling og løbende skabes i kraft af relationer til andre steder i et netværk, er der basis for et nyt narrativ om Kennedy Arkaden, som går ud på at centeret får en ny betydning i sammenhæng med at den nye bydel Godsbanearialet vokser frem som campus og blandet bydel. Nye brugere vil indtage Kennedy Arkaden, som dermed kan få en ny betydning, bl.a. som lokalcenter for nærområdet.

Magt

Beslutningsprocesserne i projektet blev håndteret oppe fra og ned efter 'top-down' princippet. Develo-

peren skulle have sit projekt myndighedsbehandlet og godkendt, og det tværgående samarbejde, der var tale om mellem de forskellige parter, var hele tiden styret fra oven, idet resultatet var mere eller mindre givet, da borgmesteren og investoren havde aftalt hovedlinjerne på forhånd. Parterne bestående af investor, borgmester, busselskab, kollektiv trafik, trafikmyndighed, trafikingeniører, planmyndighed, arkitekter og naboer fik ikke lov at fungere som et netværk - den faglige dialog blev blokeret eller afvist når der blev stillet spørgsmål til developerens ønsker. Projektet lever således op til neoliberalismens valgsprog 'let managers manage'.

Det offentliges rolle havde i dette projekt bevæget sig væk fra styrende rammeplanlægning til forhandlingsplanlægning. Balancen mellem det private initiativ og sikring af kvalitet tippede over til developersiden, i og med at TK Development som investor nød meget stor tillid fra byens politikere, som lyttede mest til dem, hvorfor de arkitektoniske og byplanfaglige overvejelser mere eller mindre blev tilsidesat. Det synes som om de ledende politikere i et vist omfang havde mistillid til arkitekterne og planlæggerne, fordi man oplevede dem som faglige principryttere, der evt. med for strenge faglige krav kunne 'obstruere' det projekt, man så gerne ville have gennemført. De 'hårde' myndighedskrav om trafiksikkerhed, brand osv. skulle naturligvis overholdes, men der var ikke opbakning til at stille 'blødere' planlægningsmæssige krav om æstetik, kvalitet og arkitektoniske oplevelser. Man kunne fx have stillet krav om en helhedsplan for Kennedy Arkaden og Banegården i sammenhæng, dvs. krav om at TK Development skulle involvere DSB i planlægningsarbejdet, eftersom et af målene var at skabe en optimal sammenhæng for den kollektive trafik. Der blev til sidst tale om en form for partnerskab, hvor kommunen gik ind og finansierede dele af en rampe, som var nødvendig for projektets gennemførelse. Det, at private investeringer var så tiltrængte som de var, gjorde at man ikke ønskede at vanskeliggøre processen med krav til investoren.

Det offentliges rolle i Godsbanepanlægningen har været anderledes - her har kommunen haft noget at 'handle med', nemlig ejerskab til en del af grunden og kvoter til almene boliger. Desuden er tiden en anden, og der er en langt større bevidsthed, både fra investorens og politikernes side, om at det er kvalitet, også arkitektonisk, der skaber den ønskede attraktivitet.

Planlægning og planlæggerroller

Planlægningsopgaven for Kennedy Arkaden var således klar: developerens projekt skulle muliggøres, og lokalplanarbejdet var et vanskeligt puslespil, hvor mange modstridende interesser, ofte med forskellige politiske baglande, skulle tilgodeses samtidigt.

I forhold til Sehesteds (2003) 4 planlæggerroller, se kapitel 2, kan det sluttes at den 'faglige udviklingskonsulent', som orienterer sig mod faglighed og ekspertautoritet og har det smukke, fysiske projekt som sit mål, ikke fik lov at folde sig ud i dette projekt men blev bremsset i sit arbejde. Som nævnt blev den kritiske, faglige dialog om projektet holdt tilbage til fordel for developerens ønsker.

'Procesplanlæggeren', som er optaget af opbygning af fællesskaber og konsensus, og af demokratiske processer, kom heller ikke til udfoldelse her, også fordi de organisatoriske netværk netop ikke var åbne og pluralistiske men snarere lukkede og elitære. I et vist omfang optrådte lokalplanlæggeren som procesplanlægger, idet hun sørgede for at formidle, koordinere og sikre samarbejde mellem de involverede aktører, men der var ikke tale om demokratisk proces eller åben formidling.

Planlæggeren som manager orienterer sig ifølge Sehested primært mod politisk ledelse, mod fælles politiske mål og sparring for politikere. De menige planlæggere havde ikke adgang til politikere, men det havde de ledende embedsmænd, som dirigerede de politiske beslutninger nedad i hierarkiet og fik dem udført.

Den sidste af Sehesteds planlæggerroller, 'markedsplanlæggeren', lægger sin primære vægt på tætte samarbejdsrelationer med investorer og arkitekter. Hele projektet var orienteret i den retning. Man kan sige at borgmesteren fungerede som den reelle projektleder, og i den egenskab fungerede han som markedsplanlægger med tætte relationer til investorerne igennem planlægningsforløbet.

Kunne man som planlæggere være gået mere konstruktivt ind i diskussionen med rådgiverne? Ja hvis der havde været større tiltro til at faglighed og samarbejde ville kunne bidrage til et bedre resultat, også for investoren og politikere. Men i denne sag manglede der tillid til fagligheden. I dag forholder det sig anderledes.

På grund af den efterfølgende udvikling, eksisterer i dag et langt større tillidsforhold, fx er der i forhold til planlægningen af Godsbanearealerne et langt større fokus på faglig dialog med henblik på at opnå kvalitet i løsningerne.

Sammenfatning af analysen

Mobilitetsrationalet og strategierne

Kennedy Arkade projektet var drevet af ønsket om at skabe sammenhæng i byens kollektive trafik som et godt alternativ til bilen, samt af ønsket om en kompakt terminal med et center som i andre byer, med fokus på kollektiv mobilitet, vækst og branding. Mobiliteten er meget lidt synlig, og heller ikke særlig velfungerende, fra bysiden, hvor udvekslingen mellem de forskellige kollektive trafikformer finder sted. I dag planlægges for letbane eller anden højklasset kollektiv trafikløsning med Kennedy Arkaden som et vigtigt knudepunkt, og letbanen som en styrende retningsgiver for byudvikling.

Kennedy Arkaden blev brugt som et redskab til at fremme vækst i byen. De private investorer tjente på projektet, men det blev ikke den succes man havde håbet. Arkitekturen blev hadet, og det var vanskeligt at få butikscenteret til at fungere. I dag sættes på vitalisering af Kennedy Arkaden som knudepunkt med nye funktioner og større tæthed i området.

Brug af netværksmodellen

Stedet

Kennedy Arkaden har påvirket hele byområdet meget via sin visuelle dominans og dårlige arkitektoniske forhold til omgivelserne. John F. Kennedys Plads har fået sin tydelige afgrænsning mod syd. Langs pladsens kanter er der bevægelse af mennesker og biler (mod syd og øst) og enkelte cafeer, men som helhed er den store plads uden meget byliv.

Kennedy Arkaden er zoneopdelt i en forside med vægt på arkitektur og byrum og en bagside med vægt på mobilitet og praktisk funktionalitet. Butikscetret opfattes ikke som en del af byens centrale shoppingområde. Arkitektonisk og bymæssigt er Kennedy Arkaden dårligt udformet i forhold til funktioner og oplevelser. Godsbanearalets udbygning betyder, at Kennedy Arkaden nu opfattes mere og mere som en integreret del af Godsbanearalet - et nyt byområde med en samlet struktur. Stedsopfattelser i projektet er et mix af en sedentær stedsopfattelse med et æstetisk og visuelt fokus på byrummenes arkitektur og stedets historie, og en pragmatisk og dynamisk opfattelse med fokus på funktionalitet og bevægelse.

Diskurser

Tre forskellige diskurser har været på spil i planlægning af Kennedy Arkaden: mobilitet, aktivitet og byliv samt arkitektur og rum. De er alle fortsat aktuelle i dag. Via Godsbanearalets omdannelse etableres de grønne stiforbindelser til Østerådal, som også var målet med Kennedy Arkaden, og gennem letbaneplanlægningen sættes på Kennedy Arkaden som et knudepunkt, som kan bidrage til at styrke aktivitet og byliv, og således 'rette op på' svaghederne i Kennedy Arkaden. Arkitektur og rum bearbejdes mod øst og syd via sammenhængen med Godsbanearalet. Metaforer har været en nøgle til at kortlægge diskurserne i planlægningsfasen.

Repræsentationer i form af arkitekttegninger og andre grafiske fortolkninger viser de forskellige forestillinger tydeligt frem og dermed også de centrale diskurser og kampe mellem dem. Hver især udtrykker de visioner om projektet som, når de stilles sammen, tydeligvis er i modsætning til hinanden - de stritter i alle retninger - og på den måde er de en nøgle til de kontroverser der har været om projektet.

Narrativer

Fortællingen om at private investorer skulle sætte byudvikling i gang og skabe økonomisk vækst, handel og arbejdspladser i byen, har været drivende for projektet. Efter Kennedy Arkaden blev opført, har den dominerende fortælling været at projektet var en arkitektonisk katastrofe. Måske kan den igangværende udbygning af Godsbanearalet danne grobund for nye og mere konstruktive fortællinger om projektet og stedet.

Magtforholdene var præget af top-down princippet. Developeren og borgmesteren havde på forhånd aftalt hovedlinjerne i projektet, og den faglige dialog mellem forskellige synspunkter blev blokeret eller afvist i processen. Der var tale om forhandlingsplanlægning med balancen mellem det private initiativ og sikring af kvalitet tippet over til developersiden.

Planlægning og planlæggerroller i projektet var præget af top down tilgangen, idet faglige indsigelser ikke havde megen vægt. Reelt fungerede borgmesteren som projektleder i kommunen med rollen som 'markedsplanlægger' med tætte relationer til investorerne gennem planlægningsforløbet. I modsætning hertil er den igangværende planlægning præget af et langt større fokus på faglig dialog og kvalitet i løsningerne.

Kapitel 8

Caseanalyse af NORDKRAFT

Indledning

Nordkraftprojektet som case

Nordkraft er udviklet og realiseret med Aalborg Kommune som initiativtager og bygherre, som et 'kraftcenter for kultur og fritid' i et tidligere kraft-varmeværk på havnefronten i Aalborg. Nordkraft er en investering i et 'kulturelt fyrtårn' der skulle have en rækkevidde til hele byen og regionen, og byplanmæssigt har der været fokus på Nordkrafts rolle som dynamo for yderligere byomdannelse. Nordkraftcasen er udvalgt som et paradigmatiske eksempel på et 'kulturelt fyrtårn', hvor byen og det offentlige byliv har været i centrum.

Følgende udsagn fra nogle af parterne fortæller lidt om det ejerskab og den begejstring for projektet, der har været fra mange sider, og dermed også lidt om projektets rationaler:

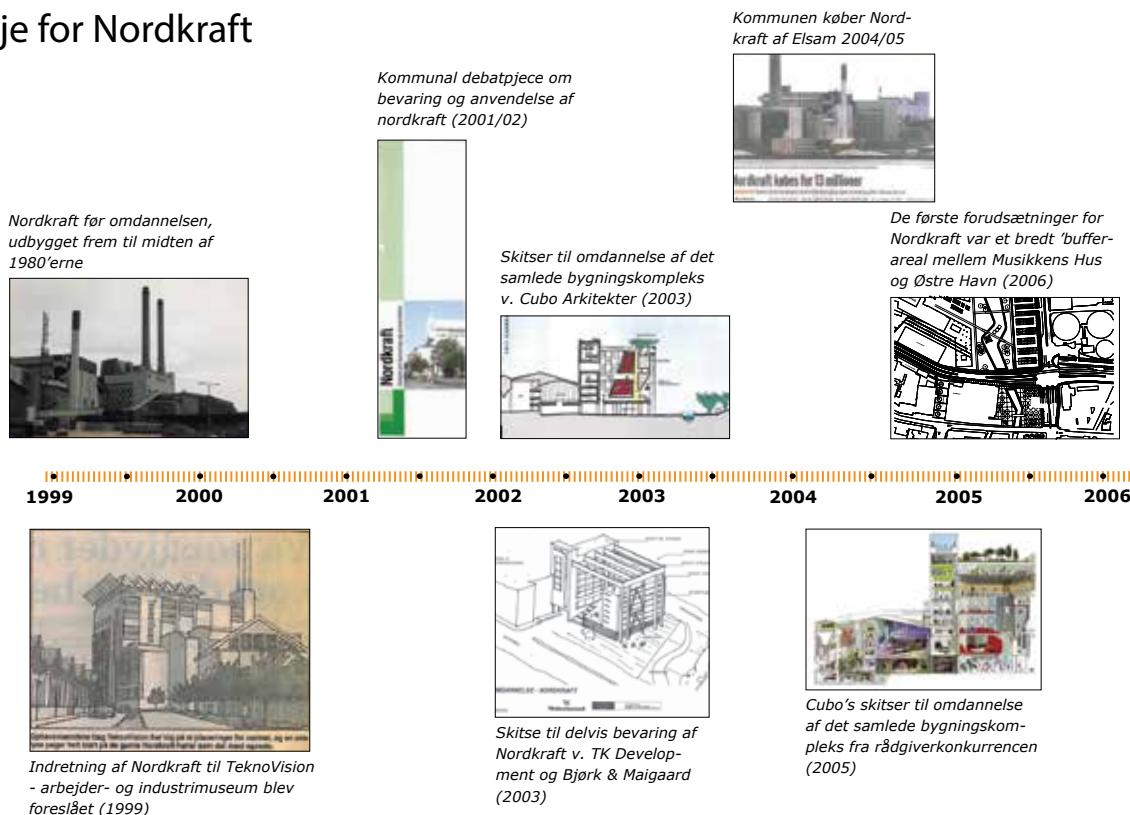
'Nordkraft er et fantastisk eksempel på, at hvis man i en by og i et byråd - uanset politisk observans - har en

drøm, en vilje og en tro på, at det - man har gang i - er det rigtige, ja så kan det også lykkes' (borgmester Henning G. Jensen, 2011)

'...og det førte så til at Aalborg Kommune gik i front og sagde, så køber vi sgu bygningen og så laver vi et eller andet der. Og hvad det så - hvad det skulle være, det var måske lidt uklart på det tidspunkt, men i kraft af at industrikulturen var i fokus med bevaring, så var Ruhrdistriktet sådan - det var noget alle skulle til, og Teknisk Udvalg var dernede og Skole-kultur udvalget var dernede og lod sig inspirere. Og selvom det har været noget andet dernede, så sagde man alligevel: her er et eller andet der kan bruges, og det satte så en masse ting igang, fordi man også på kulturområdet havde en række institutioner der stod foran og skulle have større renoveringer.' (fhv. rådmmand Henrik Thomsen, 2012)

'Det er sjældent at en by besidder en mulighed som den Aalborg står med i form af Nordkraft. Selv om den reelle energiforsyning fra bygningen er slukket, så besidder den stadig et enormt kraftpotentiale - ikke blot

Tidslinje for Nordkraft



som bygning men også som den kulturelle dynamo der kan sætte en hel egn i gang. Det er som om alle kræfterne bare venter på at blive sluppet løs. Men denne nye energi, de nye kræfter, skal styres, så Aalborg ikke taber muligheden på gulvet. Denne styring er nødvendig for, at man, i iveren efter at udnytte selve bygningen, ikke kvæler Nordkrafts basale kulturhistoriske karakter - de arkitektoniske karakteristika som netop gør bygningskomplekset så fascinerende - og som kan skabe dette bygningsværks unikke karakter - om end det er en anden end den oprindelige.' (Cubo Arkitekter, konkurrencebeskrivelsen fra 2005)

'Jeg tager hatten af for politikerne og det mod de har haft til at lade Aalborg Kommune binde an med at være developer - tænk på den økonomiske risiko, det er flot tænkt, det er det altså.' (Projektleder Claus Rene Pedersen, 2012)

'Initiativet i Nordkraft er helt fantastisk. Dengang Musikkens Hus begyndte at blive usikker, så steg opbakningen til Nordkraft. Det var både: hvis nu Musikkens

Hus ikke blev til noget, så havde vi Nordkraft, og hvis Musikkens Hus var der, så skulle det være det folkelige.' (Fhv. stadsarkitekt Knud Tranholm, 2012)

Som i de to øvrige cases bruges netværksmodellen, som blev udviklet og beskrevet i kapitel 3, som redskab i analysen, og modellens 6 aspekter: sted, diskurs, planlægning, repræsentationer, narrativer og magt skal derfor undersøges. Repræsentationer i form af arkitektskitser og metaforer i planlægningsforløbet er vigtige nøgler i analysen, som skal forsøge at give svar på hvordan den rumlige transformation af stedet hænger sammen med de fremherskende diskurser og den planlægning der fungerede som redskabet for forandringen. Udgangspunktet er virkeligheden i dag, hvorfra der kigges tilbage på projektet via interviews med nøglepersoner som har spillet en rolle i projektet, medieomtale, plandokumenter og politiske beslutninger. Analysen bliver på den måde et stykke byplanlægningsarkæologi. I det følgende nogle indledende hovedpointer fra analysen:

Byggeafsnit B blev taget i brug (2009)



Kedelhuset og Mellembygningen udgjorde det sidste byggeafsnit-(2010)



Teglårds Plads mod øst knytter sig til Kedelhuset med DGI, Teater Nordkraft og Biffen (2012)



2007

2008

2009

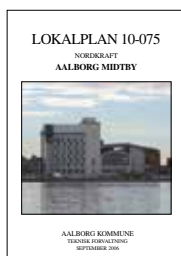
2010

2011

2012

2013

2014



Lokalplan for Nordkraft (2006)



Kjellerupsgade blev omdannet til Kjellerups Torv som led i første etape af Nordkraft (2009)

Stedet har haft en nærmest symbolsk betydning, idet narrativet om Nordkraft som symbol på byens forvandling fra industriby til kultur- og videnby har været meget stærkt. Nogle af metaforerne for Nordkraft henviser direkte til den 'rå maskinkraft' fra stedets fortid, fx er Nordkraft betegnet som 'dynamo' for udviklingen af byområdet. Nordkraft er markant og adskiller sig visuelt tydeligt fra sine omgivelser, og det får betydning i forhold til skabelsen af Nordkrafts identitet, hvor differensen til omgivelserne bruges som styrke, ikke mindst i forhold til Musikkens Hus, som også ligger på havnefronten. Stedets betydning som byrum og offentligt mødested er helt afhængigt af hvad der foregår i kontekstområdet: Musikkens Hus området, resten af Havnefronten, Karolinelund og den østlige midtby som Nordkraft er koblet op på.

Nordkraft har været brugt som strategi for kulturel byudvikling og branding af Aalborg som oplevelsesby og videnby i skarp opposition til den industriby, man ikke længere ser sig som - et symbol på at Aalborg ikke længere er en industriby men derimod en videnby med fokus på kulturforbrug, aktiviteter og uddannelse. Undervejs i planlægningsforløbet har der udspillet sig diskurskampe om følgende spørgsmål: Skal Nordkraft bevares eller rives ned? Hvad skal der lægges vægt på i bevaringen? Hvilke funktioner skal ind, og hvad skal betingelserne være for at flytte ind i Nordkraft? Endelig er det aktuelle spørgsmål: Hvad er Nordkraft nu, og hvad skal det blive til? En række metaforer har været knyttet til disse konflikter, og de fungerer som vigtige bidrag til forståelse.

Planlægningsprocessen har været meget kompleks og præget af et vidt forgrenet netværksamarbejde, både på tværs af kommunens forvaltninger og mellem kommune, rådgivere, interessenter og borgere. Intet var givet på forhånd, og planlægningen har drevet projektet frem med hovedfokus på samarbejde og løbende håndtering af opdukkende problemer og konflikter. Det har også spillet ind at det var kommunen som ejede Nordkraft, og planlæggerne har skullet forholde sig til både det faglige, det politiske, økonomien og det procesmæssige. Det var engagementet som med løbende 'navigation' fik projektet til at lykkes.

Det omfattende netværksamarbejde og kommunikationen, med udbredt brug af narrativer og metaforer om industrikultur, har betydet at der er blevet skabt et me-

get bredt ejerskab i byen til Nordkraft. Dette afspejles politisk, hvor der i byrådet var konsensus om projektet og de økonomiske ekstrabevillinger, som til sidst viste sig nødvendige for at projektet kunne færdiggøres. Der var højkonjunktur i samfundet, og det var samfundsmæssigt - politisk og økonomisk - muligt at planlægge og gennemføre store dyre anlægsprojekter, som i en lang række andre danske byer også i Aalborg.

Læsevejledning

Beskrivelsen indledes med en fænomenologisk registrering af stedet for at lede efter spor fra diskurser i projektet. Nordkraft opleves som et markant vartegn fra forskellige vinkler. Tættere på identificeres spor af 3 forskellige diskurser, henholdsvis bevaring af industriarkitektur, kultur og fritidsaktiviteter og fokus på byliv. Titlen 'det fremmede blik' understreger at registreringen baserer sig på sansemæssige påvirkninger.

Herefter beskrives konteksten for Nordkraft, dvs. planlægning og omdannelse af de områder som Nordkraft relaterer sig til: Den centrale havnefront, Musikkens Hus, City Campus, ungdomsboliger, Østre Havn, Karolinelund og projektet for åbning af Østerå. 'Ideer og visioner' rummer dels en række tydelige inspirationer udefra i form af 'rejsende ideer', og dels de stedsspecifikke visioner som har præget udviklingen af projektet, bl.a. via de repræsentationer som er blevet brugt i planlægningsprocessen. Dernæst følger en gennemgang af hvad der fysisk blev gennemført med hensyn til bevaring, ombygninger og tilbygninger, funktionerne som fylder huset og byrummene som er fornyet hele vejen rundt om huset.

Planlægningsforløbet gennemgås med fokus på konflikterne om stedet og rummet som en beretning, dels om baggrunden for at projektet blev muligt, dels om forskellige samtidige aspekter af Nordkrafts planlægnings- og omdannelsesforløb: bevaring og arkitektur, byrum og trafik samt økonomi. Den afsluttende analyse forsøger at give svar på hvad Nordkraftcasen kan bidrage med i forhold til forskningsspørgsmålene. Der tages udgangspunkt i henholdsvis bølgemodellen og netværksmodellen med de 6 analyseaspekter.

Det fremmede blik

Nordkraft i landskabet/byskabet

Set fra Nørresundby fremtræder Nordkraft som en koncentreret 'klump' af industri sammen med de tilbageblevne havnesiloer. Størrelsen markerer en kontrast til resten af byens bygninger, som varierer fra ca. 3-7 etager (siden er højere bygninger kommet til). Nordkraft ligger på yderkanten af den gamle tætte midtby og markerer overgangen til industrilandskabet mod øst.

Fra Nyhavnsgade set mod øst er Nordkraft et markant endemål for gadens lige strækning. På afstand er det den hvide firkantede Kedelhal og den langt mindre, hvælvede, Turbinehal som man ser, udover den lodrette tekst NORDKRAFT på en kasselignende tilbygning. Først helt henne ved bygningen ser man den ældste del af bygningskomplekset, den røde Kedelhal. Sammen med Musikkens Hus danner Nordkraft en slags port. Øst for Nordkraft, på den anden side, er der åbent.

Fra Nyhavnsgade ind mod centrum bevæger man sig gennem åbne områder med industri under nedrivning (november 2012). Syd for Nyhavnsgade er nye bebyggelser på vej, bl.a. et i 7 etager mod Nyhavnsgade. Sammen med dette markerer Nordkraft på sydsiden og Musikkens Hus, som er under opførelse på nordsiden af vejen, indkørslen til byen som en port.

Når man kommer gående på strøget i Nørregade, på vej ud mod Nordkraft, sker der et brud i bystrukturen ved Løkkegade. Her stopper gågaden, og både gadenettet, trafikken, byrum og arkitektur skifter karakter. Flere strukturer mødes: det centrale middelalderlige gadenet med 2-3 etagers huse, det trafikseparerede system fra gadegennembruddet i 1970'erne, den nord-syd-gående Løkkegade og endelig Østerbro, der fungerer som trafikeret indfaldsvej fra de østlige industriområder, mens den mod vest skærer sig som busgade på tværs gennem det oprindelige gadenet ind mod centrum til Nytorv. På vej henimod Nordkraft aner man i baggrunden en høj hvid industribygning der stikker op over de 3-4 etagers bygninger.

Ad Østerbro ind mod centrum krydser man et grønt bælte fra Karolinelund i syd. Det åbne område fortsætter over den åbne hårdtbelagte forplads med diverse



Nordkraft set fra Nørresundby



Nordkraft set fra Nyhavnsgade, kig mod øst



Nordkraft set fra Nyhavnsgade mod centrum



Nordkraft set fra Østerbro, kig mod øst

inventar og træer. Bortset fra Nordkraft er pladsen omkranset af trafik. Herfra opleves Karolinelund som en stor park med en grøn forplads mod Østerbro.

Bevaring af industriarkitektur

Videre ad Østerbro på vej ind mod byen understreger Nordkrafts størrelse af den åbne plads foran. Et bærende stålskelet er sat udenpå hele østfacaden, tilsyneladende uden hensyntagen til vinduer og funktioner inde i bygningen. Et transportbånd på skrå dominerer sydfacaden af den hvide bygning, mens en rødstensbygning, i højde med de øvrige byejendomme, vender mod Østerbro. Til højre ses Musikkens Hus med (p.t.) omtrent samme formsprog som Nordkraft: store betonkasser med detaljering via vinduer og bæresøjler.

På pladsen ses enkle fine lampemaster, nyplantede kirsebærtræer og nybyggeri af Musikkens Hus i baggrunden. De mange betonklodser, som har tydelige ar efter mange år på fjordbunden, og rustne plantekasser ligger som 'strøet' ud over pladsen. En silokonstruktion af stål kommer til syne på pladsen, når man kigger godt efter, det er spinkelt og falder i ét med kraner mv. på den meget store plads. Facaden mod pladsen vidner om funktionalistisk industriarkitektur fra 1950'erne, domineret af kraftige betonkonstruktioner. Den nederste tredjedel har vinduespartier mellem de bærende søjler, den midterste tredjedel består af siloer med kun små vinduesåbninger, og øverst er påbygget 2 nye etager i samme funktionelle stil, men med mørkt stålnet som beklædning.

Pladsen, Teglgårds Plads, er helt ned i detaljen udformet industrielt – med tal og grafik malet på de store flader. Der er dog også optegnet streger til idrætsbrug. Det giver et åbent og multifunktionelt udtryk, og man må spørge: hvad kan man her? Parkere, dyrke sport, afholde marked eller festival, løbe på rulleskøjter...? En ny mindre teknikbygning på pladsen er beklædt med stål, som matcher beklædningen på de etager der er bygget ovenpå Kedelhuset. De hårde og skarpe stålprofiler understreger det industrielle præg. På facaden er påsat enkle industrilamper. Det hele er rent, rå og funktionelt - tilpasset industriarkitekturen på stedet.

Indgangspartiet på pladsen har en mere menneskelig skala. Her er cykelstativer, lamper og træer, og jernbanesporene, som fører ind i bygningen som da den fungerede som kraftværk, leder naturligt indenfor.



Nordkraft set fra Østerbro ind mod byen, Karolinelund til venstre



Teglgårds Plads med Musikkens Hus under opførelse til højre



Teglgårds Plads



Teknikbygning på Teglgårds Plads

Vest for bygningen er en lille blind gade, Kjellerups Torv, lukket mod Nyhavnsgade, med trapper og en siddeplint. Gaden er fuldstændigt ombygget, og indretningen ændret i sammenhæng med indretningen af Nordkraft. Hele den ene side er et hævet plateau og indgangsparti. Belægningen er støbt beton, og der er vandrerer i støbejern, og lampemaster og cykelstativer modsat repos'et, langs den ældste af bygnin-
gerne. Her er brugt materialer som beton og jern, og designet er enkelt og letopfatteligt. Gaden tilpasser sig Nordkrafts industriarkitektur, men er i modsætning til Teglgårds Plads et tydeligt funktionelt byrum beregnet til blandet trafik, cykelparkering og indgangsparti med plads til ophold og udeservering.

Gående på Østerbro ved Nordkraft om aftenen, oplever man en stemningsfuld belysning. Pullerter mellem fortov og vej kaster lys direkte ud på belægningen, som vifter til begge sider. Fortovet består af betonsten i forskellige størrelser og nuancer af gråt, og der er lys i uret, der ser ud som om det var hentet i en fabrikskhal. Fremspringene i den rene røde murstensfacade understreges af lyset, der kommer nede fra lyskasserne. Fra denne vinkel ser bygningen lukket og 'industriel' ud, fordi vinduerne delvist skjules. I baggrunden ses en byfacade med lys i vinduerne - det varme lys harmonerer og får hele bymiljøet til at syne blødt og venligt. Industriarkitekturen understreges, men på en måde som imødekommer byens aften- og nattelev.

Inde i huset, fra toppen af Kedelhallen, kan man kigge ned i rummet, som er badet i lys fra de mange sprossede vinduer mod syd og vest. På trods af den totale ombygning og mange nye elementer og funktioner, ligner rummet stadig en industrihal, domineret af søjlerne og de kæmpestore arrede kulsiloer. Et neongrønt 3-tal i industrielt design lyser op i det bageste hjørne. En stor jerntrappe fører fra gulvet op til næste etage. Andre nye elementer såsom værn, glasvæg og et halvtag i den fjerne ende er tilføjet rummet. Der er tydelig kontrast mellem de gamle elementer, som er fyldt med spor fra mange års brug og kørsel med tunge maskiner, og så de nye glatte, som er tilføjet.

Kultur- og fritidstilbud og -aktiviteter

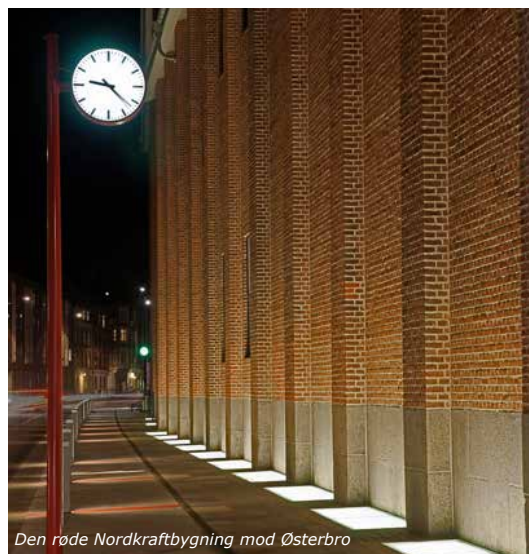
Plakater og skilte både ude og inde fortæller, at her foregår rytmiske koncerter og teaterforestillinger, her er cafebiograf og DGI-hus, KUL midtbyungdomsklub,



Indgang til Nordkraft fra Teglgårds Plads



Kjellerups Torv med nyt hævet indgangsparti til Nordkraft



Den røde Nordkraftbygning mod Østerbro



Kedelhallen set fra det øverste plateau

kunstgalleri, musikskoler mv. Dette er tydeligvis et kulturhus med offentlig adgang, og man møder også turistkontoret VisitAalborg. Det store høje rum er i en eller anden anledning udsmykket med en flyver i loftet - og gulvet er fyldt op med boder som led i et marked af en slags. Fra DGI's cafe på 4. etage er der udkig over det store rum med fitness på repos'et og den høje klatrevæg mod syd. På gulvet er der boldspil igang.

Bevæger man sig gennem huset, er der et helt system af gader og åbne rum. Øst-vest gennem huset en gennemgående gade fra Teglgårds Plads til Kjellerups Torv. Via Teatersmøgen passerer man cafebiografen Biffen, et stort torv defineret af Skråen, en indisk restaurant Mumbai og indgangen til Teater Nordkraft - her passerer folk forbi de opstillede borde. Videre fortsætter man op ad trappen og går tværs gennem Kedelhallen via passagen mellem pengeautomaten og VisitAalborg, forbi indgangen til KUL, hvor plakater på døren reklamerer for et musikarrangement for unge.

Kedelhallen indgår også i de offentlige fællesrum. Rummet fyldes op når der er events, men ellers er det tomt. Restaurant Azurra, som holder til for enden af Kedelhallen, har 'ude'servering i Kedelhallen - udenfor restaurantens glasvægge. I hjørnet er en lille kaffebar hvor folk står og sidder ved borde. Går man op ad trappen, åbner et nyt rum sig, med hul ned til den indre gade. Her er indgangen til DGI-huset og Kunsthal Nord.

Oplevelseszone - byliv og havnefront

Den store trappe fra Østerbro og Kjellerups Torv er et mødested for folk der venter på hinanden, ryger eller trækker frisk luft. De nye byrum hele vejen rundt om Nordkraft er indrettet til 'byliv', med belægninger og belysning der markerer at her er der mulighed for at noget særligt kan foregå, og på den måde inviterer de til at blive brugt. På Kjellerups Torv ved trappen sidder en gruppe unge på en bænk i solen.

Flere af bygningerne på Østerbro overfor Nordkraft har fået en ansigtsløftning og rummer cafeer, vinbar og Deli Take-away. Cafe Nordkraft er en smart cafe, gennemgribende renoveret og i to etager, og udenfor på fortovet kan man sidde i solen. Ved Karolinelund, den tidligere forlystelsespark, er hegnet pillet ned og der er åbent til parken. Hele byområdet rundt om Nordkraft er under omdannelse.



Kedelhallen som markedshal



Den øst-vestgående hovedsti gennem bygningen



En lille hygge-krog på Kjellerups Torv

Byomdannelsen i området

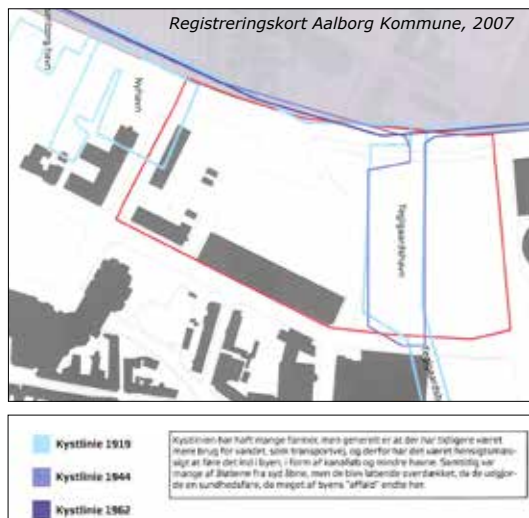
Nordkraft er placeret i den østlige del af Aalborg midtby, en bydel som samlet set er i total forandring. Industrien udbyggede området massivt gennem hele 1900-tallet, og Nordkraft fyldte, da det lukkede ned i slutningen af 1990'erne, et meget stort areal incl. havnearealerne ved fjorden, se illustration senere, i afsnittet om planlægningsforløbet. Der er flere lag af industrihistorie i området, herunder en teglgårdshavn, som fungerede i forbindelse med udgravning af søen i Østre Anlæg, men som blev sløjftet igen i forbindelse med udbygning af Nordkraft i 1950'erne. Se registreringskortet til højre.

Dette afsnit om kontekst handler om projekter og bypolitik i Nordkrafts nære omgivelser i perioden efter ca. 2000. Den ideudvikling, og de 'kampe' om fremtiden, som konkret for Nordkraft fandt sted siden starten af 1990'erne, inden industrifunktionerne var hørt op, beskrives som en del af selve projektet senere i afsnittet om planlægningsforløbet. I øvrigt henvises til kapitel 4 vedr. 1990'erne som en omvæltningstid i forhold til diskurser for Aalborgs udvikling.

Omdannelse af den centrale havnefront

Omdannelse af den centrale havnefront kom på den politiske dagsorden i kommunen efter årtusindskiftet. Foreningen Musikhusets Venner havde siden 1986 arbejdet for at få en centralt placeret og moderne koncertsal til symfonisk musik i Aalborg, og da den daværende rektor for Aalborg Universitet Sven Caspersen, sammen med Aalborgs borgmester Henning G. Jensen, i 2000 aftalte at der skulle bygges et Musikkens Hus på havnefronten, som samtidig kunne opfylde behovet for nye lokaler til universitetets musikuddannelser og Nordjysk Musikkonservervatorium, blev det startskuddet på planlægning af omdannelsen af hele den centrale havnefront.

På det tidspunkt var det første havnefrontsområde mellem broerne i Aalborg tæt udbygget til boliger og kontorhverv, og politikerne havde med 'fjordkataloget' fra 1999 (Aalborg Kommune 1999d) fået vedtaget en kommuneplan for fjordområderne i Aalborg og Nørresundby. De fleste havnefunktioner mellem Limfjordsbroen og Nordkraft var væk, og arealerne foran hele den gamle middelalderby lå forladte hen, mens trafikvejen



i form af Nyhavnsgade, Slotspladsen og Strandvejen, som var etableret i 1970'erne til tung trafik, spærrede adgangen. Der var megen kritik af den første havneomdannelsen mellem broerne, både fra offentlighed, fagfolk og politikere, og den kritik gav grundlag for at at rekreation og kultur blev prioriteret anderledes højt i omdannelsen af den centrale havnefront (borgmester Henning G. Jensen, 2012).

Efter et EU-rådgiverudbud blev Cowi, CF Møller og Vibeke Rønnow valgt som rådgiverteam, og den videre udvikling og udførelse af projektet skete i et tæt samarbejde mellem Aalborg Kommunes tekniske forvaltning på tværs af forvaltningsgrenene Plan & Byg, Trafik & Veje og Park & Natur og rådgivergruppen (www.aalborgkommune.dk/havnefront).

Skabelse af bedre sammenhænge mellem midtbyen og havnefronten var et vigtigt mål for omdannelsen. Den brede og meget trafikerede Nyhavnsgade var en væsentlig barriere for krydsning langs hele strækningen, og spørgsmålet om ombygning og neddrogning af Nyhavnsgade blev et dominerende politisk spørgsmål, hvor byrådet var delt i 2 næsten lige store halvdele. Den ene ønskede neddrogning af vejforløbet til 2 spor, mens den anden argumenterede for at der var behov for at bevare kapaciteten af hensyn til byens handelsliv. Konflikten blev først løst efter kommunevalget i 2005, hvor der viste sig et flertal for ombygning og neddrogning af hele vejforløbet. Med igangsætning af arbejdet i januar 2006 startede den omfattende omdannelse af det centrale havneområde, som i dag bl.a. rummer promenade langs vandet,

mange nye byrum og forbindelser, aktivitets- og rekreativ onshaver, havnebad, Utzoncenter og en stor slotsplads.

Musikkens Hus - et ikon

Som led i planlægningen af en international arkitekt-konkurrence om Musikkens Hus blev placering af huset, sammen med bevaring af 'Kvægtorvet', debatteret ivrigt. En række borgere fra Nørresundby syntes Musikkens Hus lå bedst på 'solsiden', men holdningen, ikke mindst fra universitetets side, var klar, og det blev besluttet at placeringen af Musikkens Hus skulle være på Aalborg Havnefront, mellem Slotshotellet og Nordkraft, som dengang fyldte arealerne helt ud til vandet (Aalborg Kommune 2002e). Når denne del af Nordkraft var ryddet, skulle arealet bruges til 'bufferareal' som en miljømæssig overgangszone i forhold til Korn- og Foderstofvirksomhederne på Østre Havn. Udover musikuddannelserne skulle nu også Aalborg Universitets uddannelse for Arkitektur og Design placeres i huset.

Der blev fundet en økonomimodel med Aalborg Kommune som bygherre, hvor privat indsamlede midler og fondsmidler, sammen med økonomi fra staten til uddannelsesinstitutionerne, skulle bidrage til finansiering af byggeriet. Arkitektkonkurrencen blev udskrevet i 2002, og i 2004 vandt det østrigske arkitektfirma Coop Himmelb(l)au med et projekt, der hurtigt fik tilnavnet 'den gyldne reje', se illustrationen på siden overfor. Imidlertid viste det sig umuligt at realisere byggeriet indenfor den aftalte økonomiske ramme, og der blev igennem længere tid arbejdet med en række tilpasninger. Nordjyske omdøbte en senere version af



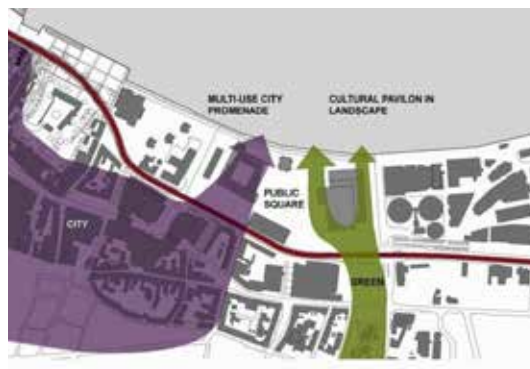
Jomfru Ane Parken, den Centrale Havnefront, 2011

huset til 'klumpfisken', og der var en del kritik af den ændrede arkitektur. I 2006 var man klar til at gå i gang med byggeriet, men efter gennemført licitation måtte byrådet aflyse projektet, idet prisen langt oversteg den økonomiske ramme. I 2007 var situationen således at havneomdannelsen og omdannelsen af Nordkraft var i fuld gang, mens hele 'Musikkens Hus området' var uafklaret. Mens ideen om Musikkens Hus oprindeligt havde igangsat hele havneomdannelsen, var det nu omvendt.

Aalborg Kommune og Realdania indgik en aftale for et nyt Musikkens Hus, hvor Realdania var bygherre for projektet mod at Aalborg Kommune forpligtede sig til driftsstøtte og husleje til Symfoniorkestret. Realdania valgte igen Coop Himmelb(l)au som hovedrådgiver, og for at sikre indflydelse på hele områdets indretning, forærede Realdania Aalborg Kommune en masterplan for landskabsprojektet v. Coop Himmelb(l)au. Alternativt skulle opgaven have været i EU rådgiverudbud, som det var sket for resten af havnefronten.

Det første projekt for Musikkens Hus og planerne for havnefronten lagt ind i kommunens 3D-model. Omdannelsen af havnefronten ses som et lag der lægges udenpå byen. Aalborg Kommune 2007





Øverst til venstre: vinderprojektet for Musikken Hus, 2004. Nedenfor en bearbejdet version af vinderprojektet, 2006. Øverst til højre udkast til ny masterplan for området, 2008. Nedenfor projektforslag til Musikken Hus, 2009. Alle illustrationer v. Coop Himmelb(l)au.

En vigtig forudsætning var ændret siden det første projekt: Korn- og Foderstofvirksomhederne på Østre Havn, som havde været årsag til at Musikken Hus først skulle placeres så langt mod vest som muligt, var nu lukket ned, og hele dette område stod foran planlægning og omdannelse til bymæssige formål. Kommunen afholdt derfor en ny samlet debat om fremtiden for Musikken Hus området og Østre Havn i foråret 2007. På byrådsmødet d. 10.09.2007 blev det aftalt at flytte Musikken Hus længere mod øst til området umiddelbart foran Nordkraft (Aalborg Kommune 2007d), og Coop Himmelb(l)au leverede en masterplan, hvor den vestlige del af området i stedet skulle anvendes til mere almene bymæssige funktioner. Samtidig var der ønsker om at gennemføre den grønne kile, 'Karolinelundskilen', helt ud til fjorden.

Coop Himmelb(l)au havde som en del af masterplanen leveret skitser til et landskabsprojekt, men på grund af en række uoverensstemmelser om projektets økonomi og indretning, afholdt kommunen alligevel i 2011-12 et rådgiverudbud for et nyt landskabsprojekt for Musik-

ken Hus området. Det blev vundet af CF Møller og Cowi, de samme rådgivere som havde stået for resten af den centrale havnefront, se illustrationerne på næste side (Cowi 2012). Coop Himmelb(l)au har dog stadig ansvaret for Musikken Hus' umiddelbare udearealer og plinten, som huset står på.

Der bliver indkørsel til parkering under arealet fra Nyhavnsgade, selvom det ellers længe var en forudsætning for trafikløsningen på havnefronten (Aalborg Kommune 2010m), at den primære indkørsel til området skulle være fra Stuhrsvej og den sekundære fra Rendsburggade. Status pr. september 2013 er, at Musikken Hus netop er taget i brug for uddannelsesdelen, mens koncerthuset indvies i foråret 2014.

City Campus og ungdomsboliger

Efter lokalplanen for det nye Musikken Hus (Aalborg Kommune 2010m), solgte Aalborg Kommune byggegrundene i den vestlige del af området til henholdsvis universitetsformål og ungdomsboliger. Boligselskabet



Skitser til landskabsprojekt og byrum i Musikens Hus området. C. F. Møller, 2012



Himmerland opfører, med Henning Larsen Architects som rådgiver, ca. 235 ungdomsboliger, fordelt på to bygninger i området mellem Musikens Hus og Universitetet. Byggeriet kaldes 'Larsen Waterfront' og indflytning sker i 2013 og 2014. Den ene bygning rejser sig fra to etager mod vest til syv etager mod Musikens Hus i øst, mens den anden bygning stiger gradvist fra tre etager i den sydlige del til seksten etager mod havnen i nord, se illustrationerne ovenfor. Skrånede tage skal ifølge kommunens hjemmeside 'formidle overgangen fra byen til havnefrontens skala' og skabe et 'dynamisk, kraftfuldt udtryk mod havnen' (www.aalborgkommune.dk)

Universitetsbyggeriet 'City Campus' på 20.000 m², også med Henning Larsen Architects som rådgiver, afsluttes også i 2014. Byggeriet skal huse 900 studerende samt faste medarbejdere og forskere på uddannelserne Arkitektur & Design, Medialogi, Humanistisk Informatik og Art & Technology.

Bygningen er organiseret omkring et stort offentligt tilgængeligt atrium med udstillingsarealer, kantine og auditorier og en sydvendt udendørs gård. Gården er tænkt at skulle bruges til bl.a. koncerter og andre offentlige arrangementer, såvel som til et levende studiemiljø tæt ved de studerendes værksteder (www.aalborgkommune.dk). Efterfølgende skal landskab og byrum i området etableres. Hele området forventes at stå færdigt i foråret 2015.

Illustration af universitetsbyggeriet set fra vandet. Til venstre ses ungdomsboligerne, også v. Henning Larsen Architects, og Musikens Hus anes. Henning Larsen Architects





Illustration fra lokalplanen for Østre Havn 2012, Cubo Arkitekter

Østre Havn fra industri kvarter til ny bydel

Efter korn- og foderstofvirksomhederne havde op sagt deres lejemål på Østre Havn, solgte Aalborg Havn arealet til entreprenør- og udviklings selskabet A. Enggaard A/S i 2006. En fælles fordebat med naboområdet Musikens Hus området startede planlægningsprocessen (Aalborg Kommune 2007e). I den forbindelse indhentede Aalborg Kommune og Enggaard A/S i fællesskab forslag og skitser til områdernes fremtid fra 5 arkitektfirmaer, som skulle have fokus på hvert sit tema: byliv og byrum, industriarkitektur, attraktive videnbymiljøer, storskalalandskabet og Lille Manhattan samt det bæredygtige bykvarter. Efter debatten arbejdede Enggaard videre med Cubo Arkitekter og Schmidt Hammer Lassen, for i samarbejde med Aalborg Kommune at skabe et plangrundlag for fremtidig omdannelse og nybyggeri. Der blev arbejdet med at genbruge en række af bygningerne og ikke mindst de industrielle strukturer i en ny plan, som samtidigt havde form som et 'mini-Manhattan' med referencer til de tidligere voluminer på Østre Havn.



Platform4 indrettet i gammelt pakhuis på Østre havn inden nedrivningerne var påbegyndt, 2011



Helsidesannonce for salg af luksuslejligheder på Østre Havn, Nordjyskes boligsektion, 16. juni 2013

Det blev aftalt i byrådet (Aalborg Kommune 2008g), at omdannelsen skulle ske fra vest mod øst og øst mod vest, med det midterste område - Stjerne kvarteret - til sidst. Samtidig blev 'mentale byomdannelse' igangsat, netop med udspring i Stjerne kvarteret og havnebasinet - dvs. midlertidig brug til almennyttige formål for at synliggøre Østre Havn som et aktiv for Aalborg og derved medvirke til at skabe en ny identitet for området. Efter en pause i planlægningen, blev den genoptaget med beslutning om ændrede planprincipper og procesforløb (Aalborg Kommune 2010g). Herefter blev udarbejdet kommuneplanrammer og et 'byomdannelsesprogram'.

Den 'mentale byomdannelse' har bl.a. haft form af udlån af en bygning til Platform4, en gruppe unge ildsjæle, som har arbejdet med teknologi og kunst. Der blev afholdt en lang række workshops og offentlige arrangementer på stedet. I dag er Platform4 flyttet til den tidligere forlystelsespark, Karolinelund. Som en opfølgning på de midlertidige aktiviteter i området blev i 2012 etableret en kabelbane på tværs af bassinet,

en teaterklub 'værk9000' er flyttet ind i en af bygnin-
gerne i Stjerne kvarteret, og 'Byens Rum' gennemfø-
rer forskellige udadvendte aktiviteter fra et gammelt
pakhuis og barakker i området, finansieret af Enggaard.
Endelig ligger kulturfærgen 'om:form', den tidligere
limfjordsfærgen 'Plagen' til kaj i Østre Havn med henblik
på at udvikle en ny kreativ ramme for aktiviteter ([www.
om-form.dk](http://www.om-form.dk)).

I marts 2012 blev en lokalplan for Østre Havn endeligt
godkendt, sammen med et kvalitetsprogram (Aalborg
Kommune 2012c). Enkelte bygninger og bygningsdele
bevares, og den fremtidige bebyggelse skal struk-
tureres ud fra forløbet af de tidligere jernbanespor i
området. Planen giver mulighed for opførelse af byggeri
i nogle af delområderne, mens andre, herunder pieren,
hvor der er lagt op til de højeste bygninger, fortsat
afventer bebyggelsesregulerende bestemmelser. Lokal-
planen har været grundlag for nedrivning af hovedpar-
ten af bebyggelsen i efteråret 2012.

Karolineland

I December 2010 besluttede Aalborg Kommune af af-
vikle forlystelsesparken Tivoliland, tidligere Karolineland,
og igangsætte en omdannelsesproces med henblik

på at skabe en offentlig bypark. Karolineland har været
et offentligt tilgængeligt anlæg siden 1847 og blev gen-
nem 100 år brugt til bl.a. koncerter og 1. maj møder.
I 1947 blev den overtaget af brødrene Lind, som drev
Tivoli Karolineland som forlystelsespark, og i 2007
blev den overtaget af Aalborg Kommune. I efteråret
2011 blev Karolinelunds fremtid sat til debat, og dens
centrale placering i forhold til 'oplevelseszonen' omkring
Aalborg Havnefront og Centrum og de igangværende
omdannelsesprojekter har bidraget til en meget stor
interesse for fremtidige planer med området. Det er
foreløbigt aftalt at udsætte en beslutning om parkens
fremtid, herunder evt. nybyggeri i kanten af parken
(www.aalborgkommune.dk).

Status pr. september 2013 er at parken er ryddet for
forlystelser og åbnet for offentligheden. Der er brudt
hul i muren og pigtrådshegnet ud for Langesgade mod
vest, således at parken er en gennemgangsmulighed
fra midtbyen til Østbyen, og indgangen mod Østerbro
v. Nordkraft er åbnet. En tidligere restaurantbygning er
overtaget af Platform4, som her fortsætter deres krea-
tive værksteder og udadvendte arrangementer. Parken
er åben for midlertidig og eksperimenterende brug frem
til maj 2015, mens parkens fremtid drøftes og afklares.
Brugerforeningen 'Karolines venner' koordinerer aktivi-

Korn- og Foderstofbygningerne på Østre Havn under nedrivning, november 2012





Karolinelund set fra taget af Nordkraft. Der er hugget hul i muren v. Kanalstien ind i parken.

teterne i parken. Der er opstillet multibane, pumptrack bane og en beachvolleybane sponsoreret af DGI, og der er etableret byhaver, som dyrkes af interesserede borgere. Der spilles petanque, males graffiti og forskellige kunstværker på mure og stier, afholdes musikfester og loppemarkeder, og der har været afholdt et 24 timers inlinerløb og Image Festival en uge i sensommeren 2013.

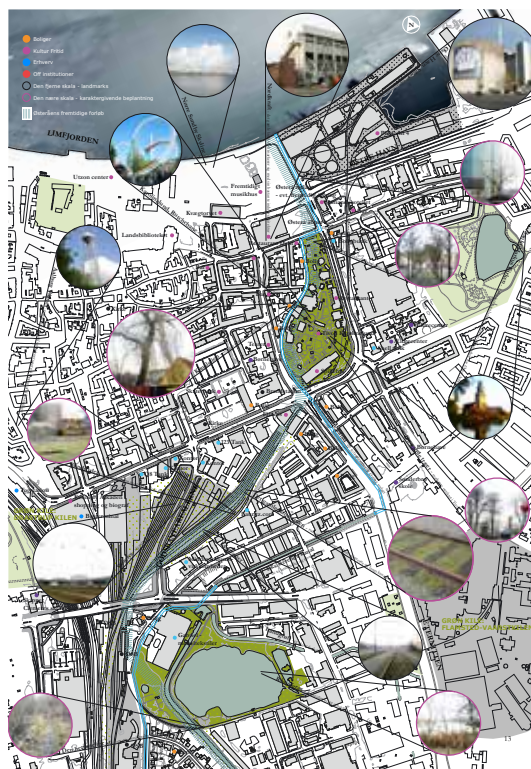


Karolinelund er åben og fyldt med aktiviteter, sommeren 2013

Åbning af Østerå gennem byen

Østerå har siden 1901 løbet i kanaler gennem byen, blandet op med afvandingskanaler fra det åbne land mod syd. Parallelt med realisering af Nordkraft blev ideen om at åbne Østerå som en åben ren å i eget forløb udviklet i kommunen, med mulighed for at opfylde flere formål: Udover at bidrage til et attraktivt rekreativt miljø i omdannelsesområderne fra Gabriel via Godsbanearialet, Karolinelund, Teglgårds Plads og Musikkens Hus området, var formålet at leve op til miljømål om rent vand og bedre økologi samt bedre og mere effektiv afledning af overfladevand og forhindring af fremtidige oversvømmelser i hele Østeråsystemet, herunder det oversvømmelsesbelastede Håndværkerkvarter.

Byrådet har truffet en principbeslutning om at åbne Østerå, og foreløbigt reserveres plads til et åbent åløb gennem de igangværende omdannelsesområder (Aalborg Kommune 2008f, 2009d). Østerå tænkes således integreret i 'Jernbaneparken' på Godsbanearialet, Karolinelund, Teglgårds Plads og Stuhrsvej mellem Musikkens Hus og Østre Havn. Åbning af Østerå hænger tæt sammen med visionen om en styrkelse af 'Karolinelundskilen' som indgår i den overordnede planlægning.



Skitse til åbning af Østerå gennem omdannelsesområderne, Metopos 2009

Ideer og visioner

Nordkraft har udviklet sig på baggrund af mange konkrete forhold og begivenheder på stedet. Det gælder således, at både de fysiske rammer og de mange lokale kræfter, som har aktier i projektet, har været helt nødvendige forudsætninger for, at projektet blev udviklet og gennemført. Det samme kan man sige om de lokale organisatoriske forhold. Men derudover har der været et bestemt sæt af 'rejsende ideer', som har påvirket projektudviklingen. Dette afsnit gør dels rede for disse rejsende ideer (se også kapitel 5 vedr. begrebet 'rejsende ideer'), og dels for nogle af de væsentlige konkrete ideer og visioner for Nordkraft.

Florida og de 3 T'er samt oplevelsesøkonomi

Tænkningen fra Richard Floridas 'den kreative klasse' (2011/2005), om det vigtige i at fokusere på 'talent, teknologi og tolerance' i byomdannelsen, for at skabe attraktive miljøer, som tiltrækker de mennesker som skaber jobs og økonomisk vækst, påvirkede byplan-tænkningen i Aalborg, se også kapitel 2 og 4. Af hovedstrukturen fra 2005 fremgår det at man bestræbte sig for at blive en 'kreativ by':

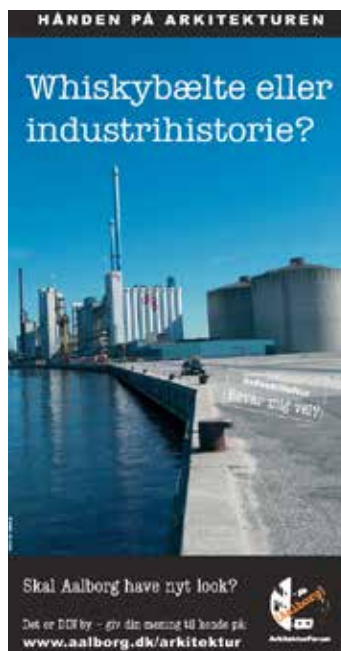
'Nye økonomiske teorier benævner 'den kreative klasse' som den centrale konkurrenceparameter. Fremtidens vinderbyer bliver de byer, der formår at tiltrække kreative talenter indenfor teknologi, musik, kunst mv. Byer, der udviser tolerance overfor mange forskellige typer af befolkningsgrupper, vil vinde kampen om 'den kreative klasse'. (Aalborg 2005a, s. 104-5)

Videre fremgår det som væsentligt for 'den kreative klasse':

'...at byen er kendetegnet ved stor autenticitet, fx historiske bygninger og pladser, men også kulturelt. Stedet skal være specielt. Ikke alle byer skal have et operahus, men autentisk kultur på gadeniveau. Små gallerier, teatre og mere lokal kulturaktivitet.' (Aalborg Kommune 2005a, s. 105).

Disse tanker var således en del af baggrunden for omdannelse af havnefronten og udviklingen af Nordkraftprojektet. De 'rejsende ideer' blev på den måde oversat til aalborgensisk strategisk byomdannelse. Også begrebet 'oplevelsesøkonomi' (Gilmore & Pine 1999) prægede kommunens strategiske arbejde med erhvervs- og kulturpolitik. Tænkningen om oplevelsesøkonomi og kreative alliancer gennemsyrede kulturforvaltningens visioner, ikke mindst i forhold til Nordkraft,

Kampagne om industriarkitektur og industrikultur v. Aalborgs Arkitekturforum, 2004



hvor man søgte at skabe 'synergi mellem kunstarterne og den musiske del af idrætslivet' og skabe rammer for at der kunne opstå 'helt nye hybride kunstneriske udtryksformer i Nordkraft' (mailkorrespondance med projektleder Claus Rene Pedersen, 2013).

Kommunens direktørgruppe besluttede i 2007 at igangsætte et tværgående projekt med henblik på at udvikle en 'oplevelsesøkonomisk strategi for Aalborg Kommune' (Aalborg Kommune 2009b), og byrådet besluttede efterfølgende at placere det i Skole- og Kulturforvaltningen, hvor det blev udviklet i samarbejde med en arbejdsgruppe på tværs af forvaltningerne. I et baggrundsnotat, som var udarbejdet af den tværgående kommunale arbejdsgruppe i 2008-09, blev de oplevelsesøkonomiske elementer i området Aalborg Havnefront og centrum karakteriseret med hensyn til historie, shopping, kultur og bymiljø med henblik på de 'unikke forhold' som kunne bidrage til at skabe en 'tiltrækningskraft' i samspil med de øvrige. Byrådet godkendte på sit møde d. 9. marts 2009 indsatsområdet omkring oplevelsesøkonomiske zoner, og i den forbindelse blev igangsat en indsatsplanlægning for oplevelseszonen ved navn 'Aalborg Havnefront og centrum' (Aalborg Kommune 2009c).

Der var fokus på samspillet mellem bymiljø, kultur og erhverv, og inspirationerne var i høj grad amerikanske, dvs. økonomisk liberale i deres udgangspunkt. Kommunen så sin rolle som central bidragyder i forhold til at skabe rammer og grundlag for privat initiativ, innovation, kultur og yderligere investeringer. Også erhvervspolitisk har Aalborg Kommune fokuseret på vilkårene i den globale kapitalisme, med fokus på at styrke byens rolle i den globale konkurrence og økonomi.

Havnefront og satning på kvalitet

De noget blandede erfaringer med det tidligere developerprojekt Kennedyarkaden, som indgår som en af de andre cases i afhandlingen, se kapitel 6, samt det første havneomdannelsesprojekt vest for Limfjordsbroen, se kapitel 4, bidrog til at man politisk i Aalborg Kommune nu ville satse på højere kvalitet i projekterne, og der blev gennemført studieture til både svenske havnebyer og Barcelona og Marseille m.fl. for at finde inspiration til havnefront og byrum. Londons Tate Modern, indrettet i et gammelt, omdannet kraftværk i en nedslidt bydel ved Themsen, se kapitel 5, var også en klar inspiration.



Nye rekreative forbindelser gennem landskab med udtjente industrianlæg, der står som monumenter. Foto fra Emscher Park, Ruhr.



Cubo Arkitekters illustration af 'Teatersmøgen' i Nordkraft, indgangen fra øst hvor jernbanesporene fører direkte ind i bygningen.



Indgangen til skibsskruefabrikken Zeissehalle i Hamburg. Foto v. Helene Høyer Mikkelsen.

Kommunens politikere så havnefronten som et vigtigt potentiale for fornyelse og branding, ikke mindst som led i konkurrencen mellem byer. 'Vi har kun ét skud i bøssen', blev der sagt om den centrale havnefront, med henvisning til at man ville have et godt resultat - kvaliteten skulle prioriteres højt. (Bemærkningen er overbragt mundtligt fra møder i Teknik- og Miljøudvalget via forhenværende stadsarkitekt Knud Tranholm til afhandlingens forfatter, som var projektleder for omdannelsen af den centrale havnefront 2000-2010.)

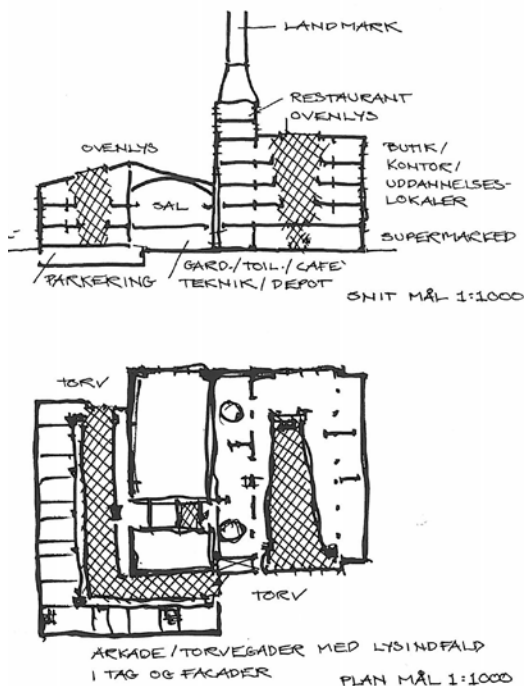
Fokus på industrikultur

Det generelle fokus på den omfattende omstilling fra industri- til videnssamfund bidrog, sammen med mange eksempler på spændende genanvendelser fra byer og områder, som havde været igennem en lignende omstilling, til en promovning af industriæstetik, både blandt arkitekter men også andre grupper. 'Arkitekturforum i Aalborg' førte en kampagne med reklamebannere, som var effektiv i forhold til at igangsætte en debat om de mange udtjente bygninger og anlæg (Aalborg Kommune 2004a). Udstillingen FABRIK om industriens arkitektur i Aalborg blev vist på Nordjyllands Kunstmuseum i efteråret 2002, og bogen af samme navn udgivet i den anledning (Birket-Smith 2002).

Flere interviewpersoner henviser til det store fokus på industrikultur, der var i tiden. Andre industribygninger i Aalborg var nedrevet med en vis debat til følge, men der var centrale kræfter i byen, som så store potentialer netop i Nordkraft. Erfaringerne fra Tyskland har været vigtige her, ikke mindst studieturene til Ruhr og Hamburg, og den inspiration de gav til hvad man kunne få ud af en bygning som Nordkraft i Aalborg (fhv. rådmann Henrik Thomsen, 2012).

Helt konkret blev skibsskruefabrikken i Hamburg en vigtig inspiration. Politikerne, arkitekter, embedsfolk og interessenter blev fascineret af kombinationen af de rå og upolerede rammer og det moderne kulturelle indhold, og de fik her en fælles reference. På samme studietur tog man til Hafencity og så hvordan kulturarven blev genbrugt som identitetsskabende led i en storstilet havneomdannelselse med kæmpeinvesteringer i infrastruktur og nybyggeri (Aalborg Kommune 2006b).

Ruhr og Emscher Park var også inspirationskilde i forhold til ideer om arkitektoniske og kunstneriske nyfortolkninger og genbrug af kulturarven. Det gælder nye måder at forholde sig til landskabet på, genbrug og nyfortolkning af nogle af de kæmpemæssige arealer, som industrialiseringen havde lagt beslag på, til nye



Tv: Illustration fra dai arkitekter ingeniører/Skanskas ideoplæg vedr. Nordkraft, 1999
 Th: Avisomtale vedr. projektideen TeknoVision i Nordkraft, 1999

rekreative byrum og forbindelseslinjer samt økologiske natur- og udfoldelsesrum i byen. Det gælder både i forhold til omdannelse af havnefronten som en vigtig forbindelse, og ideerne om at åbne Østerå gennem byen som en ny økologisk forbindelse mellem en serie tidligere industriområder.

Covent Garden i London var en konkret inspiration eller 'rejsende ide' til Nordkraft, idet Kedelhallen som 'Nordens Covent Garden' indgik som ide i konkurrenceprogrammet i forbindelse med EU-rådgiverudbuddet til Nordkraft, 2005. Man forestillede sig at Kedelhallen skulle summe af liv, kultur og markedsstemning.

'Nordens 'Covent garden' er tænkt som et sammenhængende område for små butikshandlende, café og restauration samt måske små løse studepladser til lejlighedssalg.' (Aalborg Kommune 2005g)

Brugen af Covent Garden formidlede et ønske om et indhold og en stemning, men er også et eksempel på en rejsende ide, som aldrig rigtigt slog rod - navnet bliver således ikke brugt mere.



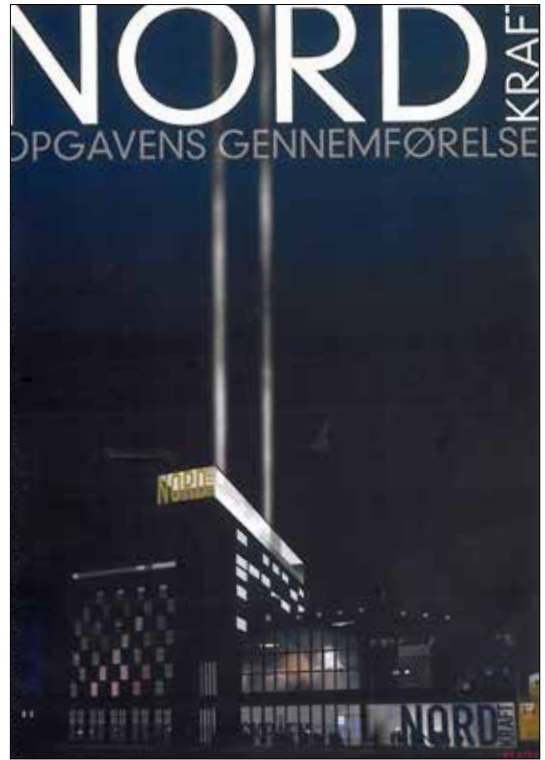
Covent Garden i London var inspiration til Skråens og Aalborg Kommunes indledende vision om Kedelhallen som i konkurrenceprogrammet fra 2005 blev døbt 'Nordens Covent Garden'.

Illustration v. Cubo Arkitekter som led i rådgiverkonkurrencen 2005. Den pragmatiske måde at genbruge kvaliteterne i de gamle indstribehaller til helt andre funktioner understreger projektets symbolske karakter i forhold til transformation af Aalborg fra industriby til videnby.





Skitseforslag til Teglgårds Plads med åløb, silo, jernbanespor og industrielle markeringer og optegninger af pladsen. Landskabsarkitekt Preben Skaarup, 2010.



SchmithHammerLassens konkurrenceoplæg til 'genskabelse' af de karakterfulde nedrevne skorstene på Nordkraft, 2005.

Cubo Arkitekters illustration af en mulig indretning af loftrum over Kedelhallen, som tidligere blev brugt til fordeling af kul i kedlerne, 2005.



Det gennemførte projekt

Bevaring, ombygning og tilbygninger

Den del af Nordkraft, som blev bevaret og ombygget, består af 5 sammenbyggede haller: 'Kedelhallen' i røde sten mod vest, opført 1944-48, og den hvide 'Turbinehallen' med det runde tag, med opførelsesstart samtidig med Kedelhallen og afsluttet samtidig med det høje hvide 'Kedelhuset' med skaktern i 1958. 'Mellembygningen' forbandt Turbinehallen og Kedelhuset og bar de 2 tidligere, markante skorstene. 'Transformerbygningen' langs Østerbro i røde sten er opført i 1946. (Aalborg Kommune 1996b)

Ved projekterings start var der ikke endelig klarhed over, om der var basis for at de to høje bygninger 'Mellembygningen' og 'Kedelhuset' mod øst skulle omfattes af projektet. Bl.a. derfor blev byggeprojektet opdelt i 3 faser eller 'afsnit', nemlig A vedr. facade- og tagrenovering på Kedelhal, Transformerbygning og Turbinehal, B omfattende ombygning af de samme bygningsafsnit og C omfattende renovering og ombygning af Kedelhuset og Mellembygning.

Som led i byggeafsnit A, som blev afleveret i juni 2008, blev alle rødstensfacaderne rensat og omfugtet, der blev isat nye tilpassede jernvinduer, og taget over de omfattede dele blev skiftet. Et år senere (byggeafsnit B) blev den første del af ombygningen færdig, og Skråen, Biffen, ungdomsskole, iværksættere, kunsthall m.fl. flyttede ind. Som hovedprincip er alle overflader og



Med byggeafsnit B blev den første del af Nordkraft taget i brug i 2009. Udover de konkrete aktiviteter blev der skabt en ny offentlig gennemgang via Teatersmøgen, det store torv udenfor Skråen og Kedelhallen.



Snit v. Cubo Arkitekter

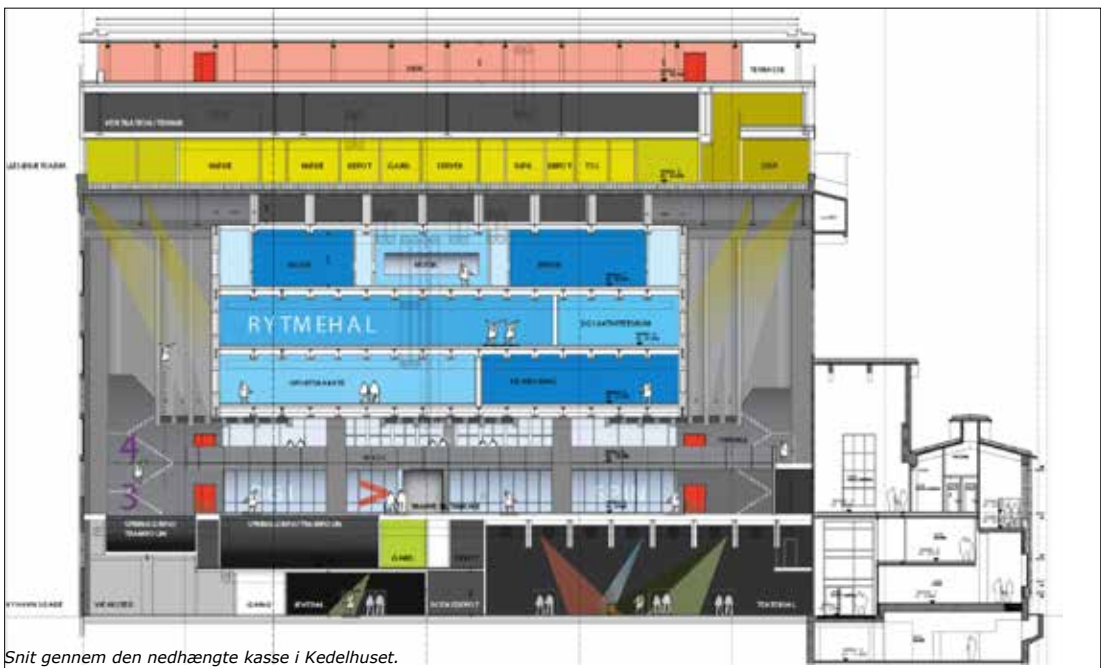


Byggeafsnit C vedrørte de høje bygninger som bl.a. indeholder sport og genoptræning, teater, kunst, musikskoler og universitet.

bygningsdele, som har kunnet genbruges, bevaret og repareret. Nye elementer i form af dæk, vægge, døre, trapper osv. er udført i moderne materialer og enkel udformning med respekt for den industrielle karakter i huset (Cubo Arkitekter 2006b).

Som det fremgår af snittet på forrige side, og i øvrigt af Cubo Arkitekters illustration i afsnittet om ideer og visioner, som stammer tilbage fra konkurrenceprojektet i 2005, er den store Kedelhal bevaret som et åbent rum, mens der er 'nedhængt' en stor kasse med 3 etager i det voluminøse Kedelhus, hvorved det store rum fortsat fornemmes og udnyttes til bl.a. en høj klatrevæg på sydturen. Siloerne mod øst, som forhindrer lyset i at trænge ind i hallen, er indrettet til kontorarbejdspladser for interessenterne. De mørke rum i Mellembygningen, Kedelhuset og Transformerbygningen er udnyttet til omklædning, teatersale, biografale mv. Der er bygget 2 etager ovenpå Mellembygningen og Kedelhuset, og et trappetårn er bygget på hjørnet mod Kjellerupsgade og Nyhavnsgade.

Efter halvandet år, hvor Nordkraft fungerede på 1/3 kraft, blev den sidste del færdig og taget i brug af DGI og teatre m.fl. i slutningen af 2010, (byggeafsnit C). Det samlede Nordkraft blev indviet d. 14.10.2011 med stor reception, underholdning og taler.



Snit gennem den nedhængte kasse i Kedelhuset.

Byrummene omkring Nordkraft

På luftfoto herunder ses området fra 2012. Musik-
kens Hus området er stadig i dag (oktober 2013) en
byggeplads, men området tages gradvist i brug til de
forskellige funktioner fra september 2013 og frem til
2015. Se i øvrigt fotos af byrummene i afsnittet 'det
fremmede blik'.

Kjellerups Torv på Nordkrafts 'byside' hed tidligere Kjellerupsgade i sammenhæng med gaden syd for Østerbro. Kjellerups Torv er lukket mod Nyhavnsgade, og der er kun biltrafik til og fra P-pladsen mod vest, samt små varevogne som kører til og fra Nordkraft, med vendeplads ved bygningen i den nordlige ende. Kjellerups Torv er fuldstændigt omlagt som led i Nordkraftprojektet v. Egebjerg By og Landskab. En stribe areal langs bygningen er indrettet til indgangsparti med trapper og ramper op til indgangsniveauet. Resten af gaden er indrettet med et smalt kørespor, cykelparkering og et lille torv ud mod Nyhavnsgade med et kunstværk på en gammel facade. Belægningen er støbt beton, og lamper og belysning er tilpasset armaturer og lysprincipper på Nyhavnsgade og havnefronten.

Teglgårds Plads mod øst er markeret med et åløb fyldt med sand på tværs af pladsen, kantet med betonblokke hentet op fra fjordens bund. Den sydlige del omkring indgangspartiet er flisebelagt med jernbanespor der fører ind i bygningen, og beplantet med kirsebærtræer.

Cykelparkering ved indgangen fylder et stort areal. Resten af fladen er belagt med hård asfalt med påmalede linjer, felter og tal. Derudover er der en spinkel rund ca. 20 m høj stålsilo. På fladen er fordelt et antal gamle bundsikringsblokke af beton og nogle store firkantede flytbare plantekasser med piletræer.

Syd for pladsen er Karolinelund, den tidligere forlystelsespark som nu er kommunal grøn park med forskellige midlertidige kultur- og iværksætterfunktioner, bl.a. sport, musik og nyttehaver for midtbyens beboere. Forpladsen til Østerbro er omdannet i sammenhæng med Østerbro og Teglgårds Plads med fliser i samme mønster. Østerbro er indrettet med bredere fortove end tidligere, og et smalt kørespor som deles af cykler og biler. Ny belysning er tilpasset Nordkrafts industriraketter, samtidig med at det er behageligt og opfordrer til ophold.



Østerbro på strækningen syd for Nordkraft.



Skråfoto af området omkring Nordkraft, 2012

Planlægningsforløbet

Udover de angivne kilder til beretningen om planlægningsforløbet er brugt referater fra koordineringsmøder mellem bygherre, rådgivere og interessenter, som blev holdt hver 14. dag i årene 2006-09 samt referater fra de sjældnere styregruppemøder (Niras 2006-2010).

Nordkraft lukker og nye muligheder opstår

Denne første del af planlægningsforløbet, fra Nordkraft lukkede ned som kraft-varmeværk og indtil byrådet traf beslutning om at gennemføre et projekt, rummer en række overvejelser og konflikter eller kontroverser, som er centrale for at forstå projektets betydning i byen.

Nye kultur- og byformål i de gamle haller?

De centrale havneindustrier i Aalborg var i færd med at lukke ned i slutningen af 1990'erne, og der blev som tidligere nævnt sat mange kræfter ind i omdannelse af den centrale havnefront. Nordkraft fungerede som reservestation for Nordjyllandsværket frem til 1. april 1999, hvorefter det lukkede ned. Allerede i 1994 havde en arbejdsgruppe nedsat af Aalborg Turist- og Kongresbureau foreslået at Nordkraft skulle omdannes til 'Verdens første "Kulturkraftværk"' (Aalborg Turist- og Kongresbureau 1994). I forbindelse med Fjordkataloget (Aalborg Kommune 1999d), blev der lavet registreringer og gjort overvejelser over hvordan industriområderne kunne omdannes. Der blev i fjordkataloget nævnt en mulighed om etablering af et grønt område, evt. med kanalmiljø i den østlige del af Nordkraftområdet, mens Nordkraftthallerne fra 1940-1950'erne blev nævnt som mulighed for genbrug til kultur og erhvervsfunktioner.

Men det var ikke kun kommunens planlæggere, som havde fået øje på de store haller som en ressource for nye funktioner. I anledning af 125 års jubilæumsåret for arbejderbevægelsen i 1996 skrev Lars Borberg teaterforestillingen 'Det syngende hjul', som blev opført i Kedelhallen - efter etablering af midlertidige sikkerhedsforanstaltninger. 3 år senere, i 1999, arrangerede Kunstpavillonen, som senere flyttede ind i Nordkraft, en stor udstilling ved navn 'Kulturland' i Nordkraft og Kvægtorvet, som lå overfor. På det tidspunkt var Nordkraft taget endeligt ud af drift, og diskussionerne om bygningernes fremtid begyndte for alvor.



Teknisk plan for Nordkraft da kraftværket var i funktion

Som led i debatten om Fjordkataloget i 1999 indkom en række debatindlæg om hvad Nordkraft kunne bruges til, og om det kunne bevares fremfor at nedrives, som ellers var den officielle aftale mellem Elsam og Aalborg Havn. DAI-gruppen A/S og Skanska Jensen A/S udarbejdede et idekatalog for Nordkrafts fremtid i maj 1999, hvor Nordkraft blev sat ind i en vigtig bymæssig sammenhæng, beliggende i krydset mellem havnefronten og den grønne Karolinelundskile, se illustrationen næste side (DAI-gruppen og Skanska Jensen 1999). Her blev argumenteret for en bevaring af Nordkraft med skitser af hvordan de centrale bygninger måske kunne udnyttes til kommercielle, kulturelle og andre bymæssige formål. Der blev henvist til en politisk uenighed mellem 2 centrale byrådspolitikere, kulturrådmand Nils Bell (V) og tekniskrådmænd Ib Rasmussen (S). Mens Nils Bell blev citeret for, at det ville være en fejltagelse blot at rive de gamle Nordkraftbygninger ned, med henvisning til at masser af andre byer har fået noget spændende ud af den slags gamle bygninger, blev Ib Rasmussen citeret for at de samme bygninger ikke var noget at gemme på, se illustrationen på næste side.

En arbejdsgruppe med den socialdemokratiske LO-formand og byrådsmedlem Kaj Poulsen og AAUs daværende prorektor Jørgen Østergaard i spidsen foreslog omdannelse af Nordkraft til 'TeknoVision', et håndværker- og industrimuseum ala Eksperimentariet i de gam-

le Tuborghaller nord for København. Den økonomiske hovedide var at konvertere de penge Elsam ellers skulle bruge på at nedrive bygningen, hvilket de var kontraktligt forpligtet til, til at indrette bygningen til de nye funktioner, se illustrationen fra Nordjyske tidligere. Der blev lagt et stort arbejde i at udvikle ideen, som imidlertid strandede. Men selv om TeknoVision ikke kunne realiseres, fik ideen alligevel betydning for opbakningen til at bevare og omdanne Nordkraft - mange var begyndt at tænke i tilsvarende baner, og bevaring blev ikke længere afvist som urealistisk. Tidligere stadsarkitekt Knud Tranholm oplevede at Kaj Poulsen fik direkte betydning for den politiske opbakning til bevaring:

'...det var ikke lige noget der bare kom, jeg tror ikke man skal undervurdere at LO-formanden ville lave arbejdermuseum, TeknoVision - så der var nogle folk rundt omkring i byen, som syntes det skulle bevares, det tror jeg var med til at skabe en politisk opbakning.' (Fhv. stadsarkitekt Knud Tranholm, 2012).

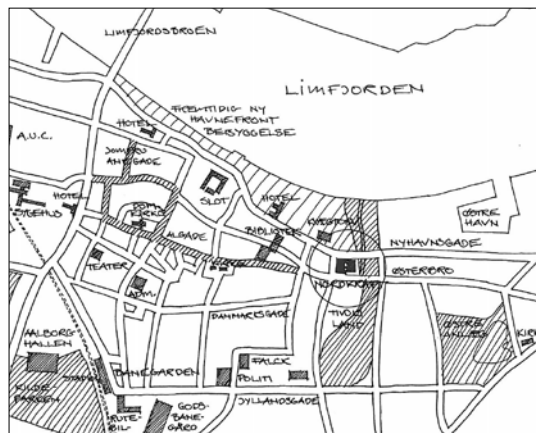
Planerne om at bygge et Musikkens Hus på havnefronten blev omtalt i de lokale medier, og i 2001 blev omdannelse af den centrale havnefront og de privatejede tidligere værftsarealer mod øst sat til offentlig debat (Aalborg Kommune 2001a). Kommunens debatpjece om en fremtidig omdannelse af havnefronten handlede ikke direkte om Nordkraft, som dog alligevel tiltrak sig opmærksomhed som nabo til havnearealerne. Nedrivning af de store anlæg affødte i sig selv en række offentlige møder og rundvisninger i Nordkraft. Igennem

hele forløbet er Nordkraft blevet omtalt og vurderet i relation til havnefronten og Musikkens Hus med hensyn til bymiljø og bevaring af kulturarv, arkitektur og kulturelt indhold. Nordkrafts identitet er således skabt i kraft af sin relation til konteksten.

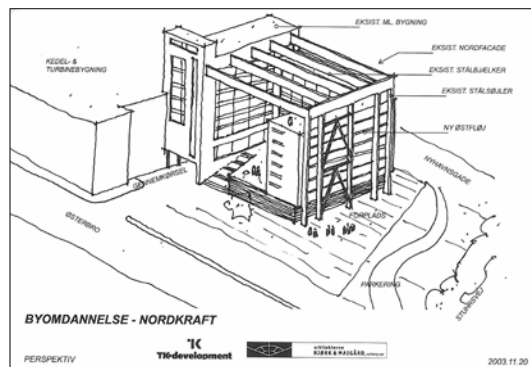
Helhedsorienteret byfornyelse

Efter årtusindskiftet var Østre Havn efterhånden det eneste tilbageværende industriområde på en lang havnestrækning, og Østerbrokvarteret, som lå umiddelbart bagved, blev udpeget af Aalborg Kommune til helhedsorienteret byfornyelse som blev søgt og bevilget fra Økonomi- og Erhvervsministeriet. Kommunen satte fokus på området som en 'overgangszone' mellem havn og boligkvarter. I forbindelse med borgerinddragelsesprocesserne blev nedsat arbejdsgrupper om henholdsvis 'byrum', 'det grønne', 'trafik', 'Nordkraft', 'sociale foranstaltninger' og 'fremtidige planer - ideudvikling og dialog'. Den gamle indfaldsvej Østerbro, der i værftets storhedstid havde været levende og fyldt med butikker, var nu nedslidt og med kun få butikker tilbage. Karreen øst for Sømandshjemmet blev beskrevet som 'yderst blandet og ustruktureret'. Der var bilforhandler, dækfremstilling, en spegepølsefabrik, en grillbar, jernbanespor og nogle få meget dårlige boliger. Flere investorer arbejdede løbende på at skabe muligheder for en omdannelse af karreen. (Aalborg Kommune 2002a):

'Generelt må man sige, at en del af området fremtræder meget rodet og uden struktur og er præget af nærheden til erhvervs- og havneområderne. Området



Tv: Kulturrådmand Nils Bell (V) viste stor interesse for bevaring og omdannelse af tidligere industribygninger, heriblandt Nordkraft, i modsætning til tekniskrådmænd Ib Rasmussen (S) Ovenfor: Illustration fra dai arkitekter ingeniører/Skanskas ideoplæg fra 1999



TK Development havde option hos Elsam på Nordkraftbygningerne og arbejdede for at udvikle et projekt, som kunne give økonomisk overskud. Illustrationen viser en af flere kompromismodeller fra udviklingsforløbet.

fremstår i dag som "byens bagside" mod havnen og har et dårligt image som et nedslidt og forsømt område i Aalborg.' (Aalborg Kommune 2002a)

Det helhedsorienterede byfornyelsesprojekt blev drevet af en kommunal projektgruppe, sammensat på tværs af forvaltningerne og ledet af Teknisk Forvaltning. Projektet rådede over en ramme på 10 mio. kr til planlægning og gennemførelse af mindre projekter vedr. byrum, trafik, kultur og sociale forhold. Der indgik som nævnt en mulig omdannelse af Nordkraft i programmet, hvilket medvirkede til en drøftelse af projektet på tværs af forvaltningerne. Nordkraft voksede sig dog hurtigt til et meget større, selvstændigt projekt med sit eget liv. Et ønske om at Tivoliland (Karolinelund) skulle åbnes ved Østerbro og på den måde forbindes med midtbyen blev fremhævet i byfornyelsesprogrammet. Det blev undersøgt, men i første omgang afvist af økonomiske grunde.

TK Development og spørgsmålet om bevaring

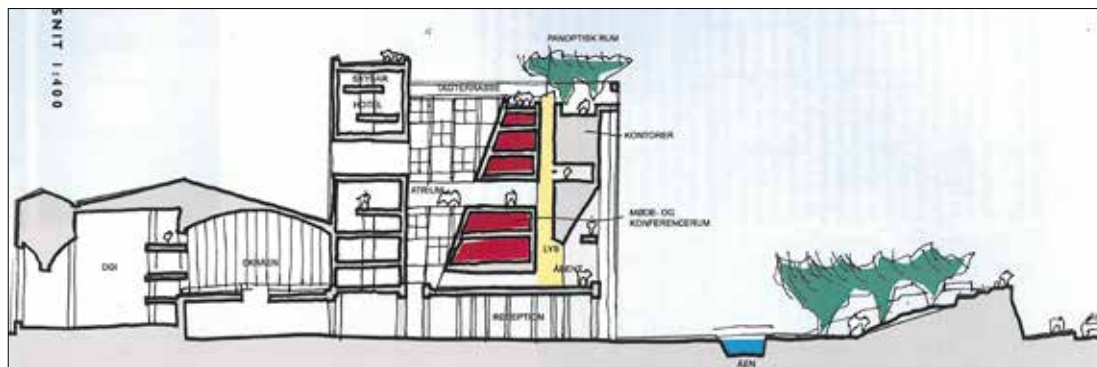
Nordkrafts ejer Elsam indgik aftale om option på bygningerne til TK Development, som så gode muligheder for at indrette kontorer og andre funktioner i bygningerne - de udviklede en vision om at indrette et "center" bestående af kontor- og undervisningsfunktioner med diverse fællesfunktioner, samt en række alment tilgængelige funktioner i stueetagen (TK Development 2002 og Aalborg Kommune 2003d). Med TK Development som mulig fremtidig ejer, Bjørk & Maigaard som arkitekter og Aalborg Kommune som myndighed blev samarbejdet om udvikling af et projekt for omdannelse af Nordkraft sat igang. Spørgsmålet om bevaring af bygningskomplekset blev imidlertid hurtigt centralt for

hele det videre forløb. Der var enighed om at bevare den ældste kedelhal mod Kjellerupsgade og at nedrive de nyeste bygninger i den østlige del. Uenighederne drejede sig om den høje mellembygning og det store Kedelhus, som TK Development ønskede at rive ned og erstatte med nybyggeri i samme skala - til moderne kontorer eller boliger, hvis det var muligt. Kommunen derimod ønskede at bevare hele komplekset incl. Mellembygningen og Kedelhuset mod øst og udnytte kulturarven og de rå haller, og den diskussion kørte frem og tilbage gennem et stykke tid (fhv. stadsarkitekt Knud Tranholm, 2012).

Divisionsdirektør for TK Development Erik Godtfredsen forklarer, at det klientel af kontorlejerne, som TK Development har og også dengang havde kontakt med, simpelthen ikke er interesserede i det rå og rustikke, som Nordkraft udstråler:

'Altså jeg synes da det er charmerende, men det var ikke et sted jeg ville synes var sjovt at have kontor, have arbejdsplads... det er et lidt andet klientel - altså nu Hjulmand og Kaptajn, de vil gerne have en anden placering, de skal have noget mere areal, dem tror jeg aldrig du ville se nede i sådan et hus der' (divisionsdirektør Erik Godtfredsen, 2012)

I 2002 udarbejdede og udsendte Teknisk Forvaltning en debatpjece om Nordkraft (Aalborg Kommune 2002c). Pjecen stillede spørgsmål til bevaring, anvendelse, parkering og den grønne forbindelse. Præmissen var, at omdannelsen skulle ske primært for private midler. Debatperioden varede 8 uger.



Principsnit for omdannelse af Nordkraft med bevaring af kedelhuset, Cubo Arkitekter 2003

En lang række kulturinteressenter henvendte sig som led i debatten, heriblandt Foreningen Skråen, den Rytmske Dag- og Aftenskole, Aalborg Musikskole og en projektgruppe for et dansehus 'Dance House', og et tæt samarbejde om anvendelse af Nordkraft blev indledt mellem Teknisk forvaltning og Skole- og Kulturforvaltningen, som havde den daglige kontakt med kultur- og fritidsinteressenterne og kendte til deres behov, interesser og økonomi. I oktober 2003 besluttede Skole- og Kulturudvalget og Teknisk Udvalg, at der skulle 'igangsættes en analyse af mulighederne for at skabe en samlet vision for Nordkraftområdet og et politisk beslutningsgrundlag - indeholdende både en kultur- og fritidsvision og en plan for fysisk omdannelse af området i harmoni med havnefronten og resten af byen' (Aalborg Kommune 2003d). Analysearbejdet, som skulle opfylde dette 'kommissorium', skete derefter i et tæt samarbejde mellem de to forvaltninger.

Teknisk Forvaltning rekvirerede en arkitektonisk analyse samt ideskitsjer for anvendelsesmuligheder af Nordkraft, ikke mindst det store Kedelhus, som striden med TK Development stod om, hos Cubo Arkitekter, som på det tidspunkt var igang med omdannelse af Centralværkstederne i Århus, sammen med landskabsarkitekt Peter Sørensen. Et af problemerne var at kulsiloerne mod øst lukkede af for dagslys i de nederste etager. De foreslog at man udnyttede kulsiloerne, lagde etagedæk ind i en del af det store rum og samtidig kunne trække lys ned, også til etagerne i mellembygningen, og at Kedelhuset kunne anvendes til hotel og kontorer (Cubo Arkitekter og Peter Sørensen 2003). Fhv. stadsarkitekt Knud Tranholm husker skitserne som betydningsfulde for den senere politiske beslutning om kommunal overtagelse af bygningerne (interview 2012).

Kommunal overtagelse af Nordkraft

Overvejelser om, hvorvidt kommunen skulle overtage bygningerne i stedet for TK Development, endte med at sidstnævntes option ikke blev fornyet, men at kommunen i 2004 købte bygningerne af Elsam for selv at stå for projektudvikling og omdannelse af Nordkraft. Tidligere rådmand Henrik Thomsens oplevelse var, at det under alle omstændigheder var kommunen, som skulle 'levere' de ønskede kulturinteressenter i huset:

'...altså TK Developments udgangspunkt var vel at de skulle have et eller andet butiksareal, altså ud fra deres koncept, og det de så ikke kunne bruge, det skulle kommunen så gå ind og finde nogle aktiviteter til, og da den proces blev ved med at køre, så sagde man, nu kan vi ikke blive ved med at vente på at komme videre, nu går vi direkte til Elsam.' (Fhv. rådmand Henrik Thomsen, 2012)

Kedelhusets fremtid afhæng fortsat af, om det ville lykkes at finde funktioner og finansiering til at ombygge det. Men den afhæng også af de politiske holdninger og mål. Borgmester Henning G. Jensen fortæller, at han skiftede holdning til Kedelhuset i forbindelse med konkurrencen om Musikkens Hus på havnefronten foran Nordkraft. Efter at have set en 3D-visualisering af Musikkens Hus fra vandsiden, med og uden Kedelhuset, gik han ind for bevaring af hele det store bygningskompleks. Udover at det var en måde at få både Venstre og SF med i en række budgetforlig, så han hvordan byens bagside ville blive eksponeret uden en høj bygning:

'...jeg kan huske vi sad i dommerkomiteen, dengang jeg så det der virtual reality, hvor Nordkraft var væk og Musikkens Hus lå der, og så Kanalcafeen og så den der

genbrugsforretning og søkvipering, at det var Aalborgs havnefront, sagde jeg: det går ikke! Der skal være en høj bygning på det sted, det skal der.' (Borgmester Henning G. Jensen, 2011)

Efter flere års analyse og drøftelse af visionen, besluttede byrådet i juni 2005 at igangsætte realiseringen af projektet, og organisering af arbejdet, herunder rådgiverudbud og samarbejde med interessenter, blev aftalt (Aalborg Kommune 2005f).

Bevaring og arkitektur

Efter beslutningen om at gennemføre projektet blev truffet, var der en lang række overvejelser og konflikter og kontroverser om bevaring og arkitektur i Nordkraft. De inkluderer blandt andet overvejelserne om funktioner i huset og rummer dermed også samarbejdet med interessenterne om de fremtidige rammer om aktiviteterne.

Allerede i 2004 havde kommunens tekniske forvaltning formuleret en række bevaringsprincipper for Nordkrafts facader mod henholdsvis Kjellerupsgade, Østerbro, Karolinelundsvej og Nyhavnsgade (Aalborg Kommune 2004c). Målet var at fastholde de enkelte bygningsdeles karakteristiske facadestrukturer, vinduesformater, porte, materialer og farver. Principperne indgik som grundlag for udbuddet og den senere lokalplan.

Nordkraftprojektet blev annonceret i rådgiverudbud efter EUs bestemmelser i en prækvalifikationsrunde i 2005, hvorefter følgende totalrådgivere blev udvalgt til at afgive tilbud: Dorte Mandrup Arkitekter A/S, Arkitema K/S, Arkitekterne Bjørk & Maigaard ApS, Schmidt, Hammer & Lassen K/S, Friis & Moltke A/S, Cubo



Fra kommunalt dokument om bevaringsprincipper, 2004

Arkitekter A/S og 3xNielsen A/S som dog endte med ikke at fremsende tilbud. I konkurrencen var rådgiverens hovedopgave at komme med en ide og vision for hvordan bygherren kunne udvikle Nordkraft indholdsmæssigt og arkitektonisk, og et forslag til hvordan rådgiveren kunne indgå i den efterfølgende proces med inddragelse af interessenter og brugere i udarbejdelsen af byggeprogram, design, projektering og realisering (Aalborg Kommune 2005g og 2006a).

Cubo Arkitekter vandt konkurrencen sammen med Arkitektfirmaet Nord, landskabsarkitekt Egebjerg By og Landskab, ingeniørerne Korsbæk & Partnere samt Brix & Kamp og endelig et kommunikationsrådgivningsfirma Dansk Projektrådgivning (Cubo Arkitekter 2005). Cubo Arkitekter blev herefter tilknyttet projektet som hovedrådgiver. Cubos konkurrenceforslag udmærkede sig ifølge dommerbetænkningen med sin vægt på Nordkraft som kulturel dynamo i byen og bevaring af de primære bygningskonstruktioner og rum i forhold til en fortælling om både Nordkrafts historie og industriarkitekturens kulturhistorie, koblet med en god forståelse for interessenternes behov og en god hoveddisponering (Aalborg Kommune 2006a). I dommerbetænkningen fik forslaget bl.a. disse ord med på vejen:

'Projektet er indlevet, nærværende og med stor kærlighed til det eksisterende Nordkraft. Troværdigheden beror på, at projektet er både mangfoldigt, komplekst og overraskende i dets valg. Forslaget viser en række eksempler på, hvordan meget forskellige rum i komplekset kan udnyttes og fremstå med særpræg, som det har været vigtigt at lytte til. Arkitekturen er en frodig, befordrende collage, ikke et stramt og ubøjeligt layout. Dermed overbevises man om, at forslagsstillerne har de nødvendige redskaber til at få brugerne til at mødes omkring den ønskede synergi, så der opstår effektive og inspirerende naboskaber i nærværende og arkitektonisk stærkt formulerede rammer.' (Aalborg Kommune 2006a)

Cubos renoveringsstrategi blev formuleret i november 2006 som en bearbejdning af skitseprojektet fra konkurrencen. Hovedelementer i strategien var at bevare overfladekarakteren og samtidig spare anlægskroner. Betonhusene blev udvendigt isoleret og retableret. Indvendigt skulle overflader efterlades som de var, med nødvendige reparationer af fx gulve. Alle installationer skulle føres synlige, og kontakter, afbrydere, kabel-

bakker mv. placeres direkte på væggene. Udover det økonomiske incitament handlede renoveringsstrategien om kulturarv og materialekvalitet. Som det fremgår af renoveringsstrategien:

'At bevare alle overflader og installationer intakte således at de til dels bekræfter husets historie, dets patina og brug. Dette sikrer en genanvendelse af en lang række materialer som besidder en række kvaliteter - dels fordi de som materialer er ubetalelige men de udtrykker også en daværende sans for kvalitet som skal værdsættes. Ovenstående betyder at hvis ikke andet beskrives så bevares den enkelte overflade eller bygningsdel intakt - as found.' (Cubo Arkitekter, 2006b)

Løbende blev foretaget en lang række afvejninger mellem arkitektoniske principper og den konkrete brugsværdi. Fx var det væsentligt for Teknik- og Miljøforvaltningen, at vinduerne i Turbinehallen mod Nyhavnsgade skulle være uigennemtsigtige, så facaden udgjorde en helhed med industriel karakter, og der blev i første omgang sagt nej til en ansøgning om klart glas i Turbinehallen. Senere blev den beslutning dog ændret, så der alligevel kom udkig mod nord fra Multisalen. Projektleder fra Kulturforvaltningen Claus Rene Pedersen, som var meget begejstret for visionen om bevarelse af industriarkitekturen, synes at Teknisk Forvaltning som myndighed ind imellem var for stædige:

'Jeg husker trekvart års skænderi om vinduespartier, hvor vi i første omgang blev tvunget til at alle vinduer skulle være matterede, fordi det var de oprindeligt, så havde I udelukket stort set halvdelen af funktionerne, så var I igang med at spænde ben for det projekt vi



Det Hemlige Teaters event 'første rengøringsdag' i forbindelse med start på ombygningen, 2007

skulle være fælles om. Sådan noget har jeg oplevet en del gange. Som regel har I og vi i fællesskab fundet løsninger...' (Projektleder Claus Rene Pedersen, 2012)

Da det kom til at aftale rammerne for de enkelte interessenter, kom ikke mindst spørgsmålet om overfladebehandling af vægge til diskussion. Ikke alle syntes de rå betonvægge med 'industrielle spor' var sagen lige til deres formål, selvom der var bred enighed om de overordnede principper for huset. Fx blev væggene i Biffen malet hvide i forbindelse med indflytningen. Driftschef Lars Nørgaard fortæller om folks blandede reaktioner på det 'rå look', men at de fleste bliver fascineret af netop det, når de lige fanger ideen (driftschef Lars Nørgård, 2012)

Der var også arkitektoniske konflikter i forhold til de tilføjelser, der skulle udføres. Fx blev der solgt en ejerlejlighed til en cafe, som ejeren selv skulle indrette, og han havde ikke helt det samme syn på transparens og industriarkitektur som Cubo Arkitekters Lars Thiis, der udtaler:

'...sikke en ballade jeg havde med det, de begyndte jo bl.a. at male murene brune og alt sådan noget ikke altså, så der sagde jeg til ejerforeningen nej nu må I få dem til at stoppe det, altså jeg kæmpede jo for at få bare en smule transparens, ellers ville de jo have sat gipsvægge op over det hele ikke.' (Arkitekt Lars Thiis, 2012)

I virkeligheden var en del af brugerne slet ikke interesseret i den transparens, som lå i selve visionen for Nordkraft. Projektlederen fra Skole- og Kulturforvaltningen oplever, at brugerne ikke nødvendigvis er interesserede i det der ser godt ud 'inde i vores hoveder', men i stedet sætter gardiner mv op (interview Claus Rene Pedersen, 2012). Arkitekterne konstruerede en farvepalette ud fra nogle af de farver, som var blevet brugt i Nordkraft, til brug på nogle af de nye elementer '...og derfor var der lidt historie i at man havde de farveklatrer rundt omkring' (Lars Thiis, 2012). Også farverne gav anledning til konflikter - om de enkelte afsnit og lejemål var der stærke holdninger på spil, og sommetider syntes lejerne, at det arkitekterne syntes var fantastisk, faktisk var rædselsfuldt.

Kulturforskelle er kommet til udtryk i holdningerne til hvor 'stilren' indretningen skal være. Driftschef Lars

Nørgård, som håndterer de praktiske problemer i huset til daglig og kender alle interessenterne, reflekterer over den balancegang der er mellem det stilrene og mangfoldigheden, som er det der samtidig ønskes, og han ser sommetider et problem i, at det bliver for 'ensrettet', men siger samtidig at alle er enige om at det er et fint hus, og at man skal holde fast i ideerne, men også finde praktiske løsninger (driftschef Lars Nørgaard, 2012). Omkring inventaret har der været et konflikt punkt om det stilrene kontra det mere anarkistiske. Lars Thiis fortæller, at han er ked af at meget af inventaret i huset er noget 'skrabssammen' og at han foretrækker de 'rene' rum:

'Når jeg viser billeder fra Nordkraft, så viser jeg mine billeder før en masse af inventaret kom ind, så det var renset ned til det essentielle, for at tydeliggøre den historie vi godt vil fortælle (...) Den der auditoriestol som er inde i multisalen, det er jo simpelthen den billigste stol du kan få, ganske enkelt, der synes jeg man fra kommunens side skulle have sagt: hør nu her venner, vi skyder altså flere hundrede millioner ind i det her, så vil vi også have at Aalborg kan vise et produkt som har et rimeligt kvalitetsniveau - så kan vi ikke købe det allerbilligste.' (Arkitekt Lars Thiis, 2012)

Også den kommunale projektleder synes inventaret er en katastrofe, og at det er blevet for billigt, ikke mindst i de offentlige arealer. Han bruger udtrykket at 'der er gået en lille smule Nordjylland i dagligdagen dernede' med henvisning til at tingene skal være så billigt som muligt. Der har været kulturforskelle mellem både interessenterne internt, og mellem arkitekter og interessenter. Lars Thiis pointerer dilemmaet mellem både at være dialogorienteret og samtidig faglig, og mener at



Skråens omstridte stole

der indimellem har manglet respekt for arkitekternes faglighed.

'Men processuelt har vi jo lært meget. At det gælder også om at holde fagligheden helt skarpt i vandet, samtidig med at man så - og det betyder ikke at man skal være stivnakket arkitekt - nej tværtimod at man netop skal kunne lytte rigtigt godt i dialogen og så udrage de ting som er det essentielle, fordi når man har 25 interessenter, så er man jo altså nødt til at være i en udstrakt dialogsituation.' (Arkitekt Lars Thies, 2012)

Nordkraft som vartegn for industrikulturen

Lokalplanen for Nordkraft blev vedtaget i 2006, før den østlige del af Nordkraft var projekteret. Lokalplanen fastlagde, at de eksisterende bygningshøjder skulle fastholdes, men dog at Kedelhuset og Mellembygningen (i lokalplanen kaldet Tårnbygningen) kunne 'ændres under hensyntagen til bygningernes særlige industrielle karakter og struktur.' (Aalborg Kommune 2006e). Da forhandlingerne med DGI senere faldt på plads, og der var ønsker om at lægge yderligere etager ovenpå, blev bygningens profil og skyline i forhold til byen drøftet.



Skitse af Kedelhallen v. Cubo Arkitekter, 2006

Det endte med enighed om ekstra etager på begge bygningerne, men dog således at Mellembygningen fortsat er den højeste af de to bygninger, som det også var fastlagt i lokalplanen. Den daværende rådmand Henrik Thomsen (2001-2006 for Teknisk Forvaltning og 2007-2009 for Skole- og Kulturforvaltningen) redegør for den politiske konsensus i forhold til Nordkraft, netop i kraft af at der var tale om industriarv:

‘.hvis man havde rakt Nordkraft ned og ville bygge noget, som skulle have karakter af det, som er kommet ind i Nordkraft, så ville der have lydt et ramaskrig, så det er noget med at industriarven, eller industrikulturen på det tidspunkt har fyldt så meget, at nu skal vi også prøve at bevare noget af det (...) det har aldrig været til debat, om Nordkraft endda kunne få et par etager, ikke over hele fladen men (alligevel, red.)...’ (fhv. rådm. Henrik Thomsen, 2012)

I forhold til bevaring af industrikulturen var der bred enighed om, at de oprindelige ‘tvillingeskorstene’ på Nordkraft, som var fjernet få år inden omdannelsen blev aktuel, havde fungeret som et vartegn for Aalborg (Aalborg Kommune 2005g). Arkitektfirmaet Schmidt-HammerLassen foreslog i konkurrencen to lysende søjler til erstatning for de tidligere høje skorstene af stål, se illustration i afsnittet om ideer og visioner, og der blev gennem hele planlægningsfasen gjort forsøg på at realisere ideen om på symbolsk vis at genskabe oplevelsen af skorstene på toppen af Nordkraft ved hjælp af lyskegler. Bl.a. blev der i forbindelse med kulturnatten i 2007 eksperimenteret med laserlys, hvilket dog faldt igennem, både fordi det ville blive problematisk i forhold til flytrafik, men også fordi de viste sig at være meget lidt synlige, se foto her på siden. Senere blev der bevilget støtte fra kommunens kunsthøj til ideudvikling i samarbejde med et andet lysfirma med henblik på en prøveopstilling (Aalborg Kommune 2008a). Da det viste sig, at projektet ville blive meget dyrt i el, blev det foreløbigt opgivet. Muligheden af at markere Nordkraft kunstnerisk på taget er dog stadig til stede, hvis man skulle ønske det i fremtiden, når hele området er udbygget. Lars Thiis fremhæver, hvad kunstværket Regnbuen v. Olafur Eliasson har gjort ved Aros og tilføjer:

‘Hvis man nu i en fremtid skal markedsføre Aalborg som et eller andet særligt, så ville det have været rigtig flot at have haft sådan to lyskegler, der stod op om aftenen, prøv og tænk hvad det ikke kunne gøre for det



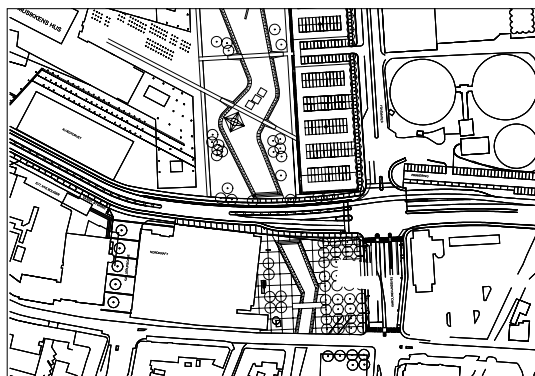
Tv: forsøg med (meget tynde) laserlys, kulturnatten 2007
Th: Ansøgning til Kunstfonen om midler til ideudvikling

område dernede med Musikkens Hus, det vil simpelthen være - det vil der være noget power over. Men det kan man jo stadigvæk arbejde på, hvis man vil.’ (Arkitekt Lars Thiis, 2012)

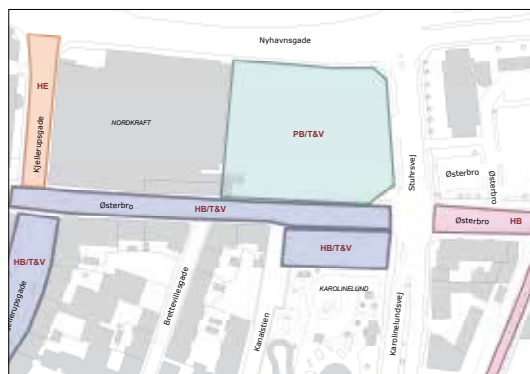
Byrum og trafik

Rådgiveropgaven for Nordkraft havde fra starten indeholdt udearealerne som en del af projektet (Aalborg Kommune 2005g), men i november 2006 overtog Teknisk Forvaltning bygherrerollen for alle udenomsarealer til Nordkraft. De mange igangværende projekter i området, herunder helhedsorienteret byfornyelse og havnefrontsprojektet incl. Nyhavnsgade, var organiseret på forskellige måder, med involvering af forskellige rådgivere og forventninger om medindflydelse fra borgere og andre parter.

Umiddelbart forinden var trafikken på Kjellerupsgade vest for Nordkraft blevet forlagt til Karolinelundsvej mod øst. Dette var forudsætningen for fredeliggørelse af Kjellerupsgade (Aalborg Kommune 2005b). Det blev nu besluttet at Kjellerupsgade vest for Nordkraft skulle omdannes som et særskilt projekt med Egebjerg by og landskab som rådgiver, i tæt sammenhæng med rådgivningen for Nordkraft. Området øst for Nordkraft blev derimod udskilt som et nyt projektområde, styret af Teknik- og Miljøforvaltningen, på samme måde som omdannelsen af havnefronten var organiseret. Østerbro syd for Nordkraft, derimod, og forpladsen til Karolinelund, skulle styres og gennemføres af Trafik og Veje, dog med en koordinering i forhold til projektet om helhedsorienteret byfornyelse, se illustrationen (Aalborg Kommune 2006f).



Fra kommunens helhedsplan for havnefronten, som den så ud ved starten af Nordkraftplanlægningen i 2005, inden Musikskolen Hus blev flyttet mod øst.



Kommunal skitse fra 2007 til fordeling af procesansvar for de mange byrum omkring Nordkraft

Nyhavnsvej blev flyttet så langt mod nord som muligt under hensyntagen til Kvægtorvet på nordsiden af vejen, som på det tidspunkt stod til at skulle bevares, og krydset med Stuhrsvej, se illustrationen. Målet var at sikre et så bredt fortov som muligt foran Nordkraft, både for at få afstand til trafikken, og for at sikre redningsareal i tilfælde af brand. Efter Nyhavnsvej var anlagt, blev planerne for Musikskolen Hus området imidlertid ændret, se tidligere.

Servicetrafik til Nordkraft

Lokalplanforslaget fastlagde adgangsforhold for servicetrafik til at skulle ske fra øst, mens mulighed for serviceadgang fra Kjellerupsgade var betinget af, at der blev lukket for både ind- og udkørsel fra Nyhavnsvej (Aalborg Kommune 2006c). Skråen gjorde indsigelse mod disse bestemmelser og pointerede manglende plads til af- og pålæsning af nødvendige køretøjer i forbindelse med aktiviteterne i Nordkraft. Skråen vedlagde sin egen opgørelse af behovet og foreslog etableret en lang standseplads langs Nyhavnsvej umiddelbart nord for bygningen, en tilsvarende mindst 100 meter lang standseplads langs Østerbro, umiddelbart syd for bygningerne, og en parkeringsplads på minimum 50x30 m umiddelbart øst for bygningen (Aalborg Kommune 2006e). Denne indsigelse affødte langvarige forhandlinger med indbyggede konflikter mellem Skråens Venner, Skole- og Kulturforvaltningen som bygherre, Teknik- og Miljøforvaltningen, Cubo Arkitekter og Cowi, se også skemaet næste side.

Skråens Venner frygtede at blive presset til upraktiske løsninger i forbindelse med koncerter, og i den

dagligdags drift også, og de ønskede at af- og pålæsse direkte ved Nordkraft fra Nyhavnsvej og Østerbro. Bygherren ønskede at tilgodese Skråens Venners ønsker, men holdt sig samtidig i baggrunden, som en del af kommunen, der havde det overordnede ansvar både myndighedsmæssigt og med hensyn til helheden. Men Skole- og Kulturforvaltningens projektledelse fandt myndighedskravene hårde og forhandlingerne med Trafik&Veje belastende. Cubo Arkitekter ønskede at finde praktiske og æstetiske løsninger, og var kritiske overfor både Skråens krav og kommunens trafikale principper på havnefronten, der blev opfattet som ubøjeelige. Teknik- og Miljøforvaltningen havde mange roller som både vejmyndighed og varetagelse af helhedshensyn og arkitektur. Af hensyn til trafikikkerheden sagde man nej til at laste og læsse på tværs af fortov, og man ville undgå farlige situationer med bakkende lastbiler, hvor mennesker går og cykler. Cowi optrådte som trafikrådgiver for forvaltningen, både med hensyn til rådgivning om løsninger, der tager højde for venderadier mv, og en særlig 'uvildig logistik ekspert', som kunne forholde sig kritisk til Skråens behovsopgørelse i forbindelse med store koncerter. Trafik & Vejes rolle handlede mest om teknik, mens Plan & Bygs rolle var at sikre en helhed og et kompromis. Teknik- og Miljøforvaltningens holdning og interesse var at sikre Kjellerups Torv som en fredelig gade til bløde trafikanter og flytte den tunge trafik til øst for bygningen (Cowi 2006b).

Byrådet besluttede i forbindelse med vedtagelse af den endelige lokalplan, at Kjellerupsgade skulle være sekundær vejadgang for service til Nordkraft, og spørgsmålet om lukning af vejen mod Nyhavnsvej

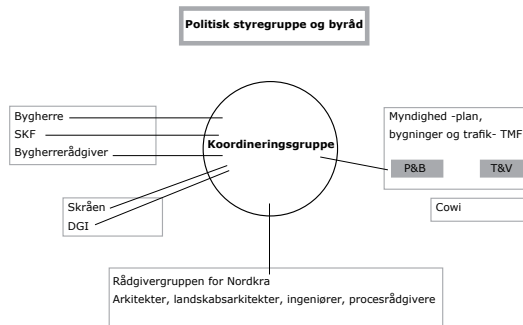


Foto fra Kjellerupsgade efter nedrivning af toiletbygningen

blev udskudt (Aalborg Kommune 2006e). Byrådet besluttede senere, på sit møde d. 10. marts 2008, at lukke Kjellerupsgade mod Nyhavnsgade for at 'højne fremkommeligheden og trafikikkerheden på Nyhavnsgade, da antallet af krydsningspunkter reduceres'. For at give mulighed for sekundær varetransport via Kjellerupsgade, blev der bygget en læsserampe mod nord, og toiletbygningen på den modsatte side ad Kjellerupsgade blev nedrevet for at skabe vendemulighed, se foto ovenfor.

Parkering

Drøftelserne om parkering i relation til Nordkraft var omfattende. For det første kendte man ikke alle interessenter og dermed behovene fra starten, for det andet var det rimeligt at regne med udstrakt grad af dobbeltudnyttelse, eftersom aktiviteterne var planlagt til at skulle foregå spredt over hele døgnet. Anvendelsen af eksakte p-normer, skabt til nybyggeri af mindre enheder, passede ikke til en sådan kompleks og stor omdannelse midt i et endnu større omdannelsesområde, for samtidig var der også meget stor grad af uafklarethed i forhold til parkering i tilknytning til fremtidige aktiviteter på alle de andre 3 hjørner af krydset Stuhrsvej/ Nyhavnsgade: Musikkens Hus, Østre Havn og området ved Sømandshjemmet. Teknik- og Miljøforvaltningen brugte Cowi som konsulent i forhold til parkerings-



Organiseringen af Nordkraft-projektet set ud fra en kommunal synsvinkel

beregninger i relation til havnefrontsomsdannelsen og Nordkraft. Cowi beregnede at der skulle etableres 350 offentligt tilgængelige parkeringspladser i tilknytning til Musikkens Hus og Nordkraft, heraf mindst 150 pladser til Nordkraft. Man havde da forudsat at Nordkraft kunne udnyttes med 22000 m2, hvilket senere blev forhøjet meget (Cowi 2004, 2005).

Den endelige parkeringsløsning for området indbefatter indretning af P-kælder under Musikkens Hus, ingen parkering på Teglgårds Plads, bortset fra 3 handicappladser, og indbetaling fra Nordkraft til den kommunale parkeringsfond svarende til de 150 pladser, som det var skønnet, at der var behov for. Nordkraft henviser på sin hjemmeside til de forskellige p-muligheder i nærheden. Selvom Teglgårds Plads ikke er indrettet til parkering, bliver den alligevel brugt til formålet.

Kjellerups Torv

Med trafikfredeliggørelse af Kjellerupsgade var der mulighed for indretning til bløde trafikanter og brug af gadestrækningen som hovedindgang til Nordkraft fra bysiden. Den østlige stribe af Kjellerupsgade på i alt 380 m2 blev nedlagt som offentlig vej og overtaget af Nordkraft som trappeanlæg og udeserveringsareal i tæt sammenhæng med Nordkraft, se foto (Aalborg Kommune 2008d).

Service/trafik Nordkraft	Primære roller og interesser
Skråens Venner	Optimale logistiske forhold
Skole- og Kulturforvaltningen	Tilgodesse interessenter, overordnet ansvar i forhold til styregruppe og byråd
Cubo Arkitekter	Praktiske og æstetiske løsninger, kritiske overfor både kommunen og Skråen
Teknik- og Miljøforvaltningen	Vejmyndighed samt ansvar for helhedssyn og arkitektur. Trafik fredelig Kjellerups Torv
Cowi	Trafikrådgiver for Aalborg Kommune samt særlig uvildig logistik ekspert
Byrådet	Udskød beslutningen så længe som muligt, helhedsløsning med kompromisser

Kjellerups Torv blev skitseret ud fra en vision om at fremhæve den industrielle karakter i sammenhæng med Nordkraft. Således blev der valgt beton, cortenstål og støbejern, som var i harmoni med den tilstødende Nyhavnsgade og havnefronten.

Toiletbygningen for enden ad Kjellerupsgade skulle som nævnt nedrives for at skabe vendeplads for små varebiler og andre biler. Det viste sig imidlertid, at Stadsarkivet i kælderen under toiletterne havde et stort lager af historiske, og meget værdifulde, negativer. Negativerne var eksplosionsfarlige og meget følsomme overfor såvel fugt som rystelser og temperaturudsving. Det igangværende arbejde i området medførte rystelser og sprækker og dermed fare for eksplosion. Der blev aftalt en løsning og fundet penge til et nyt lager, og negativlageret blev flyttet. Da toiletbygningen var væk, viste den frigjorte gavl sig at være meget skadet, og rådgivernes forslag om at etablere et kunstværk v. billedhugger Poul Bækthøj på gavlen, med reference til industrikulturen, blev realiseret. Der blev således indrettet en lille plads for enden af Kjellerupsgade til både ophold og vendeplads, se foto i afsnittet 'det fremmede blik'. På grund af niveauspringet fra gaden til Kedelhallens gulv, blev der arbejdet med et hævet plateau langs hele facaden.

Blandt flere navne til gaden og byrummet blev foreslået 'Ejersbos Plads' for at markere den afdøde forfatter Jacob Ejersbo, hvis roman 'Nordkraft', med en fortælling om Aalborg som rå arbejderby, havde haft sin egen betydning for stedet. Imidlertid vandt dette forslag ikke gehør hos politikerne, og i stedet blev valgt det mere anonyme navn Kjellerups Torv.



Det lille plateau for enden ad trappen vest for Kedelhallen rummer uudnyttede potentialer.

Teglårds Plads

'Det er en vision, for sammenhængen mellem havnefront og bagvedliggende by, at gennemføre Karolinelundskilen som et grønt landskab fra Tivoli over Nordkraft via bufferarealet ved Musikkens Hus til Limfjorden. Det grønne landskab på Nordkraft kan supplere indendørs aktiviteter i Nordkraftkomplekset til også at foregå udendørs, og der er derfor i lokalplanen reserveret areal til formålet.' (Aalborg Kommune 2006e)

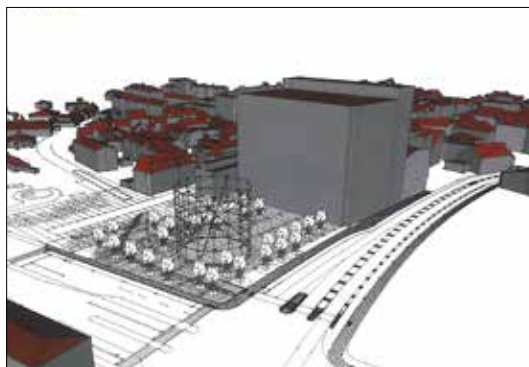
Ovennævnte citat fra indstillingen til godkendelse af lokalplanen for Nordkraft viser, at det fra planlægningsstart var en vigtig ambition med Teglårds Plads, som fik sit navn på grund af det tidligere teglværk på grunden, at den skulle indgå i en grøn forbindelse fra Karolinelund til Limfjorden. Da Teglårds Plads skulle planlægges, var det nye projekt for Musikkens Hus blevet flyttet til at skulle ligge umiddelbart foran Nordkraft, og visionerne om åbning af Østerå var blevet bearbejdet og konkretiseret, og byrådet havde sagt et principielt ja til ideen. Der blev indgået et samarbejde med Preben Skaarups tegnestue om et landskabsprojekt for pladsen.

En stor mængde gamle bundsikringsklodser af beton var i forbindelse med omdannelse af havnefronten hevet op af fjorden. Klodserne havde været lagret forskellige steder og havde sat tanker og overvejelser igang om hvad disse kunne bruges til - den voldsomme størrelse og de mange år efter tidens tand gjorde dem både kulturhistorisk og kunstnerisk interessante. Efter en kuldsejlet konkurrence om brug af klodserne, blev det nu aftalt, at en del af dem skulle bruges på Teglårds Plads (Skaarup Landskab 2009).

Landskabsarkitekternes vision med skitseprojektet var at skabe en foranderlig og fleksibel plads med rum for fysiske udfoldelser og mange forskellige begivenheder. Den sydlige del af pladsen blev tænkt i en lille skala med tilknytning til Østerbro og pladsen ved Karolinelund, et transitområde for gående, cyklende og brugere af offentlig transport med cykelparkering, busstop, adgangssti, træer og belysning. Resten af pladsen skulle orientere sig mere mod havnen og de store trafikarealer mod nord og øst. Her skulle kunne afholdes forskellige arrangementer, med flytbare elementer, og siloen som et markant element, halvt så højt som Nordkrafts facade. Den var tiltænkt mange anvendelsesmuligheder. Af skitseprojektet (Skaarup Landskab 2010) fremgår:



Teglgårds Plads som del af Karolinelundskilen, fra materiale til Teknik- og Miljøudvalgs møde d. 6. maj 2010 v. Preben Skaarup Landskab



3D-visualisering af Teglgårds Plads med siloen, v. Preben Skaarup Landskab

‘Siloen kan bruges til mange formål, primært som attraktion på pladsen, som reklamesøjle for Nordkraft, udgangspunkt for koncerter osv.’ (Skaarup Landskab, 2010)

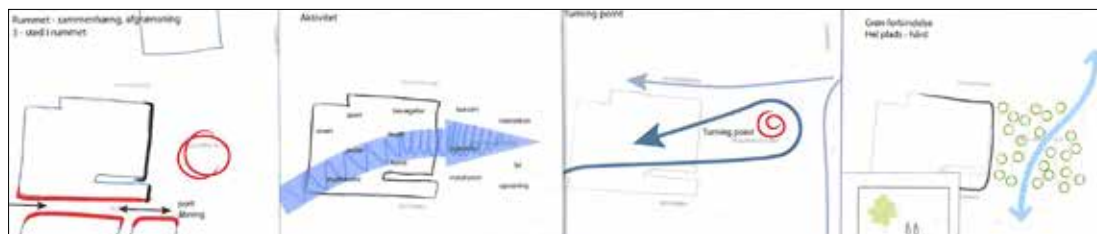
En fremtidig genåbning af Østerå henover Teglgårds Plads blev indarbejdet i projektet. I ‘ålbøbet’ er der så fyldt sand i, et element som blev tænkt brugt til beachvolley eller andre formål. Der var oprindeligt tænkt flere broer på tværs af ålbøbet, men de blev senere sparet væk.

Mens Kjellerups Torv havde klare krav til funktionalitet og praktisk hverdagsbrug, var kravene til Teglgårds Plads langt mere diffuse: udover servicetrafik via Østerbro var det en stor åben plads midt i et endnu større trafikareal, en plads som skulle indbyde til aktiviteter, have en grøn karakter og kunne rumme en å i fremtiden. Den del var både Nordkrafts interesser, kommunens embedsværk og politikerne enige om, men udførelsen og standarden var der meget delte meninger om, og økonomien var imod projektet. Mange af elementerne, herunder broerne, siloen og en belægning, som var tænkt i et mønster af densiphalt og beton, viste sig at være dyrere end rådgiverne havde forventet.

Samtidig blev det kommunale budget til projektet beskåret. Selvom det lykkedes at opnå tilskud fra Lokale- og Anlægsfonden på 2 millioner, bl.a. til opsætning af klatreboulders og aktivitetsudstyr, var det nødvendigt at skære i projektet. Belægningen blev forenklet til densiphalt som efterfølgende blev malet, antallet af flytbare plantekummer blev beskåret, og ålbøbet/sandelementet beskåret til pladsen nord for adgangssten, så der alligevel ikke var behov for en bro. Det blev også drøftet om siloen som element skulle udgå, men projektgruppen vurderede, at den var et vigtigt element i forhold til den store skala i området, så der blev holdt fast i siloen, selvom der kun var økonomi til en noget spinklere konstruktion end oprindeligt projekteret (Plan og Byg, 2012).

Østerbro

Langt inde i planlægningsforløbet var der ikke penge på de kommunale budgetter til at gøre noget ved Østerbro ved Nordkraft. Helhedsorienteret byfornyelse havde bidraget til træplantning og ny belysning i gaderummet øst for Karolinelundsvej, men ved Nordkraft var vejen smal og næsten uden fortove. Der blev forudset problemer med trafikikkerheden, når biografgæster efter filmen uforvarende gik ud på gaden. Imidlertid



Indledende skitser til Teglgårds Plads v. Preben Skaarup Landskab, maj 2009

kom den økonomiske krise projektet til hjælp her, idet folketinget besluttede at fremrykke offentlige anlægsinvesteringer. Både Østerbro og forpladsen til Karolinelund blev således fornyet, med landskabsrådgivning fra Preben Skaarups tegnestue og Cowi som underrådgiver, i en helhedssammenhæng med Teglårds Plads. (Trafik og Veje, 2012)

Fornyselsen af Østerbro med brede fortove, fælles vejareal til biler og cykler og ny belysning har bidraget markant til omdannelsen i det samlede kvarter, se foto tidligere.

Økonomi

Efter færdiggørelsen af Nordkraft har Aalborg Kommune stævnet Cubo Arkitekter med henblik på en senere retssag om økonomien i projektet. Nærværende afsnit om økonomi kommer ikke ind på specifikke spørgsmål i den forbindelse, men holder sig til mere generelle spørgsmål om økonomien.

Elsam havde bygget, ejet og drevet Nordkraftbygningerne, opført på Aalborg Havns grund, på betingelse af en efterfølgende rydning. Da Nordkraft var under udfasning, opstod overvejelser hos bl.a. initiativtagerne til TeknoVision om hvorvidt det var muligt at konvertere den økonomi, Elsam ellers skulle bruge på nedrivning, til finansiering af en ombygning i stedet. Den ide kuldsejlede som bekendt, og TK Development var inde i billedet med en option hos Elsam på bygningerne, men det endte med at kommunen købte dem i stedet. Da tankerne om bevaring af de sammenbyggede haller fra 1940-50'erne til kultur og fritid tog form, opstod den økonomimodel, som gik ud på at flytte en lang række kulturinteressenter ind i Nordkraft og bruge indtægterne fra salg af kommunale kulturejendomme i byen til realisering af projektet.

Modellen havde som oprindelig forudsætning, at udgifter til køb og ombygning skulle gå lige op med indtægter fra salg af kommunale ejendomme samt salg af ejerlejligheder til private interessenter. Projektleder Claus Rene Pedersen 'opfandt' efter eget udsagn modellen, som den daværende kulturrådmand Nils Bell (V) begejstret solgte i byrådet.

'For mig er vi jo så nu begyndt at tænke i en indholds-mæssig Nordkraftvision, for nu er der jo begyndt at



Teglårds Plads. Der er gjort plads til en åben Østerå på tværs af pladsen.

komme lidt sum på det her (efter teateranalysen 2003, red), men vi har ikke en krone endnu, vi har lidt viden om at Skråen måske kunne et eller andet, måske ville DGI et eller andet, men der er jo ikke en krone til hverken kulturskoler eller noget som helst. Der er det så, at vi på et tidspunkt opfinder den model der hedder: hvad nu hvis vi solgte alle de her steder de boede i, altså de boede alle sammen i kommunalt ejede ejendomme, og at vi så i stedet for bare at kyle alle salgsindtægterne i kommunekassen, så kunne vi faktisk transformere det til en anlægssum.' (Projektleder Claus Rene Pedersen, 2012)

Den daværende tekniskrådmænd Henrik Thomsen (SF) husker at kulturrådmand Nils Bell (V) var den der gjorde udslaget, men mener også at socialdemokraterne på sin vis blev presset fra begge sider til konsensus om sagen:

'...der tror jeg sådan set, at det der gjorde udslaget, det var nok at man fra Nils Bells side, som skole-kulturrådmand, sagde: "vi kan godt lave et projekt hvor at det ikke kommer til at koste noget som helst, fordi vi klumper pengene sammen". At det så viste sig ikke at holde helt vand, det er så noget andet, men det gav måske også en påvirkning af den socialdemokratiske del af kommunen, i forhold til at kulturinstitutionerne også var noget af det, de skulle appellere til, det tror jeg også har spillet lidt ind.' (Fhv. rådmand Henrik Thomsen, 2012)

Efter disse overvejelser, og forhandlinger med Elsam, røg TK Development ud af projektet. TK Development havde kalkuleret på Nordkraft som businesscase, og havde haft forventninger med hensyn til en god inve-



Omkring årsskiftet 2004/05 købte Aalborg Kommune nordkraftbygningerne af Elsam for selv at stå for projektudvikling

stering, men udviklingsselskabet ville ikke have bevaret Kedelhuset. Divisionsdirektør i TK Development Erik Godtfredsen fortæller, at Nordkraft ville have været bygget og indrettet til et andet klientel end det nuværende i Nordkraft - som jo også i dag rummer en del kontorarbejdspladser:

'Der var blevet meget mere kontor dernede, hvis vi skulle have kørt det igennem. Jeg synes faktisk også, det er en fremragende placering til kontorer. Nu er det så blevet et rent kulturhus, og det er fint for byen - jeg tror også det har været en dyr oplevelse for Aalborg Kommune at køre det igennem, fordi de budgetter som vi så, de var lidt lovligt optimistiske, når vi ser på byggepriserne. men det er jo noget man ikke kan gøre op i penge, det er jo et valg, et bevidst politisk valg.'
 (Divisionsdirektør Erik Godtfredsen, 2012)

En løsning på privatøkonomiske vilkår, i hvert fald i dette tilfælde, ville således ikke have kunnet føre til bevaring af Nordkraft, som alene har kunnet lade sig gøre, fordi kommunen gik ind i projektet som bygherre. Tidligere rådmand Henrik Thomsen argumenterer for at kommunen i lignende tilfælde bør være på forkant og være parat til at bidrage med investering:

'...og det er min pointe sådan lidt bagud, at hvis en kommune og et byråd har et ønske om, at en industrikultur skal have en form for bevaring, hvor man også i transformationen kan se hvad var fortiden, så er byrådet måske nødt til at være på forkant og også være parat til at komme med investeringen, og det er ikke fordi jeg har ondt af dem der er private investorer, men vi ved godt, især med det her projekt der hedder Nordkraft, at bevaring det koster altså en jetjager'
 (Fhv. rådmand Henrik Thomsen, 2012)

Byggeriets økonomi

Konkurrencematerialet i forbindelse med rådgiverudbuddet beskrev opgaven med planlægning af i alt 15.500 m² til en overslagspris af 150 mio. kr. Efterhånden som arkitekterne kom igang med det komplicerede arbejde, skete for det første det, at langt flere m² blev 'fundet' i bygningen - det betød både større udgifter til ombygning og større forventede indtægter fra salg. Pr. december 2006 var der kalkuleret med 27.800 m² og 320 mio. kr i både udgifter og indtægter. For det andet viste der sig at være mange uforudsete udgifter, langt flere end budgetteret, forbundet med indretning til de mange meget forskellige interessenter. Flere af de

Økonomimodel for Nordkraft

- Aalborg Kommune købte Nordkraft af Elsam
- Kommunen som 'developer'
- Salg af centrale kommunale ejendomme med kulturinstitutioner
- indtægterne konverteret til anlægsudgifter
- Kommunen som udlejer
- Salg af ejerlejligheder til Skråen og DGI-hus
- Salg af ejerlejligheder til private

firmaer, som man havde tegnet kontrakt med, gik konkurs i forløbet, og der var tekniske udfordringer, som viste sig større end først beregnet. Det samlede m²-antal i Nordkraft endte på 30.694 m² og byggeudgiften på 439 mio. kr (Niras 2010ab), se skemaet.

På indtægtssiden blev budgettet også justeret undervejs. I august 2010 vurderede kommunens ejendoms-mægler at kommunen ville få 44,7 mio. kr i mindreindtægt på grund af 'den generelle negative udvikling på ejendomsområdet, primært med baggrund i finanskrisen' (Aalborg Kommune 2010k).

Salg af ejerlejligheder til Skråen og DGI indgik fra starten i budgettet, idet de havde været med i udvikling af indholdsvisionen og projektet. Den 1. marts 2009 blev ejerlejlighed nr. 2 og 4 overtaget af Fonden Skråen i Nordkraft Aalborg v/stifterne Foreningen Skråens Venner (Aalborg Kommune 2008b). Den 1. august 2010 blev fastsat som overtagelsesdag for DGI-huset i Nordkraft efter salg af ejerlejlighed nr. 3 i Nordkraft til Fonden DGI-huset i Nordkraft (Aalborg Kommune 2009e). En række andre lejligheder blev solgt, men i 2010, da byggeriet var under færdiggørelse, besluttede kommunen at flytte Visit-Aalborg, Sundhedscenter Aalborg og Foreningen Baghuset ind i Nordkraft, for at få huset fyldt op. Hermed kunne andre kommunale ejendomme frigøres til salg, og på den måde bidrage til at dække de kommunale udgifter. Løbende blev styregruppen orienteret om forløbet og godkendte grundlaget for det videre arbejde. Den sidste tillægsbevilling på 21 mio. blev givet på byrådets møde december 2010 (Aalborg Kommune 2010i).

Omdannelse af Nordkraft viste sig således at være en særdeles kompleks opgave, både bygningsmæssigt, funktionelt, organisatorisk og økonomisk. Ombygnings-

Nordkraft økonomi

2005	15.500 m ²	150 mio kr
2006	27.800 m ²	320 mio kr
2010	30.694 m ²	439 mio kr

- Færre indtægter for kommunale ejendomme
- Færre købere på grund af krisen
- Konkurer for flere firmaer
- Tekniske udfordringer – 'uforudsete udgifter'
- Kommunale tillægsbevillinger

arbejdet var opdelt i 3 etaper med ca. 1 års tidsfor-skydning, og der viste sig en lang række bygningsmæs-sige overraskelser undervejs i hele forløbet:

... vi har jo hele tiden sagt: Vi skal have flere penge over på de uforudsete (kontoen for uforudsete udgifter, red.). For hver eneste gang vi river en mur ned, så viser det sig at der er noget andet inde bagved, end det vi havde regnet med, og sådan må det være i sådan et projekt. Og vi havde alle de her 25 interessenter - vi havde en høj grad af kompleksitet - lydforhold - det kunne næsten ikke være værre...' (Arkitekt Lars Thiis, 2012)

Økonomi i byrum og udearealer

Efter udskilningen af udearealerne fra byggeprojektet Nordkraft har bygherrerollen ligget hos Teknik- og Miljøforvaltningen. Dermed har økonomien, med afsatte midler til de konkrete delprojekter, indgået i et større puslespil mellem havnefrontsøkonomi, helhedsorienteret byfornyelse og vejbudgetter.



Arkitekterne fremstillede en papmodel som især blev brugt i de faser hvor funktionerne skulle fordeles. Huset viste sig at rumme meget mere plads end først antaget. 2006.

Området efter Nordkraft

Nordkraftprojektet har sat sig markante fysiske aftryk i byområdet. Bygningskomplekset stod der ganske vist i forvejen, men reparationer, tilbygninger og ombygninger, og ikke mindst fornyelsen af alle byrum og trafikarealer hele vejen rundt om Nordkraft, har gjort det til noget andet. Imidlertid er ændringen i Nordkrafts betydning måske endnu større. Det er således let at konstatere på nuværende tidspunkt (oktober 2013), at Nordkraft har ændret den østlige midtby både i fysisk, social og betydningsmæssig henseende, og måske har Nordkraft også ændret byen som helhed på det betydningsmæssige område. Men som beskrevet, bl.a. i kapitel 2, er stedet under stadig produktion under indflydelse af en lang række forhold og relationer. Hvordan Nordkraft, sammen med hele byområdet det ligger i, vil udvikle sig videre, skal i det følgende formuleres som en række åbne spørgsmål.

Gennem planlægningsforløbet, og i den første periode efter indflytningen af alle interessenterne i Nordkraft, har deres fokus været på at skabe gode rammer om de konkrete aktiviteter. Hver enkelt kulturinstitution har arbejdet med at indrette sig bedst muligt og med at forholde sig til den nye situation, også identitetsmæssigt, og interessenterne har håndteret denne udfordring vidt forskelligt.

'...du kan bare se, hvem der har det samme navn som de hele tiden har haft, og hvem der har taget et nyt navn. Det er et meget godt signal om at der er nogen, der er villige til at ændre karakter - hov vi får også noget forærende i det nye ikke også - og det har de jo fået. Altså jeg synes da kunsthall Nord det ved man hvad er, og Teater Nordkraft, det er jo allerede et brand også, så jeg synes ikke man skulle have været så bange...' arkitekt Lars Thiis, 2012)

De kommende år vil vise, hvordan samspillet mellem interessenterne kan udvikle sig. Hovedideen set fra kulturforvaltningens side har været, at der skulle opstå synergieffekter og hybrider mellem eksisterende kunstarter. Nogle af de interviewede har været inde på, at der er for meget mainstream over aktiviteterne, og at der foregår en ensretning i udtrykket. Der er ingen tvivl om at interessenterne er forskellige og står for forskellige kulturelle udtryk, og at der løbende foregår en 'diskurskamp' om det velordnede, som negativt betragtet måske kan komme til at fremstå ensrettet, kontra det mangfoldige som til gengæld kan komme til at fremstå mere rodet.

Nordkraft spiller med sine mange aktivitetstilbud til publikum, samt egenproduktion indenfor adskillige kunstarter, en vigtig rolle i den igangværende udvikling af 'oplevelseszonen', som i bydelen kan defineres af både shopping og events, kulturarv, natur og rekreation, og kulturliv og eksperimenter. Byrummene indgår i et omfattende netværk, som også rummer den grønne karolinelundskile med en

Siden Nordkraft blev indviet i 2011, er byggerierne skudt op i Musikkens Hus området på havnefronten, og efteråret 2014 er der byggestart for de første boliger på Østre Havn.



evt. fremtidig åben Østerå og havnefronten. I Karolinelund er der en mangfoldighed af aktiviteter og initiativer igang, som involverer mange forskellige grupper af mennesker. Også på Østre Havn eksperimenteres med midlertidige aktiviteter, som viser at der kan være kort vej mellem ideer og eksperimenter eller realisering.

Der bygges tæt både i Musikkens Hus området, på Østerbro og snart Østre Havn, og det har været en ambition med planlægningen af de mange forskellige funktioner at skabe grundlag for kultur og et mangfoldigt byliv. Det er selvfølgelig indtil videre et åbent spørgsmål hvordan byområdet vil komme til at fungere, og hvordan de mange funktioner vil påvirke hinanden. Lars Thiis har gjort sig overvejelser om mulige synergieffekter mellem Nordkraft, Musikkens Hus og de øvrige huse og funktioner:

'Fra starten der havde jeg den lidt kryptiske/ironiske tanke om at Nordkraft var for stor til Aalborg, og det kan den i nogle sammenhænge også godt være tror jeg, men når Musikkens Hus kommer og når området ved siden af bliver udbygget, så tror jeg der er ved at være en balance, fordi man kan også sige Musikkens Hus måske i virkeligheden er lidt for stort til Aalborg, men sammen løfter de nogle ting op på et højt niveau, og det er noget byen skal udnytte. Altså så må de andre løbe efter dem, så at sige, fordi der kommer i hvert fald et spektakulært hus, som i den grad kommer til at vække debat, så det er bare noget med at bruge det i et attraktivt samspil' (Arkitekt Lars Thiis, 2012)

Aalborg Universitetsbibliotek har etableret sig med en afdeling i Nordkraft ud mod Teglgårds Plads

På en vis måde er der tegn til at hele området bliver gentrificeret - fysisk er der en komplet forvandling igang. Snart bygges luksusboliger i Østre Havn. Før var der fyldt med ølværtshuse på Østerbro, nu pibler vinbarer og alternative cafeer frem med 'den kreative klasse' som målgruppe, og Musikkens Hus med sin ekspressive arkitektur kan betragtes som et et ikon for elitekultur. På den anden side kommer universitetet til at fylde en del - allerede i 2014 forventes 3000 studerende således at have sin daglige gang i området. Der bliver således trukket i mange retninger på samme tid, og betydningsmæssigt bliver det spændende om området kan leve op til den ønskede mangfoldighed mellem subkultur, mainstream og elitekultur - og fx i hvor høj grad der fortsat også bliver plads til kreative sjæle og skæve indfald i området.

Den videre udvikling af Nordkraft spiller en vigtig rolle for hele byområdets fremtid. Udover den interne synergi mellem interessenterne i Nordkraft som er omtalt, kan der opstå synergi mellem aktiviteterne i Nordkraft og de mange andre aktiviteter og funktioner i området, det gælder i høj grad Musikkens Hus og universitetsfunktionerne, men også de mange studerende der kommer til at bo i området. Nogle af byrummenes potentialer er fortsat uudnyttede, fx Kjellerups Torv udeservering mv, ligesom Teglgårds Plads heller ikke rigtigt er taget i brug endnu. Det er byrummene omkring Nordkraft, som skal formidle samspillet mellem aktiviteterne i Nordkraft og naboområderne og deres funktioner.



Analyse

Casens svar på forskningsspørgsmålene

I det følgende skal der samles op på casens bidrag til besvarelse af forskningsspørgsmålene, der som bekendt er:

1. Hvordan kan strategiske urbane projekter siden 1990 forstås i en teoretisk ramme bestående af sted, diskurs og planlægning?
2. Hvordan hænger skiftende rationaler for urbane projekter og bypolitiske diskurser sammen med ændrede konjunkturer og de narrativer som knytter sig hertil? Det skal diskuteres på hvilken måde samfundsudviklingen, bredt betragtet, påvirker stedsopfattelser og planlægningsmæssige diskurser.

Første del af analysen bygges op over rationaletankegangen, og der skal konkluderes på hvilken rolle Nordkraftprojektet har spillet i forhold til udfoldelse af fyrtårnsrationalet, og på hvordan Nordkraft som projekt hænger sammen med konjunkturudviklingen og de narrativer og diskurser, som knytter sig hertil.

Nordkraftcasen bidrager med et nedslag i Aalborgs byomdannelsesudvikling. Analysen skal bidrage med en forståelse af projektet i forhold til hvordan det har udviklet sig og er håndteret af aktørerne - hvordan det så at sige er 'udspændt' mellem sted, diskurs og planlægning. Netværksmodellens 6 aspekter fra kapitel 3 skal i spil, og derfor analyseres sted, diskurs, planlægning og narrativer, repræsentationer og magt i projektet. Med brug af netværksmodellen tænkes urbane projekter som komplekse netværk, hvor de teoretiske vinkler bruges til at sætte særlige perspektiver i forgrunden mens andre midlertidigt sættes i baggrunden. De 6 begreber relaterer sig til hinanden på mangfoldige måder i et kompliceret netværk, men der skal uddrages nogle centrale pointer for dem hver især.

Fyrtårnsrationalet

Efter kritikken af private developerprojekter som Kennedy Arkaden og Vestre Havnepromenade, se kapitel 4 og 6, for at mangle kvalitet, var der basis for nye toner i byplanlægningen. Med omdannelsen af den centrale havnefront og satsningen på Nordkraft var det Aalborg Kommunes intentioner at styrke det offentlige byliv,

kulturen og det rekreative. Disse satsninger blev betragtet som fyrtårne for hele byen – og regionen – som projekter der skulle sætte Aalborg på Danmarks kortet. Projekterne skulle føre Aalborg ind i en ny tidsalder, væk fra industrisamfundet og ind i vidensamfundet. Tankesættet fra Richard Florida (2005/2001) om at de 3 T'er, nemlig talent, teknologi og tolerance, var det afgørende for at blive en 'vinderby', havde stor indflydelse på byplanlægningen, idet man med de store projekter satsede hårdt på at 'opgradere' Aalborg til at blive en attraktiv videnby, som kunne fastholde og tiltrække højtuddannet arbejdskraft, virksomheder, studerende og forskere. Jf. også kapitel 4.

Bystrategisk kan 'punktet' i fyrtårnstankegangen således bredes ud til hele konteksten - oplevelseszonen med kulturfyrtårne, universitetsfunktioner ('City Campus'), koncentration af ungdomsboliger og i det hele taget en tæthed i nybyggeriet, som ikke tidligere er set i byen, og som bl.a. knytter sig til erindringen om den tidligere tætte industri på stedet. Fyrtårnsrationalet er forbundet med tankegangen om, at en stor investering kan fungere som dynamo for ikke kun nærområdet, men en hel by eller region. Selvom det ofte er kultur der bruges som attraktion, handler fyrtårnet også meget om uddannelse, og om sammentænkningen af kultur og viden, jf. Experience City definitionen (Marling m.fl. 2009) som går på dannelse i bredere forstand end blot oplevelser. Samfundsudviklingen med centralisering mod universitetsbyerne, individualisme, øget kulturforbrug og tørst efter oplevelser og skabelse af identitet understøtter dette rationale. Det handler meget om branding og konkurrence mellem byerne, og strategien er tæt knyttet til (ønsket om) vækst.

Med Nordkraftprojektet er sammenhængen mellem fokus på industrikultur og ønsket om at skabe et 'kulturfyrtårn' gået op i en højere enhed, med byliv, kultur og branding som fællesnævner. Nordkraft som et hus for mangfoldige kulturelle udtryksformer, uddannelse og iværksætteri indenfor kultur og fritid udfylder en strategisk rolle i forhold til at være fyrtårn og samtidig sammenbinde forskellige områder i byen. Det er ikke mindst som mødested for offentligt byliv, at Nordkraft får effekt på naboområderne, som pludselig danner ramme om andre befolkningsgrupper og helt nye former for liv.

Sammenhæng med konjunkturudvikling

Da Nordkraft blev planlagt, var der højkonjunktur i samfundet, og det var både politisk og økonomisk muligt at planlægge og gennemføre store dyre anlægsprojekter. Der blev bygget en lang række kulturhuse i danske byer, og således altså også i Aalborg. Nordkraft blev prioriteret højt som en vigtig strategisk kulturpolitisk satsning for kommunen, og byplanmæssigt var der fokus på Nordkrafts mulighed for at virke som dynamo for byomdannelsen.

Først med finanskrisen, som senere udviklede sig til en mere omfattende økonomisk krise, svingede både kulturforvalterne og byplanlæggerne deres opmærksomhed meget mere over på kulturindhold og -produktion i husene i direkte sammenhæng med byrummene, og i dag fremgår det som mål i kommunens formelle kulturpolitik (Aalborg Kommune 2012d), at der skal være et højt kulturelt aktivitetsniveau med en betydelig egenproduktion, ligesom der fremhæves en tæt sammenhæng mellem byens kulturelle liv og byplanlægning, idet kvaliteten af byens rum er en afgørende forudsætning for kulturlivet. Dette skift i opmærksomhed fra anlægsprojekter til indhold i husene er nok først og fremmest affødt af den økonomiske krise. Krisebevidstheden har sat sine spor i byplanlægning og kulturpolitik - nu bliver investeringer i huse betragtet som en luksus, man måske ikke nødvendigvis vil have råd til i fremtiden, og opmærksomheden rettes mod at udnytte eksisterende ressourcer bedre.

Intentioner for og påvirkninger af stedet

Med Nordkraftprojektet har der været et byplanmæssigt fokus på overgangszonen mellem by og industri, og Nordkraft er blevet set som et 'hængsel' mellem by, havn og Østbyen. Metaforen 'hængsel' henviser til samlingspunkt for bevægelsesretninger og udveksling af kræfter. Det har således været intentionen at Nordkraft via sine iboende ressourcer/kræfter og attraktion skulle fungere som forbindelsesled mellem områder af forskellig karakter og dermed have en formidlende rolle fra noget til noget andet.

Alle involverede i Nordkraftprojektet har været optaget af Nordkraft som sted og af potentialet i forhold til at skabe forbindelser mellem midtby, østby og havnefront. Dette hænger tæt sammen med, at 'oplevelseszonen' er under udbygning og udvikling, både socialt/funktionelt og betydningsmæssigt, men også helt fysisk via

den massive byggeaktivitet i hele området. Nordkraftprojektet har påvirket stedet og bydelen markant, både fysisk, socialt og betydningsmæssigt. Den offentlige adgang og de mange tilbud og mange mennesker gør Nordkraft til en kendt attraktion for de fleste aalborgensere og mange gæster. Endnu forekommer Nordkraft at være lidt langt fra bymidten og den centrale havnefront. Færdiggørelse af byggerierne på Musikkens Hus området og dermed resten af den centrale havnefront vil betyde, at sammenhængen opleves tættere. Men til en vis grad rummer Nordkraft allerede i dag så mange forskelligartede tilbud, at huset fungerer som et offentligt mødested for de fleste befolkningsgrupper. Antallet af mennesker, der går igennem huset om ugen blev, før sundhedscentret og universitetet flyttede ind, talt til mellem 20.000 og 21.000 om ugen, og projektleder Claus Rene Pedersen gættede i 2012 på, at Nordkraft på det tidspunkt blev besøgt af op mod 30.000-35.000 om ugen (projektleder Claus Rene Pedersen, 2012). Brugerne af Nordkraft udgør et særdeles bredt udsnit af befolkningen, måske med underrepræsentation af raske ældre. Både fitness-folket, karatebørn, kunstpublikum, biografgængere, universitetsstuderende, musikelever, markedsgæster og koncertgængere bruger huset på hver sin måde og på forskellige tidspunkter.

Hvor eksperimenterende, elitært, subkulturelt eller mainstreamagtig sammensætningen af tilbud er, vil aldrig være statisk men løbende udvikle sig i et komplekst samspil mellem de mange interessenter, aktive brugerne/deltagere og publikum. Antallet af 'strøgkunder' og karakteren af det offentlige liv i Nordkraft og byrummene omkring Nordkraft afhænger af, hvordan de berømte 'synergieffekter' og 'hybride kulturformer' kommer til at udvikle sig. Nordkraft har en meget stor kapacitet med hensyn til aktivitetsmuligheder, jf. overvejelserne om fremtidig stedsudvikling i foregående afsnit.

Byrummene rundt om Nordkraft spiller en hovedrolle i hvordan tilgængeligheden til Nordkraft, herunder samspillet mellem ude og inde, samt samspillet med de omgivende byområder opleves, og i det følgende skal disse nye byrum vurderes som steder. Kjellerups Torv er med Nordkraftprojektet, og den forudgående omlægning af Karolinelundsvej, som indebar flytning af næsten al trafikken mod øst, ændret fra en meget voldsomt trafikeret gade med et meget smalt fortov op mod en lukket industribygning til et koblingspunkt mellem

by og Nordkraft. Hele det hævede plateau fungerer som hovedindgang og samtidig et opholds- og mødested. Trods de mange funktioner på ret lidt plads, er der en udbredt accept og tilfredshed med Kjellerups Torv. Med ombygningen i relation til Nordkraft har denne nordlige del af den tidligere Kjellerupsgade fået sin helt egen identitet. Men Kjellerups Torv rummer potentiale til at blive en endnu mere attraktiv indgang til Nordkraft - udeserveringsarealet kan tages i brug og torvet ud mod Nyhavnsgade kan blive mere attraktivt, når Musikkens Hus området på den anden side af Nyhavnsgade tages i brug. Der er plads til mange flere mennesker, både på Kjellerups Torv og i Nordkraft.

Østerbro har skiftet karakter, og er i hvert fald delvist blevet 'gentrificeret' - fysisk er den fornyet med brede fortove til gengæld for 'shared space' mellem biler og cykler, og stemningsfuld belysning med industrielle referencer, i harmoni med Nordkraftbelysningen. Samtidig med denne modernisering, og som følge af muligheden for helt nye kundegrupper i forhold til tidligere, forsvandt de lidt lurvede værtshuse på Østerbro, Kanalcafeen og Fjordkroen, og op dukkede i stedet restauranter og cafeer med helt andre målgrupper. En lille strimmel af Østerbro, i tæt sammenhæng med Nordkraft, har fået et levende miljø, (endnu?) uden så meget sammenhæng med Østerbros mere 'døde' strækninger både indad mod centrum og ud mod øst, hvor der netop er bygget en stor mængde ungdomsboliger. Der er kritik fra flere sider af trafikikkerheden på den ombyggede strækning af Østerbro, hvor cyklerne ledes fra cykelstierne ud på vejbanen.

Den grønne Karolinelundskile fornemmes ved Østerbro og Teglgårds Plads som et potentielt sammenbindende grønt element. I sammenhæng hermed virker 'Teatersmøgen' som en naturlig indgang til Nordkraft i bymæssig skala, markeret af de tilbageblevne jernbaneskinner og omkranset af cykelstativer og kirsebærtræer. Men endnu forekommer Teglgårds Plads som helhed lidt som tankespind - lidt på afstand og ovenfra oplever man en ide, men 'storskalapladsen' er ikke rigtigt taget i brug i 1:1. Mere fylde på træerne vil dog snart give pladsen et grønnere præg. Betragtet som bevægelsesrum har Karolinelundskilen også et potentiale, som dog begrænses af de mange trafik kryds. Trafikarealerne og trafikken langs Karolinelundskilen er under alle omstændigheder meget dominerende. Der skal nok en åbning af Østerå som stærkt økologisk element til, for at ændre karak-

teren for alvor. Vurderingen af Teglgårds Plads med hensyn til funktionalitet og æstetik er blandet. Pladsen fremstår måske en smule forkølet midt i det kæmpestore trafikareal, og med byggepladser rundt til alle sider. Kritikpunkterne går primært på at siloen er blevet for spinkel til at kunne bruges, og at den heller ikke ses, at pladsen bruges som parkeringsplads - fordi den ligner en parkeringsplads og folk overser forbudsskiltene - og at den ikke indbyder til ophold. Samtidig er der dog også blik for potentialerne, ikke mindst i forhold til færdiggørelse af Musikkens Hus og åbning af Østerå. Et cykelmarathon blev afholdt i foråret 2013 med start fra Teglgårds Plads, men ellers har der såvidt vides endnu ikke været afholdt større arrangementer på pladsen.

Stedsopfattelser

Nordkraftprojektet har på mange måder fungeret som dynamo for byudviklingen. Hvor den tidligere mentalt blokerede for en udvikling mod øst, trækker den nu tværimod udvikling til sig. Betydningsmæssigt er der med Nordkraft sket en udvidelse af midtbyen mod øst og en fornyelse af Østerbrokvarteret, ligesom Nordkraft vil komme til at spille en vigtig rolle for miljøet på havnefronten, både i Musikkens Hus området men også i Østre Havn. Stedsudvikling er en løbende proces, og Nordkraft rummer potentialer til fortsat at bidrage til en dynamisk udvikling af hele byområdet. Nordkraft er allerede på vej til at blive en 'rejsende ide' for andre byer med sin pragmatiske tilgang til huset, idet projektet har formålet at forene en brandingeffekt, et industriarkitektonisk vartegn, med events og kultur samt en lang række hverdagsfunktioner såsom fitness, boldspil, biograf mv - hvilket betyder at stedet kendes vidt omkring af mange forskellige mennesker - der skal blot ét enkelt ærinde i huset til for at man er kendt med det og ikke kan undgå at blive påvirket.

Det store fokus på relationerne og bevægelserne mellem de forskellige områder indikerer et skifte i byplanlægningens stedsbegreb fra primært at fokusere på stederne i sig selv, som fx attraktive pladser og byrum, henimod et relationelt og dynamisk syn på sted. Konflikten om servicetrafik viser at stedsopfattelsen hos Aalborg Kommune var skiftet fra tidligere - servicetrafik skulle og kunne ikke gemmes væk i særlige zoner, men var nødt til at blive integreret i byrummene. Fokus har været på at give Nordkraft en ny betydning og derved ændre hele området, både gennem funktionerne men også ved at skabe attraktive byrum i tilknytning

til aktiviteterne og attraktive bevægelsesrum mellem aktiviteter og områder til styrkelse af det offentlige liv. Nordkraft har haft som et af sine hovedmål at fungere som mødested for mangfoldighed og forskellighed.

Som nævnt er der siden den økonomiske krise brød ud kommet et større fokus på selve aktivitetsniveauet og indholdsproduktionen i kulturpolitikken, som afløsning af den forrige epokes store fokus på nye huse. Med begrænsede økonomiske midler til rådighed, kan det blive en stor udfordring for Nordkraft fortsat at udvikle sig, men selve det nye fokus på aktiviteterne spiller godt sammen med den relationelle stedsopfattelse, hvor det ikke er projektet som en gang for alle skaber stedet, som derimod løbende produceres af den konkrete praksis på stedet - og i relation til andre steder.

Diskurser

Indledningsvis blev de materialiserede diskurser i og omkring Nordkraft registreret og opdelt i 4 temaer:

- Nordkraft som vartegn i landskabet/byskabet
- bevaring af industriarkitekturen
- kultur- og fritidstilbud og -aktiviteter
- Oplevelseszone - byliv og havnefront

Efter nærmere at have undersøgt planlægningsforløbet og konteksten i forhold til udviklingen af de omkringliggende arealer, kan foretages en opdeling af Nordkraft-projektets forløb i 4 faser som hver har været domineret af sine særlige diskursive kampe. Disse kampe er vævet sammen med de ovenstående, fysisk registrerede temaer, også benævnt materialiserede diskurser, idet de fortæller historien bagved, og dermed på en måde forklarer de vindende diskurser, og tilsvarende hvem og hvad der 'tabte' i diskurskampene, og hvorfor. I det følgende identificeres de 4 faser med hver sine 'kampe'. Faserne lapper dog tidsmæssigt ind over hinanden, især de to midterste 'holdninger til bevaring' og 'hvem skulle ind i Nordkraft?'. Den sidst nævnte fase 'hvad er Nordkraft nu og hvad skal det blive?' er aktuel, og udfaldes kendes selvsagt ikke endnu.

1. Skal Nordkraft bevares eller nedrives?

Kampen om bevaring eller nedrivning blev ført i forbindelse med at Nordkraft blev udfaset som kraftværk. Bevidstheden om vigtigheden af at bevare noget af den industrikultur og -arkitektur, som var ved at forsvinde, var voksende i samfundet, men især socialdemokrater

med rødder i fagbevægelsen var uenige. Den daværende socialdemokratiske rådmand for Teknisk Forvaltning Ib Rasmussen så Nordkraft som et gammelt nedslidt anlæg med minder om forurening og dårligt arbejdsmiljø, og han ønskede at fjerne de gamle bygninger, jf. avisartiklen hvor den tidligere rådmand er citeret for at sige 'Riv fortiden ned på havnen' (DAI Gruppen og Skanska Jensen 1999). Bygningerne havde vidt forskellige betydninger for de forskellige grupper. Som bekendt rummer en diskurs, for at være 'levedygtig', både et betydningsaspekt, et magt/rationalitetsaspekt og et praksisaspekt. Denne kamp stod mellem betydning og praksis. På den ene side et arbejdersynspunkt præget af minder om ulykker og dårlig praksis, og på den anden side et måske lidt romantiserende blik på den samme praksis, fra folk som ikke selv havde lidt under de barske vilkår. Men LO-formanden Kaj Poulsen fungerede som formidler mellem de to grupper ved at give vægt til synspunktet om bevaring, og det fik en betydning for den politiske og folkelige proces. Når netop han fremhævede bygningerne som værdifulde, handlede det om stolthed fremfor romantisering. Det var som bekendt bevaringsdiskursen som vandt denne første kamp. Bygningerne blev nu set som kulturarv og havde dermed fået en ny betydning.

En lang række metaforer var i brug i denne kamp. Titlen 'Verdens første kulturkraftværk' var nok det første forsøg på at bruge kraftværksmetaforen om noget helt andet, nemlig kultur, og dermed fremhæve Nordkrafts bygninger som kulturarv og genanvendelig ressource. Senere er 'markant, industriel arkitektur' ord som er blevet brugt positivt og værdiskabende om de voluminøse industribygninger, som var hadet af de fleste mens de endnu var i funktion. Ordene, som er blevet sagt rigtig mange gange i debatten, har været med til at give værdi til bygningerne. Det samme gælder ordene 'byprofil' og 'Nordkraft-silhuet', som er arkitektoniske begreber. At disse betegnelser blev brugt om den tidligere industriarkitektur var nyt på det tidspunkt, og viser at industrien var blevet en del af byen, fremfor som tidligere i funktionalistisk byplanlægning opfattet som en særlig zone, forbundet med men ikke rigtigt integreret i byen. Sagen er netop at bygningerne er så store, at de 'sprænger' byens skala, og det forsøges med metaforerne vendt til en fordel som noget særligt, der skal italesættes og som det er værd at værne om. 'Kulturhistoriske spor' er på samme måde en værdiskabende fagterm, udefrakommende i forhold til dem der

levede og arbejdede i industrikulturen. 'TeknoVision' refererer til teknologi og visioner for fremtiden, og talen om et 'arbejderhistorisk museum' er også værdisættende, men på en kendt og accepteret måde i forhold til industrikulturen.

Borgmester Henning G. Jensen spillede også en rolle i denne diskurskamp. Hans beretning om hvordan han skiftede mening med hensyn til bevaring af Nordkraft i forbindelse med konkurrencen om Musikkens Hus er blevet fortalt mange gange og dermed blevet et vigtigt narrativ i planlægningen, se også under narrativer.

2. Holdninger til bevaring

Efter det var besluttet, at bevaring af (nogle af) bygningerne skulle være udgangspunktet for planlægningen, opstod hurtigt en ny kamp mellem på den ene side den private investor TK Developments synspunkt om kommerciel udnyttelse af de umiddelbart tilgængelige dele, og på den anden side Teknisk Forvaltnings visioner om en mere konsekvent bevaring af hele anlægget, som et monument over industrikulturen. TK Development, med Bjørk & Maigaard som arkitekter, havde øje for kulturarven som salgsargument og så et forretningsmæssigt potentiale i den gode beliggenhed og de mange kvadratmeter i Nordkraft, som kunne udnyttes. Man ønskede således en bevaring af Kedelhallen udvendigt, men ønskede at lægge dæk ind i bygningen, så den kunne udnyttes effektivt. Kedelhuset derimod ønskede man ikke at bevare, men man ville gerne nyopføre et så stort volumen som muligt til erstatning herfor.

Forvaltningen var begejstret for de store rå rum, men manglede viden om realismen i at bevare dem, viden som var nødvendig for at kunne skabe et beslutningsgrundlag for politikerne, og requirerede derfor alternative arkitektoniske og forretningsmæssige ideer til hvordan de kunne udnyttes hos Cubo Arkitekter og landskabsarkitekt Peter Sørensen. Sammenholdt med det faktum, at TK Development endnu ikke havde fundet tilstrækkelig anvendelse for huset, fik dette materiale stor betydning for at politikerne besluttede at købe Nordkraft og sætte en projektudvikling igang med henblik på at bevare hele komplekset, på trods af at man på det tidspunkt ikke vidste, om der ville være økonomi og nok 'kritisk masse' til det. Drøftelserne om rådgiverudbuddet og tilgangen til projektet hos de forskellige arkitekturrådgivere hører også hjemme i denne fase, som

bringer en række nye metaforer ind i debatten, først og fremmest er 'Aalborgs identitet' på spil.

Byens kulturhistoriske arv beskrives af hovedrådgiveren Cubo Arkitekter i høj grad som byggende på industrivirksomhederne - de virksomheder som var ved at forsvinde, og som det var vigtigt at bevare sporene af. Den industrielle 'kraft' bruges som betegnelse for byens identitet. Byens omstilling fra industri- til videnby spiller ind på valget af metaforer, hvoraf mange direkte refererer til den industrielle el-kraft-produktion: 'kraft-potentiale', 'kulturel dynamo', 'kreativt kraftcenter', 'Kedelhallen', 'Turbinetorvet' og 'KUL'. En anden gruppe metaforer spiller specifikt på byens originale identitet og det 'særlige', som fx beskrives som værende noget der tiltrækker turister, og som kan bruges i branding af byen. 'Teatersmøgen' og 'byfællede' refererer ikke til den fortidige industri, men til en bymæssig, funktionel og arkitektonisk mangfoldighed, som man også ønskede i Nordkraft. 'Potentiale', som bliver brugt meget, indikerer at byen og 'byggningsstrukturen' rummer noget værdifuldt som er vigtigt at udnytte, og som blot skal kaldes frem. Nordkraft er også omtalt som et 'arkitektonisk element med regional betydning' - her udstrækkes betydningen til hele regionen. En opfattelse af Aalborg som den regionale by, der rækker langt ud over den fysiske by, bredte sig.

Industriarkitekturens kulturhistorie har været et centralt begreb i forhold til bevaringsspørgsmålet. Bygningernes 'særlige industrielle karakter og struktur' fremhæves som bevaringsværdige i lokalplanen fra 2006. Ikke mindst har Cubo Arkitekter med Lars Thiis slået på det vigtige i at formidle denne kulturhistorie gennem arkitekturen. Der tales om overflader med patina (Cubos konkurrencebidrag fra 2006), som noget der skal bevares og fx ikke repareres og males.

3. Hvem skulle ind i Nordkraft?

I forbindelse med konkurrenceoplægget til rådgiverudbuddet blev der udviklet en vision om Kedelhallens store offentlige rum som 'Nordens Covent Garden'. Det var tanken at her skulle være forskellige boder, og altid summe af liv. Brugen af Covent Garden som billede på det mangfoldige og varierede kultur- og handelsliv som var ønsket, slog dog aldrig an - måske fordi afstanden mellem Londons Covent Garden og Nordkraft trods alt blev for stor.

Da det kommunale projekt om at skabe 'et kraftcenter for kultur og fritid' var startet, kom en lang række interessenter i spil til at flytte ind i huset, men betingelserne skulle sættes, bl.a. i forhold til hvor etablerede, institutionaliserede eller formuende interessenterne skulle være. Det viste sig hurtigt, at der ville blive tale om en husleje som udelukkede alle, der ikke fx i forvejen rådede over kommunale lejemål som kunne frigives, eller på anden måde havde en økonomi der kunne matche projektet. Projektledelsen var imødekommende overfor at overveje alle forslag, men ombygningsprisen medførte krav til økonomi, og desuden var det et krav, at interessenterne bidrog til at opfylde indholdsvisioenen. Derfor blev Nordkraft i høj grad et sted for de etablerede kulturinstitutioner. I forlængelse heraf har nogle set en fare for at kulturinstitutionerne med Nordkraft blev centraliseret for meget på ét sted, således at man til en vis grad kunne komme til at tømme resten af byen for kulturliv.

Projektledelsen talte meget om 'synergieffekter' mellem forskellige udtryksformer, noget som bl.a. skulle fremmes ved hjælp af 'transparens' i arkitekturen, hvilket mange brugere syntes godt om som overordnet ide, men i virkeligheden ikke var så glade for, når det blev konkret i forhold til dem selv. Det at udstille egne aktiviteter for offentligheden kan siges at være 'bagsiden' af det flotte ord transparens, eller metaforens 'blinde plet'. En del interessenter kæmpede hårdt for at bevare deres identitet fra før Nordkraft, mens andre fusionerede med hinanden, skiftede navn og var mere åbne overfor udvikling af identiteten.

Dommerbetænkningen fra 2006 beskriver vinderprojektets 'effektive og inspirerende naboskaber', og Henrik Thomsen skriver i en pressemeddelelse fra 2007 følgende: 'vi går efter at skabe et helt fantastisk kulturelt miljø og et helt nyt folkeligt liv ned til Limfjorden' og lidt senere om 'en helt ny kulturel bydel, som ud over Nordkraft omfatter en levende og rekreativ havnefront'. Her lægges vægt på at mange forskellige kulturinstitutioner skal inspirere hinanden på en 'effektiv' måde med målet om et samlet kulturelt miljø og en kulturel bydel. Den meget brugte metafor 'kulturel dynamo', første gang v. Lars Thiis i konkurrencen 2005, henviser til kraftværket, som producerede energi ved at omforme de råstoffer der blev tilført – til gavn for hele byen. Det samme skulle Nordkraft nu gøre, bare i forhold til kultur. Brug af denne metafor hænger godt sammen med

den generelle romantisering af den bortgående industri i 00'erne. Men Nordkraft er ikke længere en 'simpel' maskine – metaforens blinde plet er, at kulturliv ganske vist handler om processer, men de er menneskelige og langt mere komplekse end en dynamo. Navnet 'KUL' til den kommunale ungdomsskoles midtbyafdeling i Nordkraft spiller igen på kraftværksmetaforen. Her henvises til selve det råstof der blev brugt da Nordkraft var et kraftværk, og man må tænke på de unge som råstoffet dvs. ressourcerne i forhold til produktion og udfoldelse af energi.

Til sidst i forløbet, da der manglede interessenter i Nordkraft for at økonomien kunne gå op, blev talen om interessenter lidt mere jordnær. Arkitekt Lars Thiis taler i interviewet fra 2012 om befolkningen af huset med interessenter som en 'kabale', og at han foretrækker at 'lægge kabalen på det rigtige tidspunkt' i forhold til sundhedscentret, som kom sent ind i projektet. Han fortæller at interessenterne hver især havde en række krav og ønsker, og at nogle spillede bedre sammen som naboer end andre. Med henvisning til eventyret Askepot siger han: 'vi pressede skoen og kunne lige få foden ned'. Med som han også nævner i interviewet, var det politisk bestemt at sundhedscentret skulle ind.

I forbindelse med omdannelsen af Nordkraft og indflytning af de første interessenter i 2009 skulle den nordlige del af Kjellerupsgade, som med Nordkraft havde fået en helt ny identitet, gives et nyt navn. Der blev foreslået 'Ejersbos plads' for netop på dette sted at ære den afdøde Aalborg-forfatter Jacob Ejersbo, som debuterede med romanen Nordkraft som senere blev filmatiseret. Her blev Aalborg skildret som en rå arbejderby. En så direkte reference til byens problematiske fortid var dog for meget for politikerne, som i stedet besluttede sig for det mere neutrale navn 'Kjellerups Torv' – de sagde ja tak til industrikultur i arkitekturen, men ønskede alligevel at referencerne skulle være pæne og nydelige.

4. Hvad er Nordkraft nu og hvad skal det blive?

Den sidste diskurskamp som skal nævnes her, er aktuel netop nu, hvor Nordkraft er færdigt og alle interessenter er flyttet ind og kommet på plads. Det er således nu huset for alvor skal til at leve, og de omtalte synergier skal udløses. Der skal udvikles nye samarbejdsformer, og interessenterne skal udvikle deres kulturer, inspirere hinanden og måske udvikle hybrider.

Det har hele tiden været målet at skabe rum for folkelighed og mangfoldighed i Nordkraft, men også for eksperimenter og skæve arrangementer. I de kommende år vil det vise sig hvordan balancen bliver mellem mainstream-kultur og de mere 'skæve' arrangementer som måske kan være provokerende. Driftschef Lars Nørgaard ser et stort, men foreløbigt uudnyttet, potentiale i skæve arrangementer, som måske skræmmer nogen væk men til gengæld skaber noget nyt. Han fremkommer med to metaforer i forhold til forskellige udviklingsretninger, i forbindelse med ansættelse af en daglig leder: 'jeg syntes det der skulle ansættes det var en kraftværksbestyrer, men det de søgte, det var en storcenterchef'. Mens et kraftværk producerer energi ved at brænde råmateriale af og transformere energien til en anden form, under brug af voldsomme dynamikker, henviser et storcenter i denne sammenhæng tværtimod til et anonymt sted hvor der konsumeres masseprodukter - her skal ingen skræmmes væk, men der skal være plads til alle, når ellers man opfører sig efter reglerne.

Nordkraft kommer til at udvikle sig i et tæt samspil med alle de andre funktioner i den nye bydel, som en aktiv del af 'oplevelseszonen' under udvikling.

Repræsentationer

Cubos illustrationer af hvordan Nordkraft kunne tage sig ud efter omdannelsen indgår som vigtige repræsentationer af den forestillede virkelighed. Som der står på forsiden af konkurrencebidraget fra 2006: '... Som Aalborgs nye kulturelle dynamo ligger Nordkraft i år 2012, og fortæller om fremsynethed og virkelyst..'. Illustrationerne er fotocollager, hvor mennesker i færd med moderne udfoldelser sammen med kunst og design sammensættes med de slidte og 'patinerede' overflader i Nordkraft. På den måde skildres en interessant atmosfære, som både emmer af historie og kulturarv og af nutidens, og ikke mindst fremtidens, kreative livsformer. Illustrationerne repræsenterer sammen med metaforerne den diskurs der kæmpes for: aktiv brug af industrikulturarven i forhold til moderne livsformer, kultur og branding. Dommerkomiteen i forhold til rådgiverkonkurrencen skrev om Cubos forslag: 'arkitekturen er en frodig befordrende collage, ikke et stramt og ubøjeligt lay-out'. Her gøres arkitekturen levende med ordet frodig (biologisk metafor) hvilket understreges af den frie collage fremfor det 'stramme' lay-out. At



Illustration af Nordkrafts østfacade som indgik i lokalplanen, v. Cubo Arkitekter

arkitekturen i sig selv naturligvis ikke er levende, men består af særdeles hårde sten og beton, er metaforens 'blinde plet' – det er kun i overført betydning man kan tænke selve arkitekturen som frodig, hjulpet på vej af det collageagtige, dvs. det sammensatte.

Lars Thiis' eget fokus på det 'rene' og det 'essentielle' ved industriarkitekturen i forhold til interessenternes inventar, der betragtes som ligegyldigt 'skrabsammen', (2012), viser, at for ham er det vigtigste at fortælle sin særlige historie, og dermed bliver det rene og essentielle ved industriarkitekturen så vigtigt, at det ikke må overskygges, fx af interessenternes inventar. Repræsentationen af projektet er blevet en vigtig aktør i forhandlingerne om hvad Nordkraft er.

SchmidtHammerLassens illustration af de lysende skorstene som led i deres konkurrenceforslag, se afsnittet om ideer og visioner, har, selvom rådgivergruppen ikke blev valgt, haft indflydelse på den efterfølgende proces, og der er ofte blevet henvist netop til denne illustration, når mulighederne for at skabe et markant kunstværk som kunne understrege Nordkraft som vartegn og ikon blev undersøgt. Fyrtårnsmetaforen ligger lige for. Cubo Arkitekter har arbejdet ud fra samme målsætninger men med andre udtryksmidler, se illustrationen. Repræsentationerne indgik som et vigtigt led i kommunikation om projektet. Lars Thiis er meget bevidst om, hvordan visionerne præsenteres, og om de fortællinger om fremtiden som på den måde visualiseres, og han vurderer at arkitekternes abstrakte visualiseringer af intentionerne med Nordkraft var taktisk kloge, idet deres unøjagtighed har givet folk mulighed for at digte videre:

'Folks måder at se mulighederne på skifter også over tid, og der er vi jo som arkitekter typisk forud for tiden, og det er jo også det rigtige, vi skal kunne se nogle muligheder i gamle bygninger og forskellige steder i landskabet og lignende, det er jo det der er vores metier, men vi skal også huske på at vi skal kunne kommunikere det til brugere som ikke altid kan forestille sig de billeder. (Arkitekt Lars Thiis, 2012)

Narrativer i planlægningen

Det er tydeligt at storytelling og narrativer har spillet en overordentlig stor rolle i planlægningen. Projektleders beretning om sin indsats for at skabe begejstring for projektet, se citat senere i afsnittet om planlægning og planlæggerroller, viser dette meget tydeligt: det er vigtigt at meningsdannere, såvel som almindelige borgere, optræder som 'ambassadører' for projektet, for at skabe den brede opbakning, som ikke mindst har stor betydning for de politikere der skal stå til regnskab for projektet. Et bredt ejerskab til visionen om Nordkraft har været helt afgørende for at projektet har kunnet lykkes. Planlæggerne har i høj grad haft en rolle som kommunikatorer i det store netværk bestående af myndigheder, investorer, interessenter, borgere osv.

Narrativerne har handlet om kulturel byudvikling og transformation fra industri til viden, om arkitektur og bevaring af industrikultur og om styrkelse og branding af Aalborg i konkurrencen mellem byer. Disse tre temaer er dybt forbundet med hinanden. Brandingværdien af Nordkraft er høj, forbi bygningen er så synlig, og det kulturelle indhold i det gamle kraftværk er i sig selv et stærkt symbol på omstilling fra industri til viden- og kulturby. Nordkraft repræsenterer således tydeligt diskursen om kulturen som drivkraft i byudvikling og branding i overensstemmelse med Floridas 3 T'er: talent, teknologi og tolerance. Denne diskurs er med Nordkraft koblet tæt til (arkitekt)diskursen om bevaring og omdannelse af industrikultur og industriarkitektur, som netop var meget dominerende, ikke mindst i Aalborg, i 00'erne. Det handler om en fascination af den bymæssige industri, de store volumener, rå materialer og alligevel forfinede arkitektoniske detaljer, og ikke mindst handler diskursen om at indtage disse rum til bymæssige og (gerne) kulturelle funktioner, som også kan generere et mangfoldigt offentligt byliv.

Rejsende ideer fra andre byer, som har stået overfor tilsvarende udfordringer, har haft stor inspirationskraft og indgået i narrativet om Nordkraft. Det gælder først og fremmest omdannelsesprojekterne i Hamburg og den landskabelige, kulturelle mv. omdannelse af Em-scher Park i Ruhr. Men også Tate Modern i Londen, som rigtig mange har besøgt, har virket inspirerende, idet man her tydeligt fornemmer, hvordan storheden i de gamle indstribehaller kan fastholdes og bruges af mennesker fremfor maskiner.

Som beskrevet er metaforerne i kommunikationen valgt i forhold til hvilke diskurskampe der føres. På samme måde gælder at narrativerne i planlægningsprocesserne, ikke mindst i forbindelse med de 100'vis af foredrag og rundvisninger der blev afholdt om Nordkraft, er komponeret i forhold til de aktuelle dagsordner, og målgrupperne naturligvis. Narrativerne har skullet skabe fælles forståelse, begejstring for visionerne, og dermed ejerskab til projektet.

Borgmester Henning G. Jensens beretning om hans holdningskift til bevaring af Nordkraft i forbindelse med konkurrencen om Musikkens Hus, er i sig selv blevet et vigtigt narrativ i processen. Den omtalte 3D-model, som blev konstrueret i forbindelse med konkurrencen om Musikkens Hus, fik ham til at indse, at Musikkens Hus ikke kunne stå alene, men ville kræve noget større end de eksisterende huse på Østerbro - Kanalcafeen, en genbrugsforretning og en søekvipering - som modspil, og han skiftede mening med hensyn til Nordkraft og gik derefter ind for at bevare de store haller. Historien handler om modsætningen mellem den nye verdensarkitektur v. Coop Himmelb(l)au og den eksisterende by, som ifølge borgmesteren bør levere et værdigt modspil, nemlig i form af den gamle kraftværksbygning Nordkraft. Med denne historie italesættes modspillet mellem Musikkens Hus og Nordkraft, et modspil som igennem hele planlægningsforløbet har været med til at identificere de to bygninger i forhold til hinanden.

Magt

Aalborg Kommune har været bygherre og projektudvikler, og dermed er det byrådet og en politisk styregruppe herunder som har siddet med magten og beslutningskraften i projektet. Men det er det brede ejerskab til projektet blandt borgere og interessenter,

herunder købere af ejerlejligheder og dermed medinvestorer, som har medvirket til skabelsen af den politiske konsensus i beslutningsprocesserne. Planlægningsprocessen har fungeret i et meget stort og komplekst netværk, som alle deltagerne har manøvreret i. Netværket har ikke erstattet de bureaukratiske hierarkier, men spillet sammen med dem på ubeskriveligt mange måder, jf. også afsnittet om planlægning hvor også projektets organisering analyseres.

Floridas 3 T'er og troen på omdannelse af havnefront, bevaring af kulturarv og mangfoldig kultur som styrkelse og branding af byen, har sat rammerne for beslutningerne om Nordkraft. Aalborg Kommune har som bygherre haft ansvaret for udvikling af projektet fra start til slut, troet på visionen og løbet den økonomiske risiko - en indsats som ligger ud over det sædvanlige, og som umiddelbart står i modsætning til en privatøkonomisk developertankegang. Konkret lokalpolitisk har socialdemokraterne været klemt mellem SF og Venstre og blev på den måde presset til konsensus. Til sidst, hvor der skulle bevilges kommunale midler til Nordkraft for at få det gjort færdigt, trods de indledende løfter om at dette ikke ville blive nødvendigt, har det naturligvis knebet mere med den fælles begejstring, men stadig har der i høj grad været konsensus om at projektet var godt og skulle gøres færdigt i en høj standard. Det var for sent at ændre kurs, hvis nogen ellers kunne have haft lyst til det. Desuden blev en række kommunale institutioner flyttet ind i huset i sidste øjeblik for at bidrage til at redde økonomien.

Planlægning og planlæggerroller

Nordkraft blev formuleret og organiseret som et projekt, hjemmehørende i Skole- og Kulturforvaltningen, der var bygherre og som med sin store indholdsvision ønskede at skabe et unikt kraftcenter for kultur og fritid. Deltagelsen fra Teknisk Forvaltning blev defineret ud fra at Nordkraft var et projekt i forlængelse af på den ene side det store omdannelsesprojekt for havnefronten, og på den anden side det økonomisk langt mindre projekt helhedsorienteret byfornyelse om styrkelse af Østerbro-området. Gennem helhedsorienteret byfornyelse var der i forvejen et tæt samarbejde på tværs af forvaltningerne, og det fortsatte med Nordkraftprojektet. Som havnefrontsprojektet, handlede Nordkraft også om store vej- og byrumsinvesteringer, midlertidige og permanente trafikomlægninger, og om

arkitektonisk samspil mellem by, havn og industri. Skole- og Kulturforvaltningen valgte en bygherrerådgiver fra Niras, og afdelingsleder i Kultur- og Fritidsafdelingen Claus Rene Pedersen med ansvar for kultur blev projektleder i tæt samarbejde med afdelingslederen med ansvar for fritid. Der har i forløbet været flere overordnede afdelingschefer, ligesom kulturforvaltningsdirektøren også var involveret i projektet. Teknisk Forvaltnings forvaltningsgrene Plan og Byg som plan- og bygningsmyndighed, Trafik og Veje som trafik- og vejmyndighed og Park og Natur som ansvarlig for det grønne var alle involverede i projektet. Den samlede tekniske forvaltning var ansvarlig for lokalplan, bevaring, facader, byggesagsbehandling, byrum, trafik og det grønne, herunder de bymæssige forbindelser til både Østerbro, helhedsorienteret byfornyelse, og til Musikkens Hus og havnefronten, samt midtbyens projekter.

Projektgruppen blev sammensat på tværs af Skole- og Kulturforvaltningen og Teknisk Forvaltning, som efter kommunesammenlægningen i 2007 blev til Teknik- og Miljøforvaltningen, og bestod af projektledelse og koordinatorer i de to forvaltninger, og den administrative styregruppe af cheferne i de samme to forvaltninger. Man kan sige at projektet opstod i de to forvaltninger og voksede ud af samarbejdet mellem dem. Dels var der et behov hos kultur- og fritidsforvaltningen og en lang række interessenter i byen for nye lokaler og nye samarbejdsformer indenfor både kultur og fritid, og dels var der et behov i teknikforvaltningen for anvendelser og investorer til Nordkraft, som med sin imponerende fysik midt i et centralt omdannelsesområde var en stor byplanmæssig udfordring. På spørgsmålet om organiseringen gennem forløbet har været god, svarer projektleder Claus Rene Pedersen at den åbenbart har været god nok til at komme i mål, men at han undervejs i forløbet havde arbejdet på at få en meget bredere organisation op at stå og blandt andet involvere Borgmesterens forvaltning mere, men forgæves:

‘.. jeg kan ikke forstå hvorfor juristerne og økonomerne fra Borgmesterens forvaltning ikke er en del af det her. (...) Hvorfor er det vi fungerer som siloer. Hvorfor er det man ligesom siger: nej det er jeres projekt, væk med den - i stedet for - det største udgangspunkt er at vi har en by, det skal vi da være fælles om. Og vi skal være fælles om visionerne.’ (Projektleder Claus Rene Pedersen, 2012)

Han leverer her en kritik af at kommunens embedsværk, på trods af et vist samarbejde, fortsat fungerer som 'siloer' i stedet for at være fælles om visionerne. Der er en træghed i systemet i forhold til at indgå i tæt samarbejde. Politisk blev projektet i første omgang organiseret med hele Skole- og Kulturudvalget og hele Teknik- og Miljøudvalget som styregruppe. Efter kommunevalget i 2009, dvs. i den sidste gennemførelsesfase, blev styregruppens sammensætning ændret til 2 fra Skole- og Kulturudvalget, 2 fra Teknik- og Miljøudvalget og 2 fra Sundhed og bæredygtig udvikling. Inddragelse af Sundheds- og bæredygtighedsforvaltningen betød konkret en styrkelse med to vigtige personer: socialdemokraten, den senere borgmestercandidat, Thomas Kastrup Larsen (S), og Nils Bell (V) som havde spillet en stor rolle i den indledende fase. Den politiske styregruppe var 'projektejeren' og en stærk repræsentation af det byråd som i sidste ende skulle træffe beslutningerne, ikke mindst om økonomien.

Teknik- og Miljøforvaltningens rolle var at varetage både den byplanmæssige helhedsdiskurs og den mere tekniske myndighedsdiskurs. Repræsentanterne i arbejdsgruppen havde således til opgave at varetage hele forvaltningens interesser, fange alle spørgsmål og sikre koordinering vedr. bevaring, planlægning, landskab, trafik, byggesag, brand osv. Som projektet udviklede sig, opstod en stor mængde uforudsete problemstillinger, hvor der skulle lægges op til politiske afvejninger. Samtidig med at man ønskede udvikling af projektet, måtte ellers faste principper om parkering og trafikafviklingen i området bøjes, og det var nødvendigt at forhandle med andre forvaltninger og flere gange skaffe ekstra penge, fx til nyt eksplosionssikkert negativarkiv til erstatning af det som lå under Kjellerups Torv. Det var nødvendigt at navigere mellem de mange forskellige dagsordner fra bygherrens, naboernes, interessenternes og de forskellige rådgiveres side. Internt i forvaltningen skulle der skabes afvejninger mellem de forskellige mere eller mindre snævre interesser for at opnå de helhedsløsninger, som var det overordnede mål. Kunsten var at sikre kommunikation mellem de nogle gange konfliktende parter, og skabe et beslutningsgrundlag for politikerne.

Skole- og Kulturforvaltningens rolle som bygherre var at styre hele projektet i samarbejde med arkitekter, teknikere og interessenter frem mod gennemførelsen. Projektleder Claus Rene Pedersen reflekterer over at

man måske ikke professionelt var klædt helt på til den store udfordring, som det var. Ikke mindst lå der en stor opgave for Skole- og Kulturforvaltningen i at skabe bro mellem kulturforskellene hos henholdsvis de kulturelle interessenter og de mere fritidsorienterede sportsinteressenter. Samarbejdet med de mange parter og med arkitekter og teknikere, og arbejdet med at bringe dem sammen, krævede grundlæggende store kommunikationsevner og en stor begejstring for projektet.

'Og hvis jeg skal rose mig selv lidt så tror jeg, jeg har været sindssyg god til at sælge, altså jeg tror virkelig det der med at stille mig op som ambassadør 24 timer i døgnet stort set (...) rundvisninger, foredrag, jeg stillede sgu op til alt, fordi jeg vidste, at det her handlede grundlæggende om at have venner, og have ambassadører, fordi hver gang jeg havde en rotary klub eller en lions klub eller erhvervsklub eller vælgerforening inde, så var der ikke en af dem, der forlod mig før de var begejstret. Vi havde et kæmpestort ambassadørkorps som gik og talte positivt om Nordkraft, og det tror jeg var helt afgørende. (Projektleder Claus Rene Pedersen, 2012)

Lars Thiis fra hovedrådgiveren Cubo Arkitekter reflekterer over sin/deres rolle i Nordkraftprojektet. Han har indimellem savnet respekt fra nogle af interessenterne overfor arkitektfagligheden, og argumenterer generelt for at man skal have respekt for det gebet man ikke selv ved noget om, for at opnå gode løsninger, og for god kommunikation ved at lytte i dialogen (interview 2012). Rådgiverteamet bestod af hele 6 firmaer: Udover hovedrådgiveren Cubo Arkitekter var Arkitektfirmaet Nord med, og derudover en landskabsarkitekt, 2 ingeniørfirmaer og et kommunikationsfirma. Refleksionen over den faglige sammensætning i teamet kommer igen til at handle om den vigtige evne at kende sin egen faglige begrænsning, og om at have respekt for andres fagligheder:

'Havde jeg valgt de samme samarbejdspartnere hvis vi skulle lave projektet en gang til? Nej det havde jeg ikke, men det var dem jeg kunne få, altså det er jo en anden ting. Der var jo ikke andre ingeniører, de var jo taget af alle de andre firmaer, så det blev jo så at sige et kludetæppe til sidst - 2 ingeniørfirmaer, og så skulle vi jo prøve at vende det til en fantastisk fordel, med lokale og alt sådan noget, men altså (...) ingeniørfirmaerne var ikke store nok til at løfte opgaven (...) jeg ville

have været rigtig glad hvis vi havde haft firmaer med større kompetencerammer (...) så ville jeg have vidst at de kunne gå hen til nogen som havde den faglige kompetence. De små firmaer i Aalborg de var lidt for ærøke i forhold til påstanden om at være for små - 'jamen vi kan sørme selv, vi vil gerne være store nu.' (Arkitekt Lars Thiis, 2012)

Kommunikationsfirmaet Dansk Projektrådgivning, som skulle indgå i teamet, kom aldrig til at spille nogen særlig rolle i projektet ifølge Lars Thiis, som fremhæver at kommunikation og faglighed hører sammen, og som oplevede at de var gode til det rent processuelle - 'men ligeså snart tingene blev en smule faktuelle, så stod de af.' (Arkitekt Lars Thiis, 2012)

'Strømninger' og 'knopskydning' er brugt som metaforer af projektleder Claus Rene Pedersen, når han har fortalt om planlægningsprocessen. Metaforer om flydende tilstande bruges af en lang række forskere om verden, som i disse år opfattes som stadig mere kompleks, og det indikerer at fokus er flyttet fra stabile institutioner til flydende og procesorienterede netværk, se også kapitel 2. I Nordkraftprojektet har planlægningsprocessen i høj grad handlet om at håndtere det 'flydende' i form af de forskellige processer, interesser og konflikter som dukkede op i forløbet - i samspil med andre hændelser. Hovedfokus for de kommunale planlæggere har været at få projektet til at lykkes. Opgaverne med at håndhæve regelsæt og forvaltningsprocedurer har været lavere prioriteret, men har også indgået i processerne. Det, som for den ene forvaltning er en helt selvfølgelig del af sagsbehandlingen, kan umiddelbart se ud som stædighed for den anden. Diskurserne i forvaltningerne er pr. definition forskellige, og kommunikation og samarbejdet fuldstændig afgørende for at det er muligt at oversætte de flydende øjeblikke til fælles strategier.

Når projektleder Claus Rene Pedersen i nedenstående citat således taler om tilfældigheder som årsagen til udvikling af Nordkraft, har der været en lang række meget tidstypiske forhold til stede, som forudsætninger for at disse tilfældigheder tilsammen skulle føre til et Nordkraftprojekt. Der er tale om en særlig timing, hvor med et 'momentum' er udnyttet. Begrebet 'translation' eller 'oversættelse', som bruges i Aktør-NetværkTeori og som også indgår i begrebet om 'rejsende ideer', se kapitel 5, handler om at relationer skabes, hvorved forandringer sker i faser: problematisering, interessekabelse blandt aktører, mobilisering og forandring

i netværk. Det handler om at navigere i en verden i bevægelse og skabe 'strømninger' om til strategi:

'...det var tilfældigheder, det var det der med at der kom nogle henvendelser fra nogle kulturelle interessenter som gerne ville ned omkring Musikkens Hus, det at vi havde henvendelsen fra DGI, at Skråen selv havde penge, og at vi lavede den samlede analyse af teaterområdet og sådan nogle ting, der stille og roligt byggede en sammenhængende vision op. Sådan helt lavpraktisk, så begynder jeg, altså jeg tænker altid i løsninger, det er jeg tvunget til. Vi har nogle nedslidte bygninger, hvad gør jeg ved det, ikke, og her er der bare en gigantisk ramme som vi kunne begynde at planlægge, altså det der med at det er sådan en stort gennemtænkt vision, det er sådan set noget fis, det er det ikke - det er knopskydning som er blevet smuk. Og som til sidst, eller undervejs, formuleres som en fantastisk spændende indholdsmæssig vision (...) skabt ud af at jeg og andre har kunnet se nogle muligheder fordi nogle tilfældigheder findes. At jeg så har været så heldig, eller vi har været så heldige, at Nordkraft stod der, og at I var i gang med at arbejde med at der skal ske noget med den bygning, og TK kunne ikke finde ud af hvad de skulle gøre med den (...) så det er en masse faktorer som er tilfældige (...) der kan du kreditere mig for en del af det, ikke, altså jeg har været god til at gribe strømmingen - der var en mulighed (...) jeg tror bare jeg er god til at lytte til, og høre hvad det er folk egentlig siger, og så se mulighederne.' (Projektleder Claus Rene Pedersen, 2012)

Med udvikling, planlægning og gennemførelse af Nordkraftprojektet har nye planlæggerroller været i spil. De har været præget af netværksrelationer på tværs i kommunen og med mange af byens aktører, et netværk som planlæggerne har manøvreret i og hele tiden tilpasset kommunikationen i forhold til. Mens selve den tekniske planlægningsdel, som bestod i at revidere kommuneplanen og udarbejde lokalplanen, fyldte meget lidt i processen, var der løbende forhandlinger om myndighedsbehandlingen. Planlæggerrollen har været en kombination af 'den faglige udviklingskonsulent' med byplan- og arkitektfagligheden i centrum, planlæggeren som 'manager' orienteret mod den politiske ledelse, 'markedsplanlæggeren' med kommunen som developer og endelig 'procesplanlæggeren' med den demokratiske proces som til hovedmål, jf. Sehested (2003).

Som det også fremgår af kapitel 2, afsnittet om planlæggerroller, er den borgerinddragende planlægning ofte presset af neoliberal vækstorienteret planlægning. Efter den proces hvor TK Development først havde været igang med at planlægge for omdannelse af Nordkraft til et kommercielt kontorhus, lykkedes det politisk at forene de brede borgerinteresser om faciliteter til kultur og fritid, med troen på at netop dette projekt, med sine visioner om bevaring af industriarkitektur, også kunne fungere som branding af byen. Den massive storytelling om industrikultur og industriarkitektur har i høj grad fungeret som branding af byen.

Borgerinddragelsen i projektet har fungeret på flere planer. Som led i den lovbundne borgerinddragelse i forbindelse med plandokumenterne blev der udarbejdet en debatpjece, annonceret traditionelt og afholdt møder og rundvisninger. Her var der meget stor opbakning til bevaring og omdannelse af bygningskomplekset - kun et enkelt indlæg i 'fordebatten' 2002 foreslog nedrivning af Nordkraft til fordel for indretning af en park på stedet (Aalborg Kommune 2003b), og nogle indlæg har været kritiske overfor antallet af parkeringspladser. På det konkrete plan har de mange forskellige interessenter i huset været dybt involveret i processen, både de investorer som skulle købe ejerlejlighederne og brugerne som skulle leje sig ind i huset, ligesom der er forhandlet med naboer og andre, som på den ene eller anden måde blev berørt af projektet.

Borgerinddragelsen var ikke begrænset til særlige debatter og høringsfaser, men blev løbende tilpasset både de direkte involverede interessenter og brugere, og de mere perifert interesserede borgere. Der har været tale om en flydende, procesorienteret planlægning, hele tiden tilpasset de skiftende udfordringer der har været for at gennemføre projektet. Planlægningen har været en åben og dynamisk proces hvor interesserne er blevet skabt via processen.

Sammenfatning af analysen

Fyrtårnsrationalet og strategierne

Rationalet bag projektet var at styrke det offentlige byliv, kulturen og det rekreative, sammen med havnefronten og Musikkens Hus, som fyrtårn for hele byen i en proces væk fra industrisamfundet og ind i videnssamfundet. Målet var at skabe Aalborg om til en attraktiv videnby.

Nordkraft er udviklet under højkonjunkturen, hvor det blev prioriteret højt som en vigtig strategisk kulturpolitisk satsning for kommunen, og Nordkraft skulle virke som dynamo for byomdannelsen i hele bydelen. Efter finanskrisen er der kommet mere fokus på selve aktiviteterne og indholdsproduktionen. 'Punktet' i fyrtårnstankegangen omfatter hele konteksten - oplevelseszonen med kultur, City Campus, ungdomsboliger og tæt nybyggeri som knytter sig til erindringen om den tidligere tætte industri på stedet som led i branding og bykonkurrencen knyttet til ønsket om vækst.

Brug af analysemodellen

Stedet

Byplanmæssigt har der været fokus på overgangszonen mellem by og industri. Nordkraft har ændret området fysisk, socialt og betydningsmæssigt, og er på vej til at blive en 'rejsende ide', men der er potentialer til at det kan udvikles yderligere, når de omkringliggende byggerier er færdige og tages i brug. Byrummene rummer potentialer til meget mere. Nordkrafts vigtige rolle i bydelen og 'oplevelseszonen' understreger, at det er relationerne og den dynamiske udvikling mellem aktørerne som skaber stedet.

Diskurserne

Nordkraft som vartegn i byen, bevaring af industri-kultur, kultur- og fritidstilbud og aktiviteter samt oplevelseszone med byliv i sammenhæng med de omkringliggende byområder er de diskurser som har styret udviklingen. Undervejs har der været en række kampe om stedet og stedets betydning som har været afgørende: om hvorvidt Nordkraftbygningerne skulle bevares eller nedrives, om hvor meget og hvordan der skulle bevares, om hvad der skulle fyldes ind i huset, og aktuelt kan defineres et åbent spørgsmål om hvordan Nordkraft skal udvikle sig fremover.

Repræsentationer

3D- og andre arkitektskitser har gennem hele forløbet haft stor betydning som formidler af de forestillinger, der er gjort i projektet om hvad Nordkraft kunne blive til, og hvordan det kunne påvirke stedet. De har været et vigtigt led i hele kommunikationen om projektet, og i nogle tilfælde har repræsentationerne indgået som 'aktører' med selvstændig betydning i det netværk, som har skabt det Nordkraft vi har i dag.

Narrativer

Storytelling og narrativer har spillet en stor rolle i planlægningen, og både politikerne, arkitekterne, interessenterne, planlæggerne og involverede borgere har deltaget i historiefortællingen. Narrativerne har handlet om kulturel byudvikling og transformation fra industri til viden, om arkitektur og bevaring af industri-kulturarv og om styrkelse og branding af Aalborg i konkurrencen mellem byer. Nordkraft har i sig selv, med sin fysik og kulturarv fungeret som et stærkt symbol på omstilling fra industriby til viden- og kulturby.

Magtforholdene

Kommunen har været ejer, initiativtager og projektudvikler, og dermed har byrådet hele tiden haft den besluttende magt. Processerne har været præget af et bredt ejerskab til projektet i byen, men den politiske konsensus er ikke foregået uden politiske og organisatoriske magtkampe.

Planlægningen

Projektet er udviklet og organiseret på tværs af to forvaltninger, Skole- og Kulturforvaltningen som bygherre og Teknik- og Miljøforvaltningen med ansvar for den byplanmæssige helhed. Opgaven med at styre projektet i samarbejde med de mange parter var stor og krævende i forhold til konstruktivt samarbejde, kommunikation og engagement, og planlæggerne manøvrerede i et komplekst netværk i forhold til at få løst de konflikter og problemstillinger som løbende dukkede op. Planlæggerrollerne har været en kombination af både 'den faglige udviklingskonsulent', planlæggeren som 'manager', 'markedsplanlæggeren' og 'procesplanlæggeren med den demokratiske proces som hovedmål, jf. Sehested (2003). Borgerinddragelsen i projektet har fungeret på mange planer og blev løbende tilpasset interessenter, brugere og borgere i en flydende, procesorienteret planlægning, hele tiden dynamisk tilpasset de skiftende udfordringer.

Del 4

Konklusion og perspektivering

Kapitel 9

Konklusion og perspektivering

Introduktion til konklusion

Analyser og afgrænsninger

Urbane projekter er objektet for analyserne i afhandlingen, og konklusionen redegør for analyseresultaterne. Der er gennemført analyser af et historisk specifikt forløb og tre paradigmatiske cases fra Aalborg, ligesom der er undersøgt en række eksempler. Det er gjort med brug af en række teoretiske optikker via to konstruerede modeller som bruges til at 'tænke med', som redskaber i analyserne.

Analysesresultaterne befinder sig på 3 niveauer:

1. Historisk specifikke forløb hvad angår byplanpraksis, henholdsvis i Aalborg og nationalt/internationalt. De analytiske værktøjer her har været et fokus på forskellige rationaler eller byplanoptikker på byen, og, med brug af Jessops (2004) metode, en periodisering ud fra identificering af perioder af relativ ensartethed på baggrund af strukturelle sammenhænge, specifikt for urbane projekter. Denne viden udtrykkes med bølgemodellen om de historisk skiftende rationaler som tilgange til byen i urbane projekter. Det viser sig at rationalerne som drivkraft for urbane projekter rummer en træghed i sig, som rækker ud over hvad de konkrete bymæssige udfordringer tilsiger. De dominerer tænkningen om byen i lange perioder.

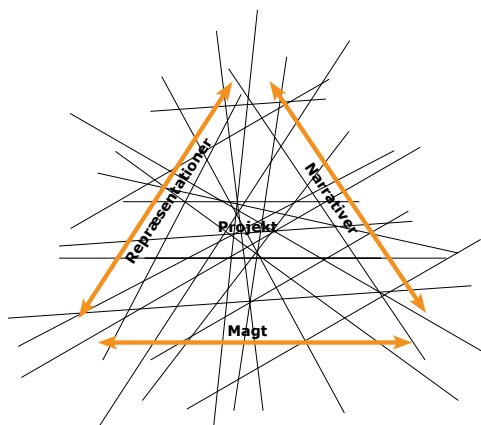
2. Projektdynamikker i tre paradigmatiske cases. Der er brugt en netværksmodel som er konstrueret ud fra den teoretiske ramme - sted, diskurs og planlægning - og som også rummer aspekterne repræsentationer, narrativer og magt i urbane projekter. Der har i analyserne været særligt fokus på stedsdimensionen, dvs. relationerne mellem sted og diskurser og mellem sted og planlægning. Caseanalyserne rummer en række komplekse projektspecifikke pointer - viden der kan bruges i forhold til andre projekter med brug af analytisk generalisering, jf. Flyvbjerg (1991a og 2006).

3. Endelig skal der konkluderes på modellernes generelle brugbarhed. Modellerne har i første omgang produceret en række brugbare analyseresultater. Ved at kombinere de to modeller, dvs. den historisk specifikke viden om byplanoptikker på byen og den 'abstrakte' i forhold til tid og rum netværksmodel for urbane projekter, og de resultater de har produceret, skal der argumenteres for et mere generelt vidensniveau med hensyn til forståelse af urbane projekter i form af mønstre og sammenhænge. Det konkluderes at modellerne kan bruges, ikke kun til analyse men også fremadrettet i strategisk udvikling

De to modeller beskæftiger sig med henholdsvis byplanfaglige optikker på byen og de urbane projekters rolle i forhold til bymæssige og samfundsmæssige udfordringer, og urbane projekter som socio-økologiske komplekse systemer med særlige dynamikker. Dermed



Projektets teoretiske ramme



I netværksmodellen sættes projekter i centrum af et komplekst netværk

Del 2 bidrager med viden om udviklingen af byplanpraksis i forhold til urbane projekter, både lokalt i Aalborg, nationalt i Danmark og globalt via en række succesfulde eksempler fra europæiske byer. Periodiseringen, som foretages som indledning til kapitel 4 om Aalborgs byplanhistorie, er central for hele projektet og indgår som en delkonklusion til besvarelse af forskningsspørgsmålets 2. punkt:

‘Hvordan hænger skiftende rationaler for urbane projekter og bypolitiske diskurser sammen med ændrede konjunkturer og de narrativer som knytter sig hertil? Det skal diskuteres på hvilken måde samfundsudviklingen, bredt betraget, påvirker stedsopfattelser og planlægningsmæssige diskurser.’

Med brug af Jessops principper for periodisering er tidsforløbet siden 1950 opdelt i tre perioder, adskilt af årstallene 1973 og 1990. Med periodiseringen fokuseres på en række sammenhænge mellem økonomiske konjunkturer og andre vigtige globale begivenheder eller ‘markører’, nationale lovgivninger som til en vis grad ‘reagerer’ på hvad der sker på det globale niveau, og så de lokale urbane projekter. Selve periodiseringen har, med sin redegørelse for grundlæggende økonomiske vilkår og tilhørende ‘hovednarrativer’ for samfundsudviklingen, skabt en ramme for forståelse af urbane projekter. Analyserne af byplanpraksis i kapitel 4 og 5 fylder så indhold, bl.a. i form af stedsopfattelser og planlægningsmæssige diskurser, ind i rammen, og det står klart at disse knyttes meget tæt til den samfunds-mæssige udvikling. Bølgemodellen om byplanrationaler som drivkræfter for de urbane projekter tager fat i henholdsvis

- mobilitet som fokuserer på forbindelser,
- naboskaber som fokuserer på områder i byen og
- fyrtårne som fokuserer på punktet som kraftcenter for store områder.

Bølgemodellen bidrager med sin byplanoptik til at anskueliggøre udviklingen - den kobler samfundsmæssig udvikling med byernes fysik.

Urbane projekter tages i brug som designredskaber til at ‘omstille byen’ til nye samfundsmæssige vilkår, og med brug af begrebet ‘rejsende ideer’ (Tait/Jensen 2007) i kapitel 5 skabes en forståelse af hvordan de rumlige tilgange til nye bymæssige udfordringer, som i høj grad har at gøre med samfundsudviklingen, spreder sig og hurtigt videreudvikles i kraft af ‘oversættelser’

til lokale kontekster. Studiet af disse paradigmatisk eksempler på urbane projekter ‘på afstand’, dvs. ud fra tilgængelig bearbejdet litteratur og materiale, har givet anledning til at lære af dynamikkerne i disse projekter. Naturligvis er analyserne ikke grundige, men der kan med brug af netværksmodellen konkluderes på hvordan de forskellige undersøgte projektmæssige aspekter tilsyneladende ser ud til at relatere sig til hinanden i disse projekter. Dermed bidrager del 2, udover til at besvare anden del af forskningsspørgsmålet, også til at besvare den første del:

‘Hvordan kan strategiske urbane projekter siden 1990 forstås i en teoretisk ramme bestående af sted, diskurs og planlægning?’

De tre caseanalyser af urbane projekter i Aalborg Midtby siden 1990, kapitel 6 om bykologiprojektet, kapitel 7 om Kennedy Arkaden og kapitel 8 om Nordkraft, rummer hovedbesvarelsen af ovennævnte første del af forskningsspørgsmålet. Med netværksmodellen som redskab er kortlagt processer og dynamikker som har haft indflydelse på de steder, projekterne har resulteret i. Caseanalyserne har med brug af modellen således ledt til en større forståelse af de mange aspekter og aktører, som har betydning i de komplekse netværk i urbane projekter.

En af hovedparametrene for udvælgelsen var de forskellige rationaler som de blev formodet at repræsentere. Analyserne viser imidlertid at rationalerne og hele den bymæssige og rumlige tilgang til projekterne ikke er entydigt forbundet med projekternes mål og indhold, men mere komplekse.

Skiftende rationaler

Rationalerne udtrykker arkitektoniske og byplanmæssige optikker på byen i forhold til urbane projekter som led i bymæssig omdannelse og transformation.

Rationalerne som drivkræfter for urbane projekter

I Aalborg har modernisme, vækst og privatbilisme i perioden 1950-1973 været helt afgørende for hvordan transformationsprojekterne i midtbyen har været grebet an. City skulle styrkes som attraktivt shoppingcenter for hele regionen, lettilgængeligt med privatbil, og denne tankegang prægede de stedskvaliteter som blev skabt i byen. Med de amerikanske byer som forbillede blev nedslidte boligområder nedrevet, og der blev gennemført gadegennembrud og trafikseparering med kørsel i flere niveauer og fodgængere henvist til gågader, smalle fortove og restarealer. Cykeltrafik havde trange kår. Æstetisk blev der skelnet skarpt mellem zoner til handel og zoner hvor de praktiske og effektive formål, som bl.a. parkering, var afgørende, og arkitektursynet var modernistisk. Boligmiljøer var i fokus med udbygningen af forstæder, ikke i midtbyen.

1973-1990 var en 'mellempperiode' hvor man tog afstand fra den forrige periodes 'ødelæggelser' af byen, og de urbane projekter skulle nu tværimod reparere på de manglende bymæssige sammenhænge, der var opstået som følge af gadegennembrud og nedrivninger. Blikket var således 'vendt rundt', nu tog man afstand fra den meget dominerende mobilitetstankegang og fokuserede i stedet på områderne i byen, dvs. bymiljø, bevaring og naboskaber. Der blev investeret i bevarende, boligorienteret byfornyelse, trafikken blev saneret bl.a. med etablering af lege- og opholdsgader, og offentlige torve og pladser forbedret. Udenfor midtbyen derimod var mobilitet og biltrafik fortsat fremherskende som planlægningsrationale.

Omkring 1990 skiftede fokus igen, og en attraktiv midtby begyndte mere og mere at blive set som en konkurrenceparameter for investeringer og vækst i hele regionen. Med fyrtårnsprojekter kom det spektakulære i højsædet, og der blev fokuseret meget på at 'vende' problemområder til potentialer via havneomdannelse, nytænkende arkitektur, udsigtsboliger, kulturprojekter

og events i byen. Det meste af den centralt placerede industri (og det var meget i Aalborg) lukkede ned, og synet på industrikulturen skiftede i retning af at industrikulturarv nu blev set som noget der skulle beskyttes, bevares og genbruges. Universitetet blev en vigtig drivkraft for vækst i byen, og studiemiljøet kom med AAUs vækst til at fylde mere og mere i byens liv. I dag er et egentligt citycampus på vej, ligesom der også er et campus for mellemuddannelser under udvikling. Senest, efter finanskrisen, er der tegn på opbrud i byplantankegangen, idet der igen synes at komme fokus på midtbyen som område, også til boliger, ligesom der også er tegn på en opprioritering af mobiliteten som rationale for byudvikling med indflydelse på midtbyen - ikke med nye gadegennembrud men med store investeringer i højklasset kollektiv trafik og fokus på bedre rammer for cyklisme.

Viden om den danske debat fra efter 1990, via artikler i fagbladet Byplan, se kapitel 5, viser en stort set tilsvarende udvikling i denne periode i Danmark generelt som i Aalborg. En undtagelse er København, hvor mobilitetstænkningen har spillet en stor rolle i hele perioden efter 1990. Det blev i København set som et behov at skabe bedre forbindelser for at skabe den attraktive by - med metrobyggeri og Ørestad. I resten af landet har den kollektive trafik tilsyneladende i vidt omfang stået i stampe indtil fornylig hvor letbaneprojekter er dukket op som strategiske projekter i Aarhus, Odense og Aalborg.

Det interessante her er hvor vedholdende de tre rationaler som tankesæt i forhold til projekter i byen synes at være. De kan relateres tydeligt til de tre definerede perioder. Det er fx tankevækkende at byøkologiprojektet i Danmarksgadekvarteret, se kapitel 6, fokuserede så meget på det spektakulære og demonstrative, når man tænker på at det var et byfornyelsesprojekt - men projektet er udviklet i 1990'erne, hvor fyrtårnstankegangen i forhold til urbane projekter var begyndt at slå igennem. Tilsvarende er det tankevækkende at Kennedy Arkaden, se kapitel 7, hvor hovedmålet var at skabe bedre forbindelser i byen, med en kompaktterminal for kollektiv trafik, P-hus og ramper til den overordnede trafik som skulle forbedre det trafikale miljø i midtbyen, faktisk ikke syner af mobilitet fra bysiden og heller ikke fungerer godt som sammenbindingselement mellem de kollektive trafikformer. Mobiliteten var stadig så hadet på dette tidspunkt i 00'erne, at der mere blev

tænkt i arkitektonisk tilpasning til byen (hvilket så ikke lykkedes ret godt i dette tilfælde) og arkitektonisk afgrænsning af en plads til fodgængere. Selvom der løbende, på et hvilket som helst tidspunkt, udvikles og gennemføres mange forskelligartede urbane projekter, med meget forskellige mål, omfang og finansiering mv i byen, ser det ud til at det tidsmæssigt dominerende byplanmæssige tankesæt i forhold til byen virker kraftigt ind på de urbane projekter hver især.

Bølgemodellen bidrager med et blik på udviklingen, og en måde at sætte den aktuelle udvikling i perspektiv. Modellen er anvendt til at beskrive den byplanfaglige udvikling med hensyn til urbane projekter i Aalborg 1950-2013 og er dermed blevet testet og nuanceret i forhold til den indledende ide. Som led i de tre case-analyser, kapitel 6-8, undersøges rationalerne for de analyserede projekter, og der laves en kobling til bølgemodellen. Anvendelsen på den danske byplandebat efter 1990 er mere overfladisk, da den alene baserer sig på en gruppe fagfolks syn på hvad der var vigtigt at beskæftige sig med. Det er vigtigt at understrege at rationalerne ikke betragtes som statiske, selvom de hver for sig repræsenterer én kurve, de udvikler sig derimod indholdsmæssigt meget, alt afhængigt af hvilke bypolitiske diskurser de knytter sig op på, og rationalerne indgår også i samspil med hinanden i projekter som sjældent er drevet af kun ét rationale.

Sammenholdt med tankegangen om de 'rejsende ideer' (Tait og Jensen 2007), som beskrives detaljeret i kapitel 5, kan rationalerne betragtes som 'bundter' af rejsende ideer, som kommer 'rullende' ind over stedet og dominerer i en periode. Rationalefigurerne er fortolkninger af en historisk udvikling af drivkræfterne for urbane projekter. Eftersom der alene er tale om fortolkninger på baggrund af de projekter som er valgt ud, kan figurerne ikke bruges som eksakte evalueringer, hvorfor der ikke er enhed på Y-aksen men kun en pil opad som henviser til prioritering. Det følgende konkluderer på de tre rationaler hver især som drivkræfter for urbane projekter, og på relationerne med samfundsudviklingen. Analyserne viser at de tre rationaler har fremmet og haft til mål at fremme en række særlige stedsmæssige karaktertræk og kvaliteter, og det skal uddybes i det følgende.

Naboskaber som drivkraft – styrkelse af området

Under højkonjunkturen i 1960'erne og frem til oliekrisen i 1973 foregik naboskabsplanlægning med nybyggeri af massive boligbyggerier i forstaden, mens midtbyens vigtigste funktioner blev set som erhverv og shopping – med forslumning af de centrale boligområder til følge.

Bevaring af den traditionelle, klassiske by og et stort fokus på midtbyens by- og boligmiljøer og naboskaber var dominerende i perioden 1975-90'erne, hvor byfornyelse som en vigtig offentlig indsats forandrede byen gennem mange urbane projekter. Resultatet var at tidligere slumområder med små huse blev gentrificeret, og senere skete en omfattende byfornyelse af industrialismens karrekvarterer med offentlig støtte.

Byøkologicasen, se kapitel 6, repræsenterer med den områdeorienterede byfornyelse i Danmarksgade-kvarteret i 1990'erne et højdepunkt i Aalborgs brug af byfornyelsen som redskab til at forbedre og rette op på nedslidte boligområder i den tætte by, og den tydeliggør demed den tænkning om byen, som byfornyelsen er udtryk for. Med projektets ordinære byfornyelsesdel var det intentionen, dels grundlæggende at forbedre boligforholdene for beboerne, incl. de nære private friarealer, dels var det intentionen at rette op på, bevare og 'sikre' bystrukturen og den historiske byarkitektur som rammen om naboskaber i den centrale by. Byfornyelsesprojektet i Danmarksgade-kvarteret forandrede ikke bykvarteret grundlæggende, men der skete en gennemgribende vedligeholdelse og forbedring af bygninger og gårde, og dermed styrkede og fastholdt byfornyelsen en række kvaliteter, som har medvirket til at kvarteret vedblev med at være attraktivt, særligt for studerende, små familier og enlige.

Med projektets byøkologidel var det en vigtig intention at tilføre nye arkitektoniske og teknologiske elementer som kunne signalere 'byøkologi'. Byøkologiprojektet var et statsstøttet demonstrationsprojekt og dermed et prestigeprojekt, hvor der blev lagt vægt på at der skulle opnås løsninger på et 'internationalt niveau'. Byøkologisk teknologi skulle gøre byfornyelsen bæredygtig, og der blev forventet store afsmittende effekter i forhold til resten af byen og andre byer. Det var en planlægnings-tankegang som bl.a. lå i forlængelse af FNs Brundlandrapport og EUs grønne bog. Selve byøkologidelen fik

ikke megen effekt på bymiljøet. Kun de synlige spor på Louise Plads og enkelte andre steder i kvarteret vidner om projektet, som aldrig blev det 'udstillingsvindue' det var tænkt som i forhold til at inspirere andre til en byøkologisk indsats.

Efter 1990'erne blev byfornyelsesindsatsen i midtbyområderne droslet ned, både i Aalborg og mange andre byer, og naboskabsrationalet blev endnu engang i vidt omfang forskudt til forstaden, hvor der blev planlagt og gennemført kvarterløftprojekter og helhedsplaner i store almene boligområder.

Efter 1990 er der sket en generel transformationsproces, som hænger sammen med, at grundlaget for vækst i byerne har forskudt sig fra industri til kultur og viden. Samtidig er der sket en bevægelse fra holdningen om at offentlig støtte til boligbyggeri og byfornyelse var en naturlig del af velfærdsstaten, til at man lagde op til markedsøkonomi som det der styrer boligudviklingen, jf. indledningen til kapitel 4. Der blev gennemført en lang række private attraktive og dyre boligprojekter, bl.a. på centrale havnefronter, ofte med udsigten fremfor naboskabet som det afgørende, hvilket passer godt sammen med en accept af større ulighed på boligmarkedet. De offentlige investeringer skete nu primært i forhold til byrum, og planlægningen fik i stedet for naboskaber fokus på funktionsblanding, kultur og attraktivt byliv, jf. kapitel 4 om udviklingen i Aalborg og kapitel 5 om den danske debat.

Det kan konstateres at naboskabsrationalet ser ud til at have haft størst gennemslagskraft i krisetider, hvor boligpolitik har været brugt som krisestyring. Efter krigen blev væksten drevet frem af velfærdsinvesteringer, med ikke mindst meget omfattende byggeri af almene boliger. Byfornyelsesdiskursen voksede sig til gengæld stor efter oliekrisen som redskab for forbedring og vedligeholdelse af de nedslidte og forslummede byområder, samtidig med at den sikrede beskæftigelse til nogle af de mange ledige i byggesektoren. Byfornyelse levede også op til velfærdssamfundets lighedsideal med sine mål om at løfte boligstandarden og sikre sunde boliger med moderne sanitære installationer til alle. Senere blev denne lighedstankegang forladt, men igen i den nuværende krise er der tegn på mere fokus på hverdagsliv og nabofællesskaber, også i midtbyen.

Mobilitet – fokus på forbindelser

Frem til oliekrisen i 1973 var mobilitet et hovedrationale for urbane projekter, fordi det blev set som et hovedmål at skabe adgang for individuel biltrafik i midtbyen. Efter diskursskiftet i midten af 1970'erne, både i Aalborg og i Danmark generelt, skulle trafik i midtbyen ske på bløde trafikanters vilkår, og der kom fokus på bæredygtighed og kollektiv trafik og på bevaring og genskabelse af klassiske offentlige gaderum og byrum, med busdominans og færre biler i centrum som konsekvens.

Banegårds- og shoppingcentre i 1990'erne havde fokus på funktionalitet og udnyttelse af trafikknudepunkter og kan således, i hvert fald delvist, hæftes op på mobilitetsrationalet. Kennedycasen fra Aalborg efter årtusindskiftet er et eksempel på, at de private investorer med nye typer store projekter skulle 'redde' byen fra sin dvaletilstand og drive en byudvikling. Projektet skulle skabe sammenhæng mellem de forskellige former for kollektiv trafik, rumme et stort P-hus og via ramper til det overordnede vejnet trafikfredeliggøre midtbyen.

Kennedy Arkaden, der er analyseret som case, se kapitel 7, har med sit meget store volumen påvirket bydelen markant, men de mange buspassagerer m.fl., som passerer hver dag, har haft mindre betydning for butikslivet end det var forventet. Projektet er et eksempel på at mobilitetsrationalet har været drivkraft for et strategisk urbant projekt som lagde afstand til modernismens gadegennembrud. Men det sted, som kom ud af projektet, er præget af modernismens zone-tankegang med en forside mod byen uden forstyrrende praktiske funktioner, bortset fra enkelte busser. Til gengæld har projektet bidraget med arkitektonisk og rumligt at definere en meget stor bymæssig banegårdsplads til ophold og passage. På bagsiden er mobiliteten til gengæld samlet, og de synlige ramper i forskellige retninger giver indtryk af en nærmest brutal dynamik. Anlægget er en trafikmaskine hvor der ikke er gjort særlige anstrengelser for æstetisk og bymæssig tilpasning, men der er bygget videre på vejplanlægningen fra 1960'erne. Projektet viser således et sammenstød mellem modernismekritiske historiske byarkitektoniske idealer og målet om et stort center for mobilitet. Mobilitet var stadig hadet og skulle gemmes væk fra byens rum. Kennedy Arkaden er siden den blev opført blevet kritiseret voldsomt, men primært på grund af dens højde og facader mod byen. Selvom projektet således i

hvert fald delvist var drevet af mobilitet, er mobiliteten meget lidt synlig, og heller ikke særlig velfungerende, fra bysiden, hvor udvekslingen mellem de forskellige kollektive transportformer finder sted. Der er således mere område- end mobilitetstankegang over projektet, set i forhold til dets indplacering i byen.

Mobilitetsrationalet handler om bevægelse, i netværk og på linjer, af mennesker, varer, data osv. Mobilitetsrationalet kan drive projekter om at sikre bevægelsesmuligheder og om skabelse af grundlag for byudvikling i de områder som berøres, fx små stationer der relateres til nærområder og store stationer eller andre transportknudepunkter der knyttes til byområder eller byer. Den voldsomt stigende mobilitet i samfundet sammen med øget fokus på bæredygtighed betyder øget efterspørgsel efter kollektive løsninger, som samtidig rummer betydelig brandingværdi i konkurrencen mellem byerne om at tiltrække virksomheder, arbejdskraft og studerende mv.

I dag er letbaner et ideal for kollektive transportløsninger i store danske byer - med inspiration fra mellemstore europæiske byer. De indgår som led i strategier for bæredygtig byudvikling, hvor effektiv kollektiv trafik er en nøgelfaktor. Samtidig er der mål om at stationsområderne kan blive dynamoer for byudvikling. Olesen (2012) beskriver den generelt store interesse for at investere i letbaner gennem de seneste år, med henvisning til en række globale diskurser der eksisterer omkring letbaner i forhold til bl.a. identitet og image, attraktivitet, kultur og oplevelse samt omdannelse og fornyelse af byområder. Hun påviser at letbaner bliver brugt som byudviklingsværktøj, men at de også er yderst omstridte som sådan. Det ser ud til at letbaner, som de komplekse størrelser de er, forsøges knyttet sammen med et stærkt narrativ som handler om en ny måde at tænke mobilitet på som, fx i modsætning til Kennedy Arkaden, er baseret på en nutidig stedsopfattelse, hvor både de praktiske og æstetiske elementer integreres i byrummene. Samtidig indgår cyklisme, bl.a. i form af etablering af 'cykelmotorveje', i mobilitetsstrategier som led i strategier for bæredygtig byudvikling.

Fyrtårne – punktet som drivkraft

Velfærdsstatens opbygning i 1950-1970'erne havde fokus på at sikre alles adgang til kultur, og der blev bygget medborgerhuse, biblioteksfilialer, decentrale offentlige kontorer og service spredt i byområderne, dvs. der var i høj grad tale om en områdetankegang i forhold til disse institutioner. Til gengæld blev der i Aalborg også foretaget nogle offentlige meget store investeringer i kultur og viden for hele regionens borgere i form af 'fyrtårne': Aalborghallen 1953, Nordjyllands Kunstmuseum 1972 og etablering af AUC, 'Aalborg Universitets Center', som det hed i 1974. Disse projekter er udtryk for en fyrtårntankegang i planlægningen. Da biltilgængelighed samtidig var meget højt prioriteret, endte det med at de blev placeret nær overordnede veje og ikke i midtbyen.

Efter oliekrisen i 1973 og op gennem 1980'erne blev der med urbane projekter først og fremmest lagt vægt på at reparere på modernismens 'fejltagelser', og i Aalborg blev i den sammenhæng bygget et stort medborgerhus med bibliotek i byens centrum, symbolsk placeret hvor der tidligere havde været planlagt et gadegenembrud.

Siden 1990 og især i 00'erne, hvor der generelt kom fokus på at blive 'oplevelsesbyer' og 'videnbyer', er der investeret i store kulturprojekter som 'fyrtårne', oftest centralt i byerne og på havnefronter med inspiration fra succesfulde eksempler fra europæiske storbyer. Det gælder i Aalborg som i mange andre byer. Tankegangen var at disse særlige steder skulle fungere som generatorer for byliv og kreativitet i et meget stort opland, og at de samtidig skulle skabe positiv opmærksomhed og fungere som branding for både området, byen og regionen. De store offentlige investeringer i kultur og viden, heriblandt på havnefronter, fortolkes her som drevet af fyrtårnsrationalet.

Nordkraftcasen fra Aalborg fortæller historien om et hus for mangfoldige kulturelle udtryksformer, uddannelse og iværksætterier indenfor kultur og fritid. Nordkraft udfylder en strategisk rolle i forhold til at være fyrtårn og samtidig sammenbinde forskellige områder i Aalborg by. Det er ikke mindst som mødested for offentligt byliv, at Nordkraft har fået effekt på naboområderne, som pludselig danner ramme om andre befolkningsgrupper og helt nye former for liv. Nordkraft, som

fortsat er under 'produktion' som sted, fungerer som en vigtig drivkraft for den igangværende ombygning af hele kontekstområdet med Citycampus for universitetet og boligbyggeri m.m. Nordkraftprojektet er allerede på vej til at blive en 'rejsende ide' for andre byer, idet projektet har formålet at forene brandingeffekt, kulturarv og arkitektonisk vartegn med events og kultur samt en lang række hverdagsfunktioner såsom fitness, boldspil, biograf mv. Hvis Nordkraft som ide skal rejse og 'oversættes' til andre kontekster, kan der bl.a. sættes fokus på den stærke fortælling, den bymæssige placering, interessenterne, det brede ejerskab og den flydende planlægning.

Fyrtårnsrationalet udtrykker tankegangen om, at et stort projekt kan fungere som dynamo for ikke kun nærområdet men en hel by eller region. Samfundsudviklingen med centralisering mod de store byer, individualisme, øget kulturforbrug og tørst efter oplevelser og skabelse af identitet understøtter dette rationale, som også er tæt knyttet til målene om branding i konkurrencen mellem byerne. Strategien er dermed også tæt knyttet til ønsket om vækst. Fyrtårnsrationalet driver typisk urbane projekter som påvirker og styrker det offentlige byliv, kulturen og det rekreative, og projekter hvor viden/uddannelse og kultur spiller sammen, jf. Experience City definitionen (Marling m.fl., 2009) om at 'oplevelse' også rummer viden og dannelse. Som nævnt under naboskabs- og mobilitetsrationalet spiller rationalerne sammen med tidens stedsopfattelser og overbevisende narrativer. Det gælder også for fyrtårnsrationalet, idet tænkningen om punktet som en dynamo for udvikling må siges at være meget dominerende i dag.

Snit i modellen

Bølgemodellen viser et historisk forløb. Kurvernes forløb, herunder når de krydser hinanden, er indikation for at drivkræfterne for at gennemføre projekter ændrer sig, og det hænger sammen med at grundlæggende narrativer og tænkemåder om byen er i forandring. Ved at lægge et snit i modellen, kan den også bruges til at forstå en situation på et bestemt tidspunkt. Med to snit gennem modellen for Aalborg, i 1973 og 1990, som jf. periodiseringen i kapitel 4 kan betragtes som skillelinjer mellem perioderne, skal det tydeliggøres hvad det var der skete, da rationalerne og dermed optikkerne på byen 'vendte':

I 1973 skiftede synet på byen af mange grunde. Trafikken begyndte at blive set som det der ødelagde miljøet, og nu skulle den ikke længere styre udviklingen. Til gengæld kom der fokus på bykvaliteterne i den eksisterende by i form af snævre gader og gårdrum. Med udgangspunkt i en kritik af modernismen skulle planlægningen via urbane projekter nu reparere, bevare og sikre bykvaliteterne. Kritik af modernismen og funktionalismen bredte sig - nu var det helstøbte boligmiljøer der i stedet skulle i højsædet.

Omkring 1990 blev det tydeligt at industrien forlod byen. Investorer begyndte at interessere sig for at investere i byen med spaktakulære urbane projekter og der opstod en ny tænkning om byen som en attraktiv helhed i konkurrencen mellem byer. Ny planlægning i forbindelse med en 'bedre by' kampagne satte fokus på arkitektur og sammenhænge i midtbyen. Byens selvopfattelse skiftede fra at være en industriby til at forstå sin identitet og agere som en viden- og kulturby. Det skete naturligvis ikke på én gang, men det kan identificeres at processen var igangsat omkring dette tidspunkt.

Bølgemodellen har fungeret som redskab til at forstå og beskrive en kompleks historisk byudvikling i Aalborg. Ved også at belyse rationalerne som en vigtig dimension i forhold til forståelse af urbane projekter hver for sig, på et givet tidspunkt, har den også en bredere anvendelighed. I det senere afsnit 'mønstre og sammenhænge' skal bølgemodellen via de to snit fra 1973 og 1990 kombineres med netværksmodellen, som derved tilføjes en konkret tidslig dimension - med henblik på mere generaliseret viden.

Netværksmodellen og de 6 aspekter

Næste lag af viden hidrører fra casestudier af 3 paradigmatisk urbane projekter fra Aalborg siden 1990. Med casebeskrivelserne fortælles historier om de unikke projekter, der 'danner skole' for eller i hvert fald gør os klogere på de forskellige typer af projekter. Der er tale om forståelse fremfor forklaring - praktisk og kontekstafhængig phronesisviden, dvs. analytisk viden om værdier og interesser som baggrund for praksis. Viden fra caseanalyserne kan ikke siges at være repræsentativ, men den praktiske kontekstafhængige viden kan bruges i praksis i forhold til andre projekter, med brug af analytisk generalisering (jf. Flyvbjerg 1991a og 2006).

Der er brugt en netværksmodel, som er konstrueret ud fra den teoretiske ramme: sted, diskurs og planlægning. Modellen er konstrueret for at belyse urbane projekter, afhandlingens analytiske objekt, som socio-økologiske systemer der består af komplekse netværksrelationer og processer. De tre teorifelter sted, diskurs og planlægning besvarer groft sagt tre grundlæggende spørgsmål vedr. projekterne. Stedet er i centrum for transformationen og besvarer spørgsmål om HVOR, planlægning er det bevidste redskab for transformationen og besvarer spørgsmål om HVORDAN, og endelig kan diskurs siges at udtrykke den rationalitet som styrer transformationen, og besvarer dermed spørgsmål om HVORFOR. Den teoretiske ramme danner det spændingsfelt hvor indenfor projektet udfolder sig. Siderne mellem trekantens spidser i modellen er centrale i analyserne, som det der binder forståelsen sammen, og der er udviklet en 'indre figur' mellem sted, diskurs og planlægning bestående af narrativer, magt og repræsentationer.

Netværksmodellen udtrykker en måde at tænke projekter på, som er konstruktiv i forhold til opmærksomhed på processernes betydning, på at sætte dagsordener, på dialog mellem diverse aktører, på at fortællingerne og repræsentationerne spiller sammen med arkitekturen som forhandler og udtrykker mening med stedet, og ikke mindst på at der findes beslutningskraft og engagement i forhold til også at gennemføre projekterne. Med modellen analyseres projekterne, med inspiration fra Aktør-Netværk-Teoriens radikale konstruktivisme,

som redskab for forandring i byen. Det er så op til de empiriske undersøgelser at afklare hvordan det er foregået. Modellen handler, med henvisning til Law&Mol (2002) om at acceptere kompleksitet og, når vi simplificerer, være opmærksom på hvad simplificeringen lægger i forgrunden med hensyn til særlig opmærksomhed i undersøgelserne, og hvad der lægges i baggrunden. Det betyder også, at ikke findes nogen nemme genveje i forhold til at ændre et sted - kontroverserne i netværket er med til at definere designet og dermed skabe det sted, som er målet med projektet. Projektet er således hele det netværk som udspiller sig i spændingsfeltet mellem sted, diskurs og planlægning. De teoretiske vinkler er indeholdt i aspekterne og dermed indeholdt i modellen. Hvert projekt og hvert sted er unikt.

De tre cases udspiller sig alle i Aalborg Midtby efter 1990 som led i en omfattende transformation af byen fra industriby til en anden slags by, hvor kultur og viden spiller meget større roller. Casene er meget forskellige, og analyserne viser hvordan begreberne og de teoretiske vinkler er udfoldet i praksis, og dermed definerer de beskrivelsen af projekternes udviklingsforløb. Det kan konkluderes her, at modellen virker som analysemodel for casene ved på skift at sætte fokus på de forskellige teoretisk funderede enkeltaspekter og dermed navigere rundt i og forstå de komplekse netværk, som projekterne består af.

Stedsopfattelser

1970'ernes, 1980'ernes og 1990'ernes modernismekritik havde fokus på at forbedre byområderne som selvstændige enheder og rammen om beboernes hele liv. Det dominerende i de urbane projekter og i debatterne var en sedentær tankegang, baseret på fænomenologisk stedsopfattelse og med fokus på menneskers historiske stedstilknytning. Man opfattede stedet som statisk, som noget der går forud for konstruktion af mening og samfund, et vilkår for menneskelig eksistens, og man var optaget af stedets mening og 'ånd'. Fokus i de urbane projekter var fysisk at ændre stederne i harmoni med 'stedets ånd' og historiske betydning, på en måde så de kunne opfylde nye behov. Der var på det tidspunkt ikke fokus på stedernes komplekse sociale processer og mange identiteter. Den områdeorienterede byfornyelse i Danmarksgadekvarteret, som indgår i byøkologicasen, se kapitel 6, viser dette. Omdannelsen af Louise Plads som led i et byøkologiprojekt er præget

af et ønske om at skabe et spektakulært bæredygtigt byrum og kan ses som et eksempel på en tro på, at arkitekturen alene kunne ændre betydningen af et sted.

Gennem 1990'erne og 00'erne kom markedskræfterne i fokus i forhold til byudvikling, og en mere pragmatisk og dynamisk opfattelse af stedet fokuserede (igen) på pragmatiske løsninger, funktionalitet og flow. De to stedsopfattelser har fungeret sideløbende i tid, og det har bølget frem og tilbage hvilken der fik lov til at dominere. I Kennedy Arkade projektet, se kapitel 7, stødte de to stedsopfattelser sammen i forhold til meningen med dette sted. Modernismens zonetænkning slog igennem med en forside mod byen og JF. Kennedys Plads, hvor den sedentære stedsopfattelse var dominerende, og en bagside præget af mobilitet og modernistisk funktionalitet. At det dynamiske vedr. mobiliteten skulle gemmes væk på bagsiden viser at tidens stedsopfattelse slog igennem som mere grundlæggende end projektets egentlige formål om mobilitet og flow.

Nyere urbane projekter kan delvist henføres til en relationel stedsopfattelse, som går ud på at stedet defineres af sine multidimensionelle relationer til andre steder, og produceres løbende af de aktører som bruger det. Her spiller bl.a. mangfoldighed og bevægelseslinjer afgørende roller. Nordkraftscasen, kapitel 8, viser dette. Der er kommet meget større opmærksomhed på aktivitet og bevægelse, mangfoldighed og åbenhed – frem for som i tidligere urbane projekter hvor ophold, stedstilknytning og stedsidentitet blev set som det væsentligste. Der er også i Nordkraftprojektet fokus på stedstilknytning (på byniveau) med relation til industri-kulturarven, men zonetænkningen er afløst af en stor opmærksomhed på kvaliteten af transitrum, hvilket i Nordkraftscasen kan ses af konflikten om servicetrafik, hvor projektledelsen/kommunen holdt fast i at den skulle integreres i byrummene. Den relationelle stedsopfattelse kan også aflæses i projekter om kollektiv trafik, som har fokus på stationerne som knudepunkter for møder og mangfoldige funktioner. Det relationelle stedsbegreb indebærer at stedet defineres af sine relationer til andre steder, både på det overordnede byniveau (bynetværk og den globale konkurrence) men også lokalt, hvor fx nye transportstrukturer, dvs. selve netværket, eller ændringer i naboområder påvirker stedet.

Den tankegang, der ligger i netværksmodellen for urbane projekter, om at netværket og de mange aspekter løbende producerer stedet, er i sig selv udtryk for det relationelle stedsbegreb, som netop lægger vægt på at stedet altid er ufuldstændigt og under produktion. Men når et urbant projekt sættes i værk, øges selvfølgelig intensiteten af forbindelserne mellem aktører med relation til området, og der kommer blus på alle aspekterne i forbindelse med planlægningsprocesserne. Stedskvaliteter spiller en hovedrolle i projektet – som det bestræbelserne retter sig imod.

De tre cases viser at der er sket en udvikling af stedsopfattelser fra sedentær områdetankegang med Danmarksgadeprojektet og pragmatisk stedsopfattelse og zonetænkning v. Kennedy Arkaden til med Nordkraft at tænke alle funktioner sammen, integreret i byrummene. Stedsopfattelserne har ikke været bevidste i projekterne - det er først med analyserne at det kan konstateres, hvordan stedet har været tænkt ind i projektudviklingen. Der ligger fx en åbenhed overfor videre udvikling af stedet i selve den måde Nordkraft er udviklet på i samarbejde med mange parter, uden at nogen på forhånd har haft et fast billede af, hvad projektet skulle ende med.

Diskurser

En diskurs er et sammenhængende meningsunivers, hvor de forhold der indgår får en bestemt betydning. Diskurser forbinder både tale, handling og fysiske ting i samme meningsunivers og fikserer betydninger midlertidigt. Den forståelse af diskurser, som bruges i netværksmodellen for urbane projekter, handler om bygget form der medierer en helhedsforståelse. En diskurs i et urbant projekt betyder at nogen vil noget bestemt med et projekt på et sted, og at dette 'noget' rummer både et betydningsaspekt, et magt- og rationalitetsaspekt og et praksisaspekt. Typisk er der tale om at andre som udgangspunkt vil noget andet med det samme sted, og dermed opstår diskursive kampe om betydningen af stedet. I de rumlige analyser af projekterne registreres den byggede form, og materialiserede diskurser identificeres her ud fra, det vil sige at det aflæses ud af stedet hvordan 'vinderne' af diskurskampen har set stedet og hvad de har villet med det, samt hvordan stedet bruges.

Ved at analysere de diskurser som er indlejret i projekterne, både direkte ved at registrere de materialiserede diskurser på stedet og ved at analysere de diskurskampe der har været ført gennem planlægningsprocesserne, på baggrund af plandokumenter, medieomtale og interviews med nøglepersoner, bliver det tydeligt om målene med projektet, og hvordan det skulle forandre stedet, faktisk blev nået. De anvendte metaforer i planlægningsprocesserne udtrykker diskursernes betydningsaspekter og har været en vigtig kilde til at påvise hvilke diskurser der har været på spil.

I byøkologiprojektet har metaforer som 'udstillingsvindue' og 'informationsbutik' understreget projektets fokus på bymæssighed, mens 'scene' og 'amfiteater' henviser til de urbane og kulturelle udfoldelser man ønskede på stedet, og 'stenørken' er brugt af lokale kritikere, som hermed har opponeret mod den den stenbelagte Louise Plads. 'Blåt', 'gult' og 'grønt' hus er metaforer for det økologiske indhold, og samtidig henviser farverne symbolsk til et ønske om et levende miljø. Projektets logo 'plant et hus' promoverer kredsløbstankegangen i byøkologiprojektet. Samtlige de (fundne og) anvendte metaforer i byøkologiprojektet, bortset fra 'stenørken', er udtænkt af projektledelsen i trepartsprojektet mellem Boligministeriet, SBS Byfornyelse og Aalborg Kommune. I modsætning hertil, stammer de metaforer, som er fundet i forbindelse med Kennedy Arkade projektet, primært fra avisomtale og involverede nøglepersoner som husker tilbage på processen. Fra kommunens arkitekter var der ønske om at 'bygge noget' som kunne skabe J.F. Kennedys Plads om til et 'klassisk byrum' og fungere som 'hængsel' i byen på det sted, som var 'udflydende' fordi 'byen endte i ingenting'. Metaforer som 'knodepunkt', 'sammenbinding' og 'maskine' henviser derimod til diskursen om mobilitet og flow. Ønsket om mere aktivitet og byliv, især fra handelslivet, blev udtrykt med metaforer om projektet som en 'løftestang' for et 'attraktivt handelsstrøg' i 'den gale ende' af Boulevarden. Planlægningsprocessen for Nordkraft nærmest vrimler med metaforer alle steder. Bygningerne som industrikulturarv er omtalt som 'verdens første kulturkraftværk' og som 'markant, industriel arkitektur', og 'Nordkraft-silhuet' er brugt som et argument for bevaring. Mange metaforer refererer til den industrielle elkraft-produktion, der tidligere fandt sted i bygningerne, såsom 'kraftpotentiale', 'kulturel dynamo' og 'kreativt kraftcenter', og navne som 'Kedelhallen', 'Turbinetorvet' og 'KUL' bruges som betegnelse for de

relevante steder i Nordkraft. De synergieffekter, man håbede at opnå ved at placere en række forskellige kulturinteressenter sammen, er rummet af begrebet 'effektive og inspirerende naboskaber'. På grund af forskellige magtstrukturer og kompleksitetsgrader, og ikke mindst på grund af varierende styrkeforhold mellem diskurserne, har der været stor forskel på arten og omfanget af diskurskampene.

Diskursanalyserne viser noget om hvad der skal til for at bygge en diskurs op til at få betydning, og de har også afsløret hvorfor nogle af projekterne, eller dele af projekterne, ikke er lykkedes. Analyserne af de tre cases har alle vist at der har været tale om diskursive kampe om betydningen af hvad stedet var og skulle være. I nogle af casene er det konstateret at noget af det, som plandokumenterne beskrev at man ville, i virkeligheden ikke var en stærk diskurs men alene fungerede på betydningsplanet. Byøkologi i byøkologiprojektet og ønsket om grøn sammenhæng i Kennedy Arkaden, som var beskrevet i plangrundlaget for projekterne, var i virkeligheden kun udviklet på betydningsaspektet, med det resultat at ideerne ikke var stærke nok til for alvor at 'vinde' betydningen af stederne. Med hensyn til Kennedy Arkaden betyder den efterfølgende omdannelse af naboarealet Godsbanearealet, at visionen om en grøn sammenhæng mellem Østerådalen og midtbyen nu 10 år efter kommer til udfoldelse. I mellemtiden er denne diskurs blevet 'modnet'. De konkrete visioner for byøkologiprojektet, om at højteknologi skulle skabe demonstrationsprojekter som skulle sprede sig og skabe en bæredygtig udvikling, er derimod opgivet, men til gengæld arbejdes i dag langt mere pragmatisk for energibesparelser, energiproduktion og bæredygtighed i boliger og boligområder.

Udvikling af projekternes diskurser hænger sammen med udfordringer i byen og samfundsudviklingen, og inspiration fra rejsende ideer fra urbane projekter, hvor nye rumlige tilgange er brugt til et løse et problem på en ny og spændende måde, spiller ofte en stor rolle. Det er i 'oversættelsen' af den rejsende ide til et andet sted, at det komplekse netværk og modellen kommer på prøve.

Repræsentationer

I de analyserede cases, kapitel 6, 7 og 8, og eksemplerne i kapitel 5, er brugt og vist en stor mængde forskellige typer af repræsentationer i forbindelse med planlægningsprocesserne. Det samme viser sig i gennemgangen af Aalborgs byplanmæssige udvikling siden 1950, kapitel 4. Det drejer sig om:

- Kort hvor særlige temaer er fremhævet: veje, anvendelser, fremhævede 'nedslag' eller mere eller mindre abstrakte sammenhænge i diagramform,
- plantegninger hvor den nye struktur er integreret i eksisterende by, stilfærdigt eller mere larmende,
- bymiljøer som rejste planer, fysiske modeller eller 3D-modeller,
- perspektivtegninger af gademiljøer, gårdmiljøer, vejrum og byrum,
- collager med nye elementer sat ind på fotos som afrevne billeder eller computeranimationer, fx aftenbilleder hvor lyset skaber stemninger og sammenhænge,
- fotos med særlige elementer i fokus.

Repræsentationerne viser og promoverer forestillede virkeligheder og har til formål at informere og overbevise. De afbilder ikke rum som de er opfattet, men som de er diskursivt udtænkt og begrebet, jf. Soja (1996), se kapitel 2.

Byøkologiprojektet, se kapitel 6, benyttede sig af en række bærende repræsentationer i planlægningsprocessen og kampagnen. Maria Politis' håndtegnede luftperspektiv, hvor de grønne sammenhænge gennem bykvarteret og den tætte forbindelse til ådalen og landskabet er fremhævet, og barriererne til gengæld bortvisket, viser en vision om en levende grøn by. Box 25's stregtegning af Louise Plads viser et spektakulært moderne byrum med en høj mast med solceller ved et vandløb som signal om byøkologi. Huse, træer og mennesker er stilerede symboler. Endelig viser projektets logo 'plant et hus', en symbiose mellem byen og naturen. Repræsentationerne har haft til formål at promovere visionerne om 'naturen i byen' og om med projektet for Louise Plads at skabe et vartegn for byøkolog som er moderne, urbant og alt det modsatte af fodformet. De er flotte og professionelt udført og rummer brandingeffekt, helt i overensstemmelse med projektets narrativer som de var tænkt fra partnerskabets side, men som ikke havde ret meget forbindelse med stedet og de mennesker som projektet vedrørte.

Kennedy Arkade projektet, se kapitel 7, rummer en række til dels modstridende repræsentationer. Kommuneatlasset, som plangrundlaget bygger på, viser et fokus på byens historiske byrum ved hjælp af et kort der viser bygninger og markerede byrum, samt en landskabsmodel i fugleperspektiv hvor ådalen i forhold til kridtbakkerne fremhæves via stærkt overdrevne højdeforskelle. CF Møllers første perspektivskitser viser et opdelt bygningskompleks hvor de indbyrdes kontrastfulde bygningselementer spiller arkitektonisk sammen med bygninger og byrum i området. Projektets 3D-animationer fra lokalplanen er blevet til efter kontroverser om bygningshøjden i forhold til omgivelserne, og de har tydeligvis til formål at fremstille Kennedy Arkaden som acceptabelt indpasset i bybilledet. 3D-modeller kommer med deres præcision tæt på virkeligheden og kan dermed opleves som 'sandheden', hvilket kan være forbundet med både fordele og ulemper i en projektsammenhæng. Repræsentationerne stammer fra forskellige parter og viser tydeligt nogle af de diskursive kontroverser i planlægningsprocessen. De stritter i alle retninger.

Nordkraftprojektet, se kapitel 8, gjorde i starten brug af inspirationsfotos fra 'rejsende ideer' fra Tyskland, hvor tidligere industrihaller var genbrugt til restauranter og kulturformål, til at vise et nyt blik på industriarkitektur. Blikket blev 'vendt' som led i en æstetisering af det der tidligere var hadet. Som led i den proces gennemførte Aalborg ArkitekturForum i 2004 en kampagne med bannere, som viste nogle af byens forladte industribygninger sammen med debatskabende reklameslogans 'kraftværk eller makværk?', 'nyt liv eller nedriv?' og 'Whiskybælte eller industrihistorie?'. Det lykkedes i stort omfang at få 'vendt' blikket i Aalborg. Cubo Arkitekters stemningsskabende repræsentationer består af collager hvor nye elementer er påført fotos af eksisterende bygninger. Collageteknikken svarer til renoveringsstrategien, som var at genbruge det der kunne genbruges og tydeligt tilføje nye elementer i tilsvarende hårde materialer som stål og beton. Ved at indætte mennesker, som tydeligvis ikke var industriarbejdere men moderne kreative mennesker i smart tøj, er det fremhævet at industriarkitekturen og kulturarven er blevet tilført en helt ny betydning. Cubos snittegning understøtter samme tankegang ved at vise pragmatisk genbrug af industrihallerne til nye kultur- og fritidsformål. Som i Kennedy Arkaden er der

i Nordkraft brugt 3D-visualiseringer til at undersøge volumenerne i forhold til hinanden. Men situationen var en anden med Nordkraft - her måtte volumen gerne være stort, for blikket var blevet vendt, og industrikulturarv blev nu set som noget 'autentisk' og positivt at genbruge i byen. Repræsentationerne har spillet en stor rolle i Nordkraftprojektet. Fx vidner dommerkomiteens bemærkning til Cubos vinderprojekt i rådgiverkonkurrencen: 'arkitekturen er en frodig befordrende collage, ikke et stramt og ubøjeligt lay-out' om fascinationen af den arkitektoniske tilgang, som netop blev understreget af collagerne. Den skitseagtige antydning af stemninger er bevidst brugt af Cubo, jf. Lars Thiis' udtalelser om sit fokus på 'det rene og essentielle' i industriarkitekturen.

Repræsentationerne knytter sig stærkt til narrativerne og diskurserne og kan have stor betydning for tilslutning og ejerskab til et projekt. Når de understøtter narrativer som nyder opbakning i planlægningen, kan de være meget virkningsfulde - Nordkraft og eksemplerne i kapitel 5 viser potentialet i det. Overbevisende repræsentationer taler til følelser med deres fortællinger om et sted, og derfor skal de ligesom reklamer ramme tidens stil og rette sig mod menneskers måske uerkendte længsler, og der skal hele tiden ske en fornyelse af formen for at opretholde interessen. Repræsentationer kan have tendens til at blive opfattet som mere virkelige end selve den fysiske virkelighed, og de kan som Cubos Nordkraftillustrationer i processen udvikle sig til at fungere selvstændigt som ikke-humane aktører i det komplekse netværk, projektet består af.

Repræsentationerne er en vigtig nøgle til projektankegangen, fordi de tydeligt viser hvad det var man ønskede sig med projektet - de er ofte sofistikerede og gennemtænkte i deres udtryk. Dermed er de også tidstypiske i forhold til synet på byen og udviklingen af grafiske teknikker, og på den måde spiller de sammen med bølgemodellen, som viser at forskellige perioder er domineret af forskellige opfattelser af og tilgange til projekter i byen.

Narrativer

Narrativerne, som knytter sig til de urbane projekter, er knyttet til diskurserne, som igen spiller sammen med samfundsudviklingen og de 'hovednarrativer' som er på spil, fx om innovation og vidensbaseret økonomi. Med netværksmodellen for urbane projekter tænkes

på de rumlige narrativer der knytter sig direkte til projekterne. De kan fx handle om at et projekt skaber økonomisk vækst og arbejdspladser, om teknologiske løsninger der skal skabe en bæredygtig by, om midlertidige aktiviteter som skal udvikle nye kulturprodukter og nye betydninger til steder, eller om synergi fra forskellige funktioner som skal skabe nye former for byliv. Det er narrativerne der er grundlag for beslutninger om projekter på et sted. Det vindende narrativ rummer dermed magten til at gribe ind til fordel for bestemte diskurser, med eksklusion af andre som konsekvens.

I Nordkraft var hovednarrativet bevaring af industrikulturarven i Aalborg gennem omdannelse af det gamle kraftværk, som i fremtiden skulle producere kulturenergi til byen. I løbet af processen opstod et bredt engagement og ejerskab til projektet, og både politikerne, arkitekterne, interessenterne, planlæggerne og en lang række borgere deltog i historiefortællingen om kulturel byudvikling og transformation fra industri til viden, om arkitektur og bevaring af industrikulturarv og om styrkelse og branding af Aalborg i konkurrencen mellem byer. Nordkraft har med sin fysik, historierne om kulkraften og processerne, og genbrug af stednavne for bygningsdele mv fungeret som et stærkt symbol på omstilling fra industriby til viden- og kulturby.

Kennedy Arkaden fik aldrig skabt et sammenhængende narrativ for projektet, men indledningsvis blev gjort et forsøg på at fortælle historien om, at de private investorer skulle sætte gang i byens erhvervsliv med et kæmpe projekt, som skulle vise at Aalborg var en by der var værd at investere i. Handelsstandsforeningen Aalborg City så det som en styrkelse af midtbyen og støttede dermed projektet. Historien om at skabe et mobilitetscenter med kompaktterminal for kollektiv trafik mødte almindelig opbakning, men ingen folkelig begejstring. De mange konflikter i planlægningsprocessen, og den megen kritik af projektet efterfølgende, har gjort at der i dag ikke kan identificeres et sammenhængende narrativ om Kennedy Arkaden.

Byøkologiprojektet havde også sin hovedfortælling, direkte i form af en kampagne som skulle inspirere og udbrede kendskabet til byøkologi. Fortællingen med byøkologiprojektet var at bæredygtighed skulle ind i byen hvor folk bor. Med teknologiens hjælp kunne skabes den bæredygtige by, og med brug af godt design ville det samtidig være en attraktiv by. Historien

sammenkobler moderne urbane livsformer og komfort, bæredygtighed og arkitektur. Kampagnen slog aldrig rigtig an, idet ideerne hverken var vokset ud af eller havde formålet at skabe et lokalt engagement. Narrativer er i alle de tre cases brugt aktivt som redskaber i planlægningsprocesserne. Jf. Sandercock (2003) 'oversættes' de komplekse processer, der sker i byen, til narrativer som er effektive fordi vi som mennesker har let ved at forstå mening i form af fortællinger. Som Hastrup (2004) argumenterer, har sociale handlinger generelt store ligheder med teater og performance - individer handler i overensstemmelse med det plot eller den fremtidsvision som allerede er udtænkt og aftalt i fællesskabet. Kampen mellem narrativer i projekterne handler om hvad stedet er og skal blive til, og knytter sig således tæt til repræsentationerne, men de har en anden form som er lettere for menigmand at gå ind i. Som kritiker af en dominerende dagsorden, kan det mest virkningsfulde være at konstruere en ny fortælling og derigennem gøre et forsøg på at vinde tilslutning. Det kan ske med inspirationseksempler andre steder fra og/eller skabelse af en alternativ fortælling. Metaforer og retoriske greb anvendes i forsøget på at blive den, der står tilbage med det vindende narrativ. Når det drejer sig om komplekse og netværksstyrede planlægningsprocesser, er et bredt ejerskab afgørende, og narrativerne spiller dermed en vigtig rolle i forhold til at skabe betydning og opbakning til beslutningerne.

Magt

Når mange aktører og aspekter spiller sammen i det netværk, som projektet udgør, foregår magtkampe på komplekse måder og på mange niveauer. Magt i denne sammenhæng handler først og fremmest om det at formå, dvs. evnen til at få noget til at ske. Magtstrukturer og beslutningsprocesser handler om inddragelse og kontroverser mellem parter, og i relation til urbane projekter er de væsentlige for beslutningsprocesserne og dermed også resultaterne i form af produktion af stedet.

Byøkologiprojektet, se kapitel 6, var et 3-parts projekt mellem Boligministeriet, SBS Byfornyelse og Aalborg Kommune. Aalborg Kommune fik en meget stor ekstrabevilling til byfornyelse og demonstrationsprojekter i byen, men skulle til gengæld levere resultaterne hurtigt, hvilket betød at kommunen blev klemmt, og demo-

kratiet og de almene hensyn blev sat delvist ud af kraft. Planlægningen var topstyret samtidig med at kommunen fulgte de for byfornyelsen sædvanlige processer for borgerinddragelse i forhold til de konkrete fysiske løsninger. Langt de fleste beboere lod byøkologiprojektet gennemføre uden særligt stort engagement, og heller ikke politikerne havde meget ejerskab til processen. Projektet var således et meget fagligt projekt, hvor en stor mængde rådgivere og teknikere havde lejlighed til at vise hvad de kunne præstere.

Det offentlige rolle i Kennedy Arkade projektet, se kapitel 7, var at indgå i forhandlingsplanlægning om projektet og sørge for diverse plandokumenter, og der blev til sidst tale om en form for et partnerskab hvor kommunen gik ind og finansierede dele af infrastrukturen, som var nødvendig for at projektet kunne gennemføres. Developeren som privat investor vejede tungest og satte dagsordenen i processen, og projektet var præget af top-down beslutninger som forhindrede dialoger om det faglige indhold, og spørgsmål til eller kritik af developerens ønsker blev afvist, hvilket gjorde kritikere afmægtige overfor processen. De ledende politikere havde tilsyneladende en vis mistillid til arkitekterne og planlæggerne, fordi man var bange for at de ville obstruere det projekt, man så gerne ville have realiseret. Derfor var der ikke opbakning til at stille krav til kvaliteten og de arkitektoniske oplevelser.

Aalborg Kommune var bygherre og projektudvikler for Nordkraft, og dermed var det byrådet, og en politisk styregruppe herunder, som havde beslutningskraften i projektet. Dele af Nordkraft blev solgt til private investorer, og Nordkraft ejes i dag af en ejerforening som kommunen indgår i. Planlægningsprocessen fungerede i et meget stort og komplekst netværk som alle deltagerne manøvrerede i. Med netværket blev skabt et bredt ejerskab til projektet blandt mange parter i byen, som dermed har haft en vis indflydelse, samtidig med at de afgørende, herunder økonomiske, beslutninger blev truffet af byrådet og de private investorer. Konkret lokalpolitisk blev socialdemokraterne klemmt mellem SF og Venstre og derved presset til konsensus. Til sidst, hvor der skulle tilføres kommunale midler for at gøre Nordkraft færdigt, kneb det med den fælles begejstring, men der var alligevel enighed om at bevilge pengene til at få gjort projektet færdigt i en høj standard - man troede fortsat på at projektet ville blive en gevinst for byen, og var nået for langt til at ændre kurs. Desuden

blev en række kommunale institutioner flyttet ind i huset i sidste øjeblik for at bidrage til at redde økonomien.

Netværksstyring som en fragmenteret styreform med mange beslutningscentre, og hvor dialog og forhandling sker mellem mange både offentlige og private parter, har til dels afløst tidligere bureaukratisk sammenhængende planlægning i forhold til urbane projekter. De forskellige styringssystemer, og hybrider mellem dem, kan resultere i uigennemskuelige magtstrukturer i forhold til de processer, som foregår rundt i hele netværket. Magten viser sig dermed som en særdeles kompleks størrelse med mange ansigter, hvilket er vist med caseanalyserne.

Planlægning

Den økonomiske udvikling med nye diskurser for rummet har ført til, at kommuner og en række parter i byerne har påtaget sig mange nye opgaver og roller. Øget fokus på byliv og offentlige byrum hænger bl.a. sammen med en omfattende satsning på kulturplanlægning med stedet som konkurrenceparameter, og partipartisk planlægning, som tidligere var den efterstræbte standard, er i kommet i opposition til en mere markedsorienteret planlægning. Begrebet 'fluid planning' er centralt for en karakteristik af dagens planlægning med nye planlæggerroller og netværksstyring.

I sammenhæng med netværksmodellen forstås planlægning som det værktøj, der tages i brug for at nå de bevidste mål med de urbane projekter. Planlægning handler om at arbejde helhedsorienteret og evt. udvikle alternativer, drive processerne frem, sikre at de involverede parter indgår i dialog og bruger den nødvendige tid til at lytte til hinanden, facilitere events og initiativer som led i processerne og endelig facilitere beslutninger om projektet. Planlægning handler her således om 'hvordan' et urbant projekt udvikles og gennemføres. I beslutningsprocesserne kan planlægningen sikre, at de forskellige synspunkter bliver synlige, og på den måde bidrage til transparens og demokrati.

I de analyserede cases har kommunen været projektansvarlig og facilitator i netværkssamarbejdet. Analyser af planlæggerrollerne i de tre cases viser mangfoldige kombinationer af roller – men fælles er at planlæggerne har bevæget sig væk fra bureaukratrollen og henimod mere flydende roller i forskel-

lige kombinationer. I forhold til Sehesteds (2003) 4 planlæggerroller 'den faglige udviklingskonsulent', 'markedsplanlæggeren', planlæggeren som manager' og 'procesplanlæggeren' var Byøkologiprojektets planlægning præget mest af rollen som den faglige udviklingskonsulent som brugte sin egen autoritet til at definere og gå efter 'det smukke, faglige produkt'. Kenedyarkadens planlægning var præget af at det faktisk var borgmesteren som optrådte som 'markedsplanlægger' med tætte samarbejdsrelationer med investorerne, mens de andre tre roller ikke kom særlig meget til udfoldelse. Med Nordkrafts planlægning var planlæggerrollerne præget af netværksrelationer på tværs i kommunen og med mange af byens aktører, et netværk som planlæggerne manøvrerede i og hele tiden tilpassede kommunikationen til. Planlæggerrollen var en kombination af den faglige udviklingskonsulent med byplan- og arkitektfagligheden i centrum, planlæggeren som manager orienteret mod den politiske ledelse, markedsplanlæggeren med kommunen som developer og endelig procesplanlæggeren med den demokratiske proces som hovedmål – alle de 4 nævnte roller blev altså kombineret i forløbet som var præget af flydende processer, hvor planlæggerne manøvrerede i takt med de udfordringer som dukkede op.

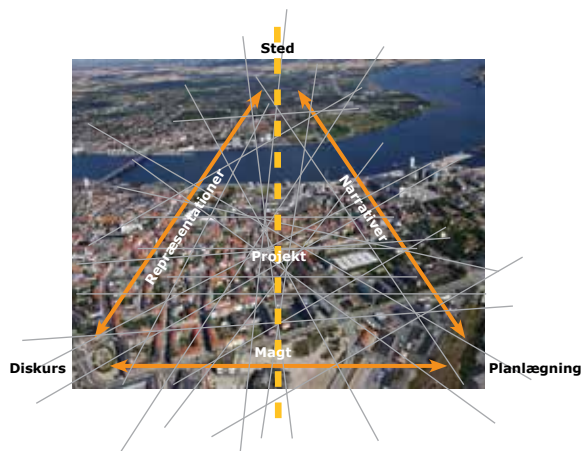
Mønstre og sammenhænge

Udover historisk specifik viden om skiftende byplanoptikker og projektspecifik viden om cases, herunder dynamikker mellem 6 aspekter i netværksmodellen, viden som kan bringes i konkret anvendelse i andre projekter, er det muligt at konkludere endnu mere på baggrund af analyserne. Det handler om de to modellens brugbarhed mere generelt. De beskrevne analyseresultater skal således 'føres tilbage til' modellerne, og der skal her argumenteres for mere generelle mønstre og sammenhænge, hvor de to modeller kombineres.

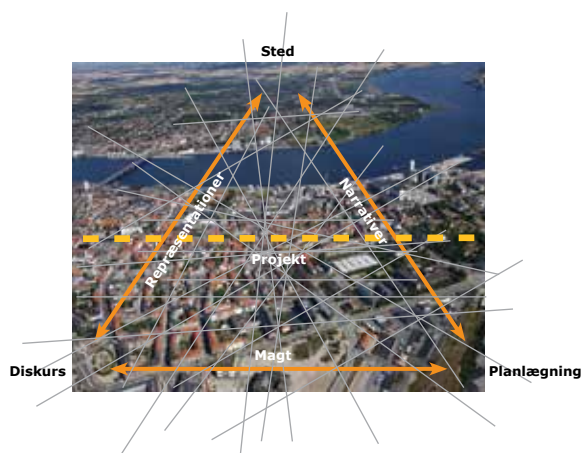
Netværksmodellen blev i første omgang konstrueret og brugt som en analysemodel i forhold til konkrete urbane projekter, men den udtrykker også en generel forståelse af projekter som socio-økologiske komplekse netværk. Modellen rummer en konstruktiv designtænkning, som løfter den videre fra analyseniveauet i forhold til udvikling af strategisk byomdannelse, hvor stedet med sine mange dimensioner spiller en afgørende rolle. Modellen kan således bruges som et strategisk værktøj i forhold til at designe hvordan projekter kan håndteres i netværket.

Hvor netværksmodellen er abstrakt i forhold til tid og rum, er bølgemodellen historisk specifik, og pointerne herfra kan tilføjes og indgå som en ekstra vigtig dimension. Ifølge modellen vil der på et hvilket som helst tidspunkt kunne identificeres et styrkeforhold mellem de forskellige rationaler. Synet på byen, stedsforståelsen og dermed målet med et projekt er afhængigt af de tidstypiske byplanmæssige rationaler som udtrykkes via bølgemodellen. De to 'snit' der tidligere i kapitlet blev gjort i bølgemodellen med udgangspunkt i Aalborg, i 1973 og 1990 hvor de dominerende rationaler 'vendte', og som er defineret som skillelinjer mellem relativt sammenhængende perioder, jf. kapitel 4, beskrev hvad det var for kræfter der dengang var på spil. I det følgende skal trækkes nogle mønstre og sammenhænge op om samspelet mellem aspekterne, med udgangspunkt dels i de to snit, dels i de cases som er analyseret.

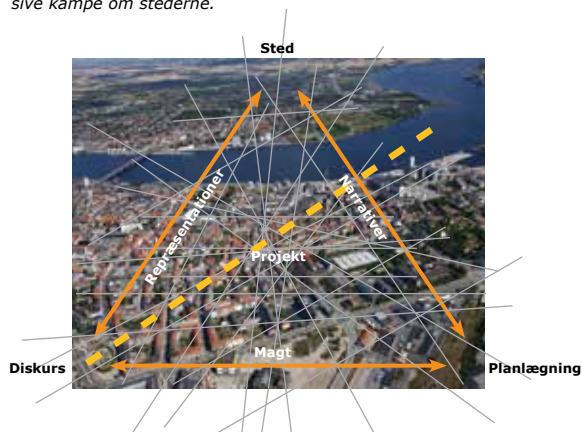
Sted-magt aksens er central for at et projekt overhovedet kan foregå, og dialektikken imellem stedet og magten skal beskrives her. De kampe om stederne, både i forhold til de fysiske aspekter og de sociale og



Sted-magt aksens er central og dialektikken mellem sted og magt er afhængig af de dominerende rationaler.



Repræsentationer og narrativer produceres af forskellige aktører i netværket og er indbyrdes afhængige. De er vigtige i de diskursive kampe om stederne.



Narrativer er tæt forbundet med diskurser og hænger direkte sammen med rationalerne

betydningsmæssige aspekter, der foregår som led i projektet, er afhængige af magtstrukturerne. Med tanke på de to snit i bølgemodellen fra 1973 og 1990 skiftede stedsforståelsen først fra et rent modernistisk og funktionelt syn til et modernismekritisk syn på byen med fokus på bevaring af sammenhænge. Samtidig udviklede magtaspektet sig fra en primært faglig top-down tankegang til at lægge vægt på borgerinddragelse. Omkring 1990 skiftede synet på byen i retning af at spektakulære fyrtårne kunne skabe attraktioner, og samtidig blev der magtmæssigt lagt større fokus på markedskræfterne, vækstfremme og partnerskaber. Disse sammenhænge kan fungere som et skematisk udgangspunkt, men naturligvis vil også de specifikke økonomiske og lokale forhold spille ind.

Byøkologiprojektet er et eksempel på et projekt hvor der ikke var ret megen sammenhæng mellem stedet og magten. Ideen til projektet kom udefra, og kommunen, som ønskede at trække aktivitet og opmærksomhed til byen, indgik i et partnerskab hvor man forpligtede sig til at levere planlægning og gennemførelse hurtigt og effektivt. Prestigen i forhold til at skabe et nytænkende demonstrationsprojekt med tanke på konkurrencen mellem byer var det afgørende for beslutningerne om projektet, ikke de lokale beboere og bykvarterets fremtid, selvom projektet formelt set fokuserede på borgerinddragelse. Kennedy Arkaden er et eksempel på en anden form for top-down proces, hvor magten bremsede for dialog om stedet. Dialektikken mellem magt og sted i dette projekt adskiller sig fra situationen i byøkologiprojektet, da projektet (for hovedpartens vedkommende) blev finansieret af private investorer, som politikerne stolede så meget på, at de fik lov til at sætte dagsordenen. Nordkraft er et eksempel på et projekt som udviklede sig i et netværk blandt aktørerne med stedet som udgangspunkt, og hvor beslutningsprocesserne var præget af både netværksstyring og traditionel hierarkisk styring. Som for de to andre cases, var bykonkurrencen et afgørende vilkår, og man producerede med Nordkraft et næsten symbolsk vartegn for hele byens omstilling fra industriby til viden- og kulturby. Med Nordkraft var der en større åbenhed om processerne og dermed magten, og det var muligt at skabe bred opbakning til projektet.

Repræsentationer og narrativer er den anden akse i modellen, som skal tages fat på her. De indgår som vigtige dele af planlægningsprocesserne som led i

de diskursive kampe om stederne mellem forskellige aktører. Repræsentationerne er skabt af arkitekter og viser dermed direkte hen til arkitektursyn og byplanoptikker på byen, mens narrativerne er skabt og udviklet af magten og gennem planlægning, evt. med input fra helt andre parter. Igen skal tages et blik på situationen i bølgemodellens to snit. I 1973 skiftede repræsentationerne fra bykort med veje tværs hen over eksisterende byområder til at vise oprejste planer med huse tegnet ind, så bymiljøet med gader, gårde og pladser i byen blev fremhævet. Begrundelserne for at gennemføre projekterne, dvs. narrativerne, skiftede tilsvarende fra at behandle byen som nogle tekniske funktioner i forhold til hinanden, til at fortælle en historie om sammenhængende historiske bymiljøer med fokus på nabo-skaber. Omkring 1990 ændrede repræsentationerne sig fra planskitser og perspektiver, hvis hovedformål var at vise tilpasning til den eksisterende by, til med kontraster, collager og lyseffekter at fremhæve det spektakulære og enestående, mens historierne begyndte at handle om at skabe helt særlige attraktioner og om at udnytte potentialerne i tidligere industri kvarterer bl.a. på havnefronter. Se kapitel 4 og 5. Repræsentationer og narrativer, som indgår i det komplekse netværk af processer og kontroverser, kan have stor indflydelse på de projekter der bliver udført, og på den betydning som tillægges stedet. De er særdeles tidstypiske og hænger tæt sammen med de rationaler som er på spil.

Byøkologiprojektet er et eksempel på et projekt hvor de professionelt udtænkte og udførte repræsentationer og narrativer var stramt styret af projektledelsen som var det offentlige og rådgiverne, mens evt. modbilleder og modfortællinger blev ekskluderet. I Kennedy Arkade projektet blev der udviklet en række forskellige repræsentationer og narrativer blandt de forskellige aktører, men processen resulterede aldrig i sammenhængende eller fælles narrativer. I Nordkraftprojektet var repræsentationerne også professionelt udtænkt og udført, men i denne projekt udviklede narrativerne sig i tæt sammenhæng med udvikling af projektet over lang tid, og i dag kan man i høj grad konstatere, at der findes en fælles stærk fortælling om projektet som understøttes af arkitekturen. Tidsfaktoren har været vigtig for at de mange kontroverser kunne udfolde sig, og for at der efterhånden blev skabt enighed om projektet.

Diskurser og narrativer er den sidste akse i modellen som skal beskrives her, og som hænger direkte sam-

men med rationalerne. De narrativer som får betydning i et projekt, er konkret knyttet til det sted som er omdrejningspunktet, men også til de diskurser som er på spil. Da byplandiskursen skiftede omkring 1973 i forhold til en kritik af funktionalismen, skiftede som før nævnt også de ledende fortællinger om byen fra at handle om kapacitet og funktioner til i stedet at handle om bymiljøer og sammenhænge i byen. Omkring 1990 hvor industrien forsvandt fra byen og diskursen ændrede sig i retning af markedsorientering og konkurrence, påvirkede det igen diskurserne for lokale urbane projekter i retning af man skulle udnytte potentialerne i byens forladte landskaber og markere sig med noget særligt og spektakulært. Ønskerne om at 'vende blikket' var tydeligt i narrativerne i Aalborgs planlægning om fjorden som samlende element i byen og havnefronten, som byen ellers havde vendt ryggen til, og som nu skulle udnyttes som nye rekreative byrum.

I byøkologiprojektet ses en meget tydelig sammenhæng mellem projektets diskurs om demonstration af højteknologisk bæredygtighed og de narrativer som optrådte, men de var også udtænkt og stramt styret af projektledelsen. I Kennedy Arkaden hænger de mange narrativer, som aldrig blev knyttet sammen i en fælles forståelse, sammen med at diskursen for projektet faktisk var meget uklar. Man ville mange ting med projektet på én gang, men først og fremmest skulle investorerne tjene penge, så derfor blev projektet aldrig prioriteret og gennemtænkt. I Nordkraftprojektet udviklede både diskurserne og narrativerne sig undervejs. En indledende diskurskamp handlede om bevaring eller ej, og de tilknyttede narrativer handlede om kulturarvens betydning osv. Men efterhånden som projektets mål og indhold udviklede sig og kulturen kom ind i huset, udviklede fortællingerne om kulturarven og byens omstilling sig og blev genstand for en meget bred opbakning. Igen er det værd at bemærke at tidsforløbet har spillet en stor rolle. Byøkologiprojektet og Kennedy Arkaden er hver især planlagt og gennemført i løbet af få år, mens Nordkraftprojektet har været undervejs i omkring 10 år.

Ved at tænke pointerne fra bølgemodellen ind i netværksmodellen for urbane projekter, fx i forhold til at bruge den strategisk fremadrettet, tilføjes opmærksomheden på de tidstypiske faktorer, herunder de skiftende rationaler, og det influerer på alle aspekterne i projekterne.

Perspektivering

Nogle af de nye udfordringer, som vi står overfor i bypolitikken, er klimaforandringer, en skæv befolkningsdemografi, stadig stigende mobilitet for mennesker, varer og data, og ændringer af den offentlige sektors rolle i samfundet. De nye udfordringer kommer oveni dem der allerede har været arbejdet meget med i lyset af industrisamfundets omstilling til et meget mere komplekst videnssamfund.

Periodiseringen med henblik på urbane projekter satte et skel ved 1990 som det tidspunkt, hvor det 'postfordistiske' samfundssystem satte sig igennem med konsekvenser for byerne. De fik nu nye roller i omdannelsen af steder, som skulle leve op til reorganisering af samfundet på nye vilkår. Finanskrisen i 2008 vil måske vise sig at blive en vigtig skillelinje i forhold til fremtidens periodisering. Efter finanskrisen i 2008 er der tegn på stærke forandringer i diskurser og vilkår for projekter og byudvikling: Den svage og usikre økonomiske udvikling, globalisering, klimakrise, gældskrise etc. er med til at påvirke opbrud og forandring af de dominerende narrativer. Det er for tidligt at sige endnu, men det ser ud til at der på den ene side fokuseres på en række nye målsætninger om økonomisk bæredygtighed (gældskrise, konkurrenceevne og ændret/mindre offentlig sektor), mens der på den anden side ikke er nogen samlet forståelse af, hvad det er for nye mål og visioner krisen evt. giver anledning til. Nye økonomiske systemer og sammenhænge er fraværende. Tiden netop nu er præget af mange nye udfordringer og meget stor usikkerhed i forhold til fremtiden.

Dette afsnit handler om forskningsprojektets perspektiver for strategisk planlægning og urbane projekter i fremtiden. Hvordan kan vi møde de nye samfundsmæssige krav med strategisk bevidsthed om stedsdimensioner, planlægningsprocesser og diskurser i byomdannelsen? Hvor er vi på vej hen, og hvordan kan den økonomiske og økologiske krise tænkes at påvirke rationalerne i byomdannelsen? Hvordan kan vi bruge de urbane projekter som aktive redskaber for fremtidens bypolitik? Kan usikkerheden efter krisen netop udnyttes som et momentum for at gøre noget nyt? Kan bølgemodellen og netværksmodellen for urbane projekter medvirke til at skabe en ny bypolitisk diskurs i den komplekse by? Perspektiveringen bygges - ligesom

konklusionen - op om afhandlingens 2 hovedfigurer: netværksmodellen og bølgemodellen.

Rationalerne

En videreførelse af rationalefigurerne fra kapitel 4 og 5 for centrale byområder ud i fremtiden kan man selvfølgelig kun gætte på, da der ikke er tale om forudsigende men pragmatisk og fortolkende forskning. Alligevel skal der i det følgende gøres rede for nogle mulige tendenser.

Som analyserne i afhandlingen har vist, eksisterer de tre rationaler ikke 'rent' i projekterne, men de spiller sammen. Et projekt som indgår i en strategi kan have hovedvægten på et enkelt rationale, men en samlet strategi for en by eller bydel må sætte alle tre rationaler i spil i kombination, sådan at byen både tænkes som forbindelser, områder og 'kraftcentre' eller mødesteder. Som analyserne også viser, er stedsopfattelserne meget tæt bundet til tiden, samfundsdiskurserne og de 'store fortællinger', og der ligger en udfordring i at lade rationalerne spille sammen på måder, som udnytter deres iboende muligheder i fremtidige projekter.

Som bl.a. kapitel 5 viser, kommer inspirationen til nye udviklingsprojekter ofte udefra i form af rejsende ideer. Der skal derfor rettes et skarpt blik mod projekter ude i verden, som tager fat på nogle af de nævnte nye udfordringer for at finde ny inspiration til gode løsninger. Byer og projekter skal besøges, og de rejsende ideer skal 'oversættes', dvs. 'sies' gennem de magt- og organisationsstrukturer mv som findes på de lokale steder, hvor de urbane projekter ønskes implementeret. Det handler om at designe de strategiske projekter som kan bringe nye løsninger til de udfordringer der er, og som udnytter de potentialer som de unikke steder rummer. Erfaringsmæssigt er det en proces som tager lang tid - de inspirationer til projekter, vi opfanger i dag, kan måske først gennemføres om 10 år.

Naboskabsrationalet

Efter finanskrisen brød ud, er der i Aalborg foretaget en ny satsning på almene boliger med byggeri af 5000 ungdomsboliger, hvoraf mange er centralt beliggende, i løbet af få år. Et nyt fokus på byliv i boligområderne dyrker det urbane med vægt på høj mobilitet og kultur. Generelt er der i debatten fokus på temaer som brugerstyret byudvikling, kultur og fritidsliv, midlertidigt

byliv, dyrkning og klimatisk mangfoldighed i byen, og det indikerer et nyt fokus på byen som boligområde og levested, og på fællesskaber i tilknytning hertil. Naboskaber - og generelt forbedring af områder - som rationale for projekter, kan således se ud til at få stigende betydning, og rationalekurven er således måske igen på vej opad i bølgemodellen. Hvis den områdebaserede naboskabstankegang igen skal have en vigtig betydning for urbane projekter i midtbyområder, ser det ud til at indholdet og strategierne for det har ændret sig, og stedsopfattelsen er præget af det stærke fokus på offentligt byliv og kultur som attraktioner i byen. Med så omfattende byggeri af boliger skal der fokus på stedskvaliteter for ikke at gentage miséren fra sidste gang der var byggeboom af almene boliger, hvilket som bekendt førte til nutidens problemramte boligområder som fik tilnavnet 'ghettoer'. Det handler om at skabe attraktive og bæredygtige bolig- og bymiljøer samtidig med en ny (i forhold til sidste boom) bevidsthed om, at de er koblet op på byen og ikke fungerer isoleret.

Det ligger ret åbent hvilke narrativer, der kommer til at bære en sådan mulig ny trend for områdeplanlægning i byen. Det fremtidige naboskabsrationale kan handle om nye boligformer, fortætning, energieffektivisering og energiproduktion, dyrkning i bolig- og byområder, nye familieformer og bofællesskaber for ældre/singler, og det kan handle om at skabe naboskaber, hvor byens blå og grønne landskaber udnyttes i fritidslivet og som baserer sig på integration og frivilligt arbejde. I og med at stedsopfattelsen i dag er og i fremtiden vil være meget mere relationel og åben overfor forskellige identiteter og forskellige måder at bruge byen på, vil naboskabsplanlægning få en helt anden form end den havde sidst. Som et bypolitisk redskab er naboskabsplanlægning relevant i forhold til at bruge byen som hjemsted for nye livsformer, og forholdet mellem bystruktur, funktioner, byrum og livsformer skal videreudvikles.

Internt i kommunen bliver der behov for et stærkere tværgående samarbejde mellem de forskellige forvaltninger vedrørende by, kultur, erhverv og sociale forhold. Kommunens rolle kan blive at samarbejde med de forskellige relevante parter om udvikling og omdannelse af byens blandede områder og inklusion af nye livsformer. Der kan udvikles forskellige former for partnerskaber og udviklingsselskaber på baggrund af dialog og samarbejde med borgerne, universitet, erhverv, boligforeninger og andre parter.

Mobilitetsrationalet

Samfundsmæssigt og planlægningmæssigt er der som noget relativt nyt for tætte byområder kommet fokus på bæredygtig offentlig transport, hvilket betyder at kurven for mobilitetsrationalet i bølgemodellen er stigende. Ikke bare metrobyggeriet i København men også omfattende mobilitetsplanlægning for centrale områder i de andre store byer er igang, og modsat trafik- og miljøplanerne i 1990-2000'erne er der tale om at lade bæredygtig offentlig transport blive styrende for byudviklingen og også påvirke forandringer af midtbyerne. Planlægningsmæssigt er det en ny prioritering. I Aalborgs mobilitetsplan for 2013 er fremkommelighed for biltrafikken prioriteret lavere end fodgængere, cyklister og kollektiv trafik, og der beskrives 'mobilitets-trends' i retning af at biler får en ændret, mindre rolle. Hvordan det så vil slå igennem i konkrete projekter vil vise sig, fx i forhold til hvordan central bilparkering vil blive håndteret og prioriteret i forhold til andre anvendelser i kommende urbane projekter. Mobilitetsrationalet for midtbyer ser i hvert fald planlægningsmæssigt ud til at have skiftet karakter, siden det havde sit (sidste) højdepunkt i 1960'erne. Udenfor midtbyområderne har mobilitetsrationaliteten i modernistisk forstand hele tiden været en væsentlig planlægningsstilgang med hensyn til motorvejsforbindelser mv, men bæredygtig transport er med letbaneplanerne udvidet til også at række ud i forstaden og dermed skabe nye sammenhænge i byudviklingen.

Bæredygtighed og energiforbrug bliver endnu vigtigere i fremtiden end det er i dag, og det fremtidige mobilitetsrationale kan handle om byomdannelse med udgangspunkt i kollektiv trafik, evt. letbaner som 'rygrad', stationers rolle i byen, herunder højhastighedstog (jf. timeplanen for togtrafikken mellem de store byer i Danmark), cykelstinet og andre faciliteter til cyklisme samt infrastruktur til elbiler, og ikke mindst kombinationer af disse (jf. Aalborg Kommunes mobilitetsstrategi 2013-2015). Kommunens rolle kan blive at indgå i partnerskaber med private og andre offentlige parter om investeringer i kollektive transportanlæg og faciliteter, og at udvikle og gennemføre byudviklingsprojekter omkring knudepunkter og stationer i den eksisterende by.

Fyrtårnsrationalet

Fyrtårnsrationalet kan umiddelbart tænkes at være på en nedadgående kurs i bølgemodellen, efter at have været meget dominerende som drivkraft for urbane

projekter som kulturelle 'fyrtårne' under højkonjunktorens store byggeaktivitet. Fyrtårnsrationalet handler dog ikke kun om at bygge kulturhuse, men om et fokus på byliv som attraktion, skabelse af events og andre kulturelle aktiviteter samt (i nogle af byerne, herunder Aalborg) om skabelse af centrale universitetscampi for at styrke en kulturel og videnskabelig mangfoldig by, hvor der foregår innovation i et klima med 'højt til loftet'. Der er tale om en fyrtårnsrationalitet, hvor der sættes på et koncentreret miljø (et punkt) som kan tiltrække sig interesse og opmærksomhed i hele den regionale by. Derfor er der ikke noget der tyder på at fyrtårnsrationalet, som det er defineret her, vil 'dykke' meget - det vil holde sig på et højt niveau og handle om at udvikle bl.a. det kulturelle indhold i byen.

Det fremtidige fyrtårnsrationale kan således handle om at skabe nye hybrider af viden, kultur, aktiviteter og oplevelser bl.a. ved at integrere universitetet og andre uddannelsesinstitutioner i byen og derved skabe dynamoer for byudvikling, fx projekter i et samspil mellem uddannelse, kultur og erhverv, der kan generere særlige steder for innovation, byliv og stedskvaliteter. Fyrtårnsaspektet kommer i spil ved at projekterne genererer byudvikling og ny attraktivitet i områder, som indgår i større netværk i den regionale by.

Fremtidige strategiske urbane projekter med fyrtårnsrationaliteten som rationale kan være både direkte fysiske omdannelsesprojekter, men også projekter hvor der sættes på udvikling af de eksisterende rammer til videns-, oplevelses- og kulturfunktioner og aktiviteter i de områder der tages fat i. Her er det vigtigt, at de strategiske projekter sker ud fra en helhedsbetragtning, og at der udvikles fælles ejerskab til projekterne og nye overbevisende narrativer om stederne. Fx bliver det i Aalborg en udfordring at udvikle både det nye city-campus på havnefronten, hele den gamle midtby incl. Budolfi Plads og det nye uddannelsescampus på Godsbanen som byens kulturelle kraftcenter og 'oplevelseszone', på en måde så det bliver bymæssig mangfoldighed og inklusion der præger områderne hver for sig og samlet. Her må nødvendigvis som supplement til fyrtårnsrationalet også arbejdes med en områdetilgang som i naboskabsrationalet med målet om at skabe en blandet attraktiv by.

Netværksmodellen og de 6 aspekter

Strategier og projekter i den fremtidige praksis kan drage fordel af tænkningen fra netværksmodellen. En systematisk gennemtænkning og udvikling af nye indsatser i forhold til alle 6 aspekter i modellen, og inddragelse af pointerne fra bølgemodellen som en ekstra vigtig dimension, kan bruges som et konstruktivt redskab. Alt tyder på at kompleksiteten kun vil stige i fremtiden, og modellen kan bruges som redskab til at navigere i de komplekse processer og netværk. Ikke som et skema med punkter der skal 'tjekkes af', men ved at bidrage med en helhedstænkning. Med tanke på at aspekterne og relationerne mellem dem hele tiden er i udvikling, kan modellen også bruges som (et løbende) evalueringsværktøj.

Med tanke på det dialektiske forhold mellem sted og magt indebærer det relationelle stedsbegreb en åbenhed over for forskellige steds kvaliteter og stedsdimensioner. Magt og beslutningskraft hænger sammen med økonomi, og i fremtiden kan der blive tale om et langt større samspil mellem offentlig og privat økonomi i form af partnerskaber eller egentlige udviklingsselskaber. Når kommunen indgår i partnerskaber med investorer, indgår man med sine fagligheder i dialog med henblik på at forstå de forskellige interesser, mål og perspektiver, som er til stede. Kommunen har mulighed for at spille en afgørende strategisk rolle - måske bidrager man med jord, måske med offentlige investeringer. Hvis magtstrukturen skal være gennemskuelig, skal det være tydeligt hvad kommunen dvs. byen får ud af at indgå i et samarbejde. Opbakning og et bredt ejerskab til engagementet kan legitimere kommunens rolle i et partnerskab overfor offentligheden. Kommunen kan ud fra helhedshensyn og politiske mål med stedet stille kvalitetskrav og indgå i udviklingen af de fysiske projekter, herunder arkitekturen på stedet. Det handler bl.a. om at åbne op for dialog om steds kvaliteter der påvirkes og udvikles.

Med hensyn til forholdet mellem repræsentationer og narrativer er det vigtigt at være bevidst om repræsentationernes rolle i forhold til visioner og forestillingerne om stedet. Det samme gør narrativerne men i en anden form, og de to aspekter skal bringes i samspil og udvikles sammen med aktørerne i tæt sammenhæng med projektets rationale.

Diskurser hænger sammen med målene og dermed de udfordringer projektet skal løse. Konfliktende narrativer er tegn på kamp om stedets betydning. Måske mangler der en åben dialog om projektets mål. Opmærksomhed på hvilke diskurser der er på spil i 'kampen om stedet' kræver opmærksomhed på alle diskursernes aspekter, dvs. både betydning, magt/rationalitet og praksis. Hvis det som eksempel besluttes at gå efter et nyt mål i planlægningen, skal en sådan beslutning om 'betydningen' følges op af en tilsvarende udvikling af den praksis der foregår, dvs. det er noget der skal udvikles i samspil med de berørte parter, hvilket måske tager en rum tid. Det er også nødvendigt at udvikle politisk ejerskab til målet og evt. udvikle beslutningsprocesserne i forhold til den nye diskurs. Caseanalyserne viser, at hvis det ikke sker, bliver resultatet ikke som ønsket. Arkitektur udtrykker mening med et sted, og hvis et strategisk urbant projekt har til formål at skabe nye meninger med et sted, må der nødvendigvis gives tid og plads til at alle de 6 aspekter i modellen kommer i udfoldelse mellem aktørerne i netværket, og tid til at arkitekturen kan udvikle sig kreativt i forhold hertil.

Erkendelse af at projekterne skabes i komplekse netværk blandt mange aktører sætter fokus på behovet for stærkere tværgående samarbejde både internt i og mellem kommunens forvaltninger og med andre parter. Her er der behov for planlægningsprocesser, hvor de forskellige interesser, visioner og 'fortællinger' mødes og forhandler med hinanden, og hvor de konflikter, der helt sikkert opstår, kommer frem i lyset. Politiske helhedsvisioner og samlede strategier skal skabe det politiske ejerskab, som kan gøre det muligt for forvaltningerne at samarbejde og bidrage med de nødvendige forskellige fagligheder, som typisk arbejder indenfor hver sine diskurser og bruger hvert sit sprog og egne begreber. Større politisk ejerskab og offentlig diskussion om visioner og strategier kan skabe et miljø, hvor konflikter mellem forskellige fagligheder og diskurser kan håndteres åbent.

Forskningsperspektiver

Det særlige ved dette projekt er den teoretiske tilgang med en insisteren på at både stedet, diskurserne og planlægningen skal i betragtning, når talen er om byen og projekter som led i byomdannelse og byudvikling. Denne kombination har vist sig frugtbar i forhold til at analysere og forstå komplekse urbane projekter, og der er perspektiver i at udforske denne tankegang videre. Det handler om at analysere og forstå komplekse processer, evt. via egentlige ANT-analyser hvor der konsekvent tages udgangspunkt i at undersøge netværk og relationer i projekter. Men også en form hvor ANT-tankegangen bruges som inspiration, som i nærværende projekt, hvor der fokuseres på en række på forhånd fastlagte særlige aspekter i netværksmodellen, kan udvikles videre.

Det følgende er en opremsning af nogle mulige perspektiver for fremtidig forskning og skabelse af ny viden på feltet, med baggrund i forskningsprojektets analyseresultater, i form af både historisk specifik viden om udvikling af byplanoptikker, erfaringer fra konkrete urbane projekter og de udviklede modeller til at analysere, forstå og 'designer' dynamiske processer i byen.

I afhandlingen indgår præsentation af en række ikoniske eksempler, der har fungeret som inspiration for urbane projekter i Danmark. Egentlige analyser af disse, og andre, projekter, der har fungeret som 'rejsende ideer', med udgangspunkt i analysemodellen, vil kunne afdække vigtige pointer, som kan bruges i deres 'oversættelse' til forskellige kontekster, som jo altid er lokale og unikke. Det handler om at afdække de vigtige aktører og netværk i projekterne, herunder drivkræfterne og de alliancer der blev indgået, og som var grundlag for at projekterne blev muliggjort. Det kan også handle om indgående at analysere repræsentationer og narrativer som led i de diskursive kampe i planlægningsprocesserne, og dermed skabe ny viden om deres betydning for projekternes udvikling og de konkrete steds kvaliteter, som er resultatet af projekterne, fx ved at analysere forskellige typer af repræsentationer og afdække deres rolle i projekterne. Hvordan spiller de sammen med evt. modstridende narrativer i processerne, og hvordan spiller teknikkerne sammen med de samfundsmæssige hovednarrativer og forskellige grupperes ønsker og forventninger?

Analysen af nye urbane projekter, som stadig er under udvikling, men som ser ud til at have potentiale til at bringe nye rumlige løsninger på nogle af de omtalte bymæssige udfordringer, vil kunne skabe nye perspektiver for udviklingen af nye projekter. Med bæredygtig omstilling af byerne som hovedoverskrift kunne det handle om at undersøge lovende projekter med brug af analysemodellen. Det kunne fx være IBA Hamburg 2013 Wilhelmsburg - peger dette projekt fx på en ny områdeorienteret naboskabsmodel for planlægning i Danmark? Kan projekter om midlertidige anvendelser bringe ny viden og nye perspektiver, ikke kun i forhold til attraktioner som 'fyrtårne', men også til nye former for byliv som kan ændre betydningen af hele byområder?

Med bølgemodellen som udgangspunkt kunne man tage fat på at undersøge balancen mellem rationalerne i de nye internationale bæredygtighedsindsatser. Hvordan ændrer synet på byen sig i et bæredygtighedsperspektiv, og hvilke steds kvaliteter kommer der ud af projekterne og indsatserne?

Netværksmodellen kan tages i brug som analyse-redskab i forhold til mange forskellige særlige typer projekter: forstadsfornyelse, kollektive trafikprojekter, brug af kunst i urbane projekter, eksperimenterende nye boligområder. Hvad sker der med industrikultur-arven, er der nye tendenser til bevaring og genbrug, nye bygnings- og områdetyper og nye anvendelser af industrikultur-arven, måske til nye former for produktion? Hvad sker der med midtbyernes butiksstrøg - er der tendenser til omdannelse og nye anvendelser i takt med at nethandlen øges, og hvilken form for byliv bliver der tale om her?

Referencer og litteratur

- Aalborg City, 2013. Cityavisen, juni 2013
- Aalborg Kommune, 1945. Forarbejde til dispositionsplan. Kvarteret Nytorv-Algade
- Aalborg Kommune, 1948a. Forarbejde til dispositionsplan. Den indre by, fremtidig benyttelse og etapevis fornyelse.
- Aalborg Kommune, 1948b. Byplanvedtægt nr. 1, De Sauerske Grunde
- Aalborg Kommune, 1951. Forslag til dispositionsplan for Aalborg
- Aalborg Kommune, 1963a. Byplanvedtægt forud for byggeri af Salling.
- Aalborg Kommune, 1963b, Vejplan
- Aalborg Kommune, 1968a. Egnsplanskitse for Aalborg
- Aalborg Kommune, 1968b. Byplanvedtægt nr. 33
- Aalborg Kommune, 1970. Byplanvedtægt nr. 39
- Aalborg Kommune, 1972. Byplanvedtægt nr. 17, Paladspassagen
- Aalborg Kommune, 1973a. Generalplan 1973, båndby konceptet
- Aalborg Kommune, 1973b. Saneringsplan nr. 2, Nørregade
- Aalborg Kommune, 1975. Stillingtagen til Dag Hammarskjölds Gade gennembruddet. Aalborg Bykerne rapport nr. 2.
- Aalborg Kommune, 1979a. Bykerneplan, idekatalog
- Aalborg Kommune, 1979b. Bykerneplan 1979
- Aalborg Kommune, 1980. Saneringsplan nr. 4
- Aalborg Kommune, 1981. Forundersøgelse til kommuneplanen
- Aalborg Kommune, 1983. Oversigtskort, saneringsplaner i Aalborg
- Aalborg Kommune, 1986. Kommuneplan
- Aalborg Kommune, 1989a, Idekongurrence Aalborg Havnefront, program
- Aalborg Kommune, 1989b. Aalborg Havnefront. Idekongurrence. Dommerkomitéens betænkning
- Aalborg Kommune, 1989c. Idekongurrence Aalborg Havnefront. Arkitektens Forlag, særtryk af Arkitekten 21-1989
- Aalborg Kommune, 1991a. §9 Debatoplæg om byfornyelsen i Dannebrogsgade-kvarteret
- Aalborg Kommune, 1991b. Byomdannelse med nye mål og metoder. Ansøgning efter artikel 10 i EF's regionalfond. Pilotprojekt om byfornyelsescenter.
- Aalborg Kommune, 1992a. Lokalplan 09-020. Aalborg tæt-byområdet, havnekvarter Vest. Bolig- og centerområde mellem spritfabrikken og Limfjordsbroen
- Aalborg Kommune, 1992b. Lokalplan 10-033. Udvidelse af Pollitigården, Midtbyen, november 1992
- Aalborg Kommune, 1993a. Forslag til bykatalog, Aalborg midtby
- Aalborg Kommune, 1993b. Bykatalog for Aalborg midtby
- Aalborg Kommune, 1993c. Aalborg Havnefront, bebyggelsesvejledning
- Aalborg Kommune, 1993d. Sektorplan for Byfornyelsesindsatsen
- Aalborg Kommune, 1994a. Kommuneatlas Syd
- Aalborg Kommune, 1994b. Trafik og Miljøhandlingsplan
- Aalborg Kommune, 1994c. Byfornyelsesbeslutning Danmarksgade-området. Karre 1, november 1994
- Aalborg Kommune, 1994d. Byfornyelsesbeslutning Danmarksgade-området. Karre 3, november 1994
- Aalborg kommune, 1994e. Byfornyelsesbeslutninger og lokalplaner Aalborg Kommune, de grønne gårde

- Aalborg Kommune, 1994f. Byfornyelsesbeslutning Danmarksgade-området. Karre 4, november 1994
- Aalborg Kommune, 1994g. Byfornyelsesbeslutning Danmarksgade-området. Karre 5, november 1994
- Aalborg Kommune, 1994h. Lokalplan 10-039 Danmarksgade-området. Karre 1, november 1994
- Aalborg Kommune, 1994i. Lokalplan 10-042 Danmarksgade-området. Karre 3, 4 og 5, november 1994
- Aalborg Kommune, 1995a. Byfornyelsesbeslutning Danmarksgade-området. Spredt boligforbedring nr. 1. Byøkologiprojekt, januar 1995
- Aalborg Kommune, 1995b. Byfornyelsesbeslutning Danmarksgade-området. Spredt boligforbedring nr. 2. Byøkologiprojektet, december 1995
- Aalborg Kommune, 1995c. Byfornyelsesbeslutning Danmarksgade-området. Karre 8, oktober 1995
- Aalborg Kommune, 1995d. Byfornyelsesbeslutning Danmarksgade-området. Karre 9. Oktober 1995
- Aalborg Kommune, 1995e. Lokalplan 10-043. Danmarksgade-området karre 8 og 9. oktober 1995
- Aalborg Kommune 1996a. Trafik og Miljøplan - sammenbinding, buslinier, parkering
- Aalborg Kommune, 1996b. Nordkraft, Bygningsanlæg. Registrering, august 1996
- Aalborg Kommune, 1996c. Byfornyelsesbeslutning Danmarksgade-området, karre 7. oktober 1996
- Aalborg Kommune, 1997a. Standardkoncept - retningslinjer for miljøstyret byfornyelse, maj 1997
- Aalborg Kommune, 1997b. Byfornyelsesbeslutning Danmarksgade-området. Karre 10, november 1997
- Aalborg Kommune, 1997c. Byfornyelsesbeslutning Danmarksgade-området. Karre 13, november 1997
- Aalborg Kommune, 1998. Byøkologiprojektet i Aalborg. Et økologisk demonstrationsprojekt, Informationsmateriale, januar 1998
- Aalborg Kommune, 1999a. Byfornyelsesbeslutning Danmarksgadeområdet, karre 2. Boulevarden/Christiansgade
- Aalborg kommune, 1999b. Forsøgsrapport om friarealerne i byøkologiprojektet, 1999
- Aalborg Kommune, 1999c. Hovedstruktur, kommuneplan Aalborg Kommune
- Aalborg Kommune, 1999d. Fjordkatalog. Aalborg Kommunes fjordkyster
- Aalborg Kommune, 1999e. Helhedsplan for Godsbanearialet v. Jan W. Hansen
- Aalborg Kommune, 2000a. Udvikling af infrastrukturen i Aalborg-området. Infrastrukturudvalget Aalborg Kommune, Nordjyllands Amt, Trafikministeriet.
- Aalborg kommune, 2000b. Trafik og Miljø i Aalborg - JUPITER og JUPITER 2 projekterne. Trafikdage på Aalborg Universitet.
- Aalborg Kommune, 2000c. Mødereferat om lokalplan ved rutebilstationen 05.05.00
- Aalborg Kommune, 2000d. Notat om trafik anlæg og deres finansiering på og ved Rutebilstationen. Teknik og Anlæg, 10.05.2000
- Aalborg Kommune, 2000e. Øgadekvarteret - en nedslidt bydel i Aalborg. Kvarterløftansøgning, august 2000
- Aalborg Kommune, 2000f. Kollektiv trafik, Lokalplan 10-061, Busterminal ved Rutebilstationen mv. Bemærkninger fra Forsyningsvirksomhederne til lokalplan 10-061, 3. udkast. 31.10.2000
- Aalborg Kommune, 2000g. Lokalplan 09-050, Bolig- og erhvervsareal ved Vestre Havnepromenade. 04.12.2000
- Aalborg Kommune, 2000h. Indstilling om lokalplan 10-061, Busterminal, biograf- og butikscener ved John F. Kennedys Plads, Aalborg Midtby. Tillæg 1.43 til kommuneplanen (1. forelæggelse). Udskrift fra beslutningsprotokollen 11.12.2000
- Aalborg Kommune, 2000i. Lokalplan 12-053 DAC-området, Thistedvej kvarteret, Nørredunsby. Juni 2000
- Aalborg Kommune, 2001a. Aalborg Havnefront til debat. Februar 2001
- Aalborg Kommune, 2001b. Lokalplan 10-061, Kommentarer vedr. trafikteknisk betjening af kompakt terminal. Vej- og trafikafdelingen 01.02.2001

- Aalborg Kommune, 2001c. Lokalplan 10-061. Busterminal, biograf- og butikscenter m.m. ved John F. Kennedys Plads, Aalborg Midtby. Tillæg 1.43 til kommuneplanen (2. forelæggelse). Udskrift fra beslutningsprotokollen 10.09.2001.
- Aalborg Kommune, 2001d. Evaluering af byfornyelsen i Dannebrogsgade-kvarteret.
- Aalborg Kommune, 2001e. Lokalplan 12-045. Nørresundby Havnefront, 30.06.2001
- Aalborg kommune, 2002a. Byfornyelsesprogram, Helhedsorienteret byfornyelse ved Østerbro i Aalborg, september 2002
- Aalborg Kommune, 2002b. Notat om Nordkraft bycenter, Aalborg. 13.05.2002
- Aalborg kommune, 2002c. Nordkraft, debat om bevaring og anvendelse. debatfolder.
- Aalborg Kommune, 2002d. Referat af borgermøde om Nordkraft, 26.11.2002
- Aalborg Kommune, 2002e. Program for arkitektkonkurrencen om Musikkens Hus
- Aalborg Kommune, 2003a. Nordkraft, Ide- og arbejdsplan. Kultur og fritidsforvaltningen 19.01.2003
- Aalborg Kommune, 2003b. Opsamling på debat om Nordkraft. Indstilling til Teknisk Udvalg, møde 10.04.2003
- Aalborg Kommune, 2003c. Bevaring af Nordkraft. Brev til TK Development, 30.09.2003
- Aalborg Kommune, 2003d. Kommissorium for Nordkraft analyse, oktober 2003
- Aalborg Kommune, 2003e. notat om miljøforhold, Nordkraft-haller, fremtidig anvendelse 25.11.2003
- Aalborg Kommune, 2003f. Kommissorium for Nordkraft analyse, Skole- og Kulturudvalget og Teknisk Udvalg
- Aalborg Kommune, 2004a. Hånden på arkitekturen. Debatfolder om bevaring af industriarkitektur. ArkitekturForum
- Aalborg Kommune, 2004b. Nordkraft, notat om forskellige modeller. 01.03.2004
- Aalborg Kommune, 2004c. notat om bevaringsprincipper, 2004
- Aalborg Kommunes, 2005a. Kommuneplan, digital form.
- Aalborg Kommune, 2005b. Trafik- og Miljøhandlingsplan
- Aalborg Kommune, 2005c. Helhedsorienteret byfornyelse Østerbro-kvarteret i Aalborg, byfornyelsesprogram 2. etape, februar 2005
- Aalborg Kommune, 2005d. Lokalplan 10-058, Aalborg Midtby, Boulevarden. April 2005
- Aalborg Kommune, 2005e. Beslutning om at igangsætte realisering af Nordkraftprojektet, juni 2005
- Aalborg Kommune, 2005f. Nordkraft. Igangsætning af Nordkraftprojektet. Udskrift af beslutningsprotokollen, 13.06.2005
- Aalborg Kommune, 2005g. Nordkraft, Nordkraft - Et kraftcenter for kultur og fritid, udbudsbrev og bilagsmappe 1 og 2, oktober 2005
- Aalborg Kommune, 2005h. Helhedsorienteret byfornyelse, Østerbro-kvarteret i Aalborg. Materiale om delprojekter.
- Aalborg Kommune, 2006a. Nordkraft - Et kraftcenter for kultur og fritid. Totalrådgiverkonkurrence, Bedømmelse af de indkomne tilbud. 25.01.2006
- Aalborg Kommune, 2006b. Nordkraft. Opfølgning studietur til Hamburg 2-3. maj og 9-10. maj 2006
- Aalborg Kommune, 2006c. Lokalplan 10-075, Nordkraft, Aalborg Midtby, 1. forelæggelse. Udskrift af beslutningsprotokollen, 23.01.2006
- Aalborg Kommune, 2006d. Kommunale bygninger Kjellerupsgade/Nyhavngade. Notat, 15.06.2006
- Aalborg Kommune, 2006e. Lokalplan 10-075, Nordkraft, Aalborg Midtby, 2. forelæggelse. Udskrift af beslutningsprotokollen, 25.09.2006
- Aalborg Kommune, 2006f. Offentlige arealer/udenomsarealer ved Nordkraft. Notat, 16.11.2006
- Aalborg Kommune, 2006g. Lokalplan 12-045, Nørresundby Havnefront. 30.06.2006
- Aalborg Kommune, 2006h. Byomdannelsestrategi. redegørelse til kommuneplanrammer for Eternitten

- Aalborg Kommune, 2007a. Procesansvar for anlægsprojekter i området omkring Nordkraft, Østerbro og Kjellerupsgade. Notat 07.02.2007
- Aalborg Kommune, 2007b. Musikkens Hus område -registrering. April-maj 2007
- Aalborg kommune, 2007c, Nordkraft - startskud til en ny kulturel bydel. Pressemeddelelse i forbindelse med start på ombygningen, 01.06.2007
- Aalborg Kommune, 2007d. Musikkens Hus - Flytning mod øst. udskrift af beslutningsprotokollen, 10.09.2007
- Aalborg Kommune, 2007e. Nyt liv på Aalborgs østre havnefront. Debatoplæg om Musikkens Hus og Østre Havn.
- Aalborg Kommune, 2008a. Nordkraft ansøgning. Ansøgning om støtte til lysprojekt hos Aalborg Kommunes Kunstfond.
- Aalborg Kommune, 2008b. Salg af ejerlejlighederne 2 og 4 til Fonden Skråen i Nordkraft Aalborg v. stifterne Foreningen Skråens Venner. Udskrift af beslutningsprotokollen 11.02.2008
- Aalborg Kommune, 2008c. Vejlukning af Gammel Havn, Løkkegade og Kjellerupsgade mod Nyhavnsgade. Udskrift af beslutningsprotokollen, 10.03.2008
- Aalborg Kommune, 2008d. Overdragelse af del af Kjellerupsgade til Nordkraft. Udskrift af beslutningsprotokollen, 28.04.2008
- Aalborg Kommune, 2008e. Lokalplan 1-1-102 Butikker, Erhverv m.v., Fjordgade, Aalborg Midtby. 18.06.2008
- Aalborg Kommune, 2008f. Principbeslutning om åbning af Østerå. Udskrift af beslutningsprotokollen, 23.06.2008
- Aalborg Kommune, 2008g. Principiel helhedsplan for Østre Havn. Udskrift af beslutningsprotokollen, 23.06.2008
- Aalborg Kommune, 2009a. Kommuneplan, revision af planen fra 2005.
- Aalborg Kommune, 2009b. Oplevelseszonen "Aalborg Havnefront og centrum". Baggrundsnotat, 12.01.2009
- Aalborg Kommune, 2009c. Oplevelsesøkonomi - Oplevelseszoner. Udskrift af beslutningsprotokollen, 09.03.2009
- Aalborg Kommune, 2009d. Åbning af Østerå gennem byen som en åben og ren å i eget forløb. Udskrift af beslutningsprotokollen, 17.08.2009
- Aalborg Kommune, 2009e. Salg af ejerlejlighed nr. 3 i Nordkraft til Fonden DGI-huset i Nordkraft - kommunal lånegaranti og overtagelse af Østre Allé hallen, Østre Alle 87. Udskrift af beslutningsprotokollen, 31.08.2009
- Aalborg Kommune, 2009f. Lokalplan 4-2-105. Boliger m.m. Eternitten, Grønlandskvarteret. Maj 2009
- Aalborg Kommune, 2010a. Lokalplan 1-1-110, Godsbanearialet, Aalborg Midtby
- Aalborg Kommune, 2010b. Lokalplan 4-2-107. Boliger, erhverv m.m. Eternitten, Grønlandskvarteret. April 2010
- Aalborg Kommune, 2010c. Vedkommende byrum, midlertidigt projekt: Godsbanearialet. Projektbeskrivelse
- Aalborg Kommune 2010d VVM-screening for udvidelse af parkeringshus, Kennedy Arkaden
- Aalborg Kommune, 2010e. Notat om økonomi for Teglgårds Plads. 03.05.2010
- Aalborg Kommune, 2010f. Kommuneplantillæg 1.013 for Godsbanearialet og Lokalplan 1-1-110 Godsbanearialet, Aalborg Midtby med Kvalitetsprogram og Miljørapport (1. forelæggelse), byrådsdagsorden møde 14.06.2010
- Aalborg Kommune, 2010g. Planprincipper og procesforløb - Østre Havn. Udskrift af beslutningsprotokollen, 11.10.2010
- Aalborg Kommune, 2010h. Køb og ombygning af lejligheder på Nordkraft til Sundhedscenter Aalborg. Tillægsbevilling. Udskrift af beslutningsprotokollen, 08.11.2010
- Aalborg Kommune, 2010i. Nordkraft - Tillægsbevilling til budget 2010. Udskrift af beslutningsprotokollen 13.12.2010
- Aalborg Kommune, 2010j. Tillæg 1.013 til kommuneplanen for Godsbanearialet og Lokalplan 1-1-110 Godsbanearialet, Aalborg Midtby med Kvalitetsprogram og Miljørapport (2. forelæggelse), Udskrift af beslutningsprotokollen 13.12.2010
- Aalborg Kommune, 2010k. Skole- og Kulturforvaltningens budgetstatus
- Aalborg Kommune, 2010l. Nordkraft, foreløbig status over indtægterne. udskrift af beslutningsprotokollen, 13.12.2010

- Aalborg Kommune, 2010m. Lokalplan 1-1-104. Musikkens Hus, Aalborg Midtby. April 2010
- Aalborg Kommune, 2011a. Planstrategi for Aalborg Kommune
- Aalborg Kommune, 2011b. Godsbanearialet i Aalborg - Friarealer. Dispositionsforslag v. Polyform. 16.05.2011
- Aalborg Kommune, 2012a. Registrant om Budolfi-området
- Aalborg Kommune, 2012b. Interessentanalyse. Idékatalog for Musikkens Hus området på baggrund af interessentinterviews. 01.03.2012
- Aalborg Kommune, 2012c. Kommuneplantillæg 1.004 og lokalplan 1-4-106, Østre Havn med tilhørende kvalitetsprogram (2. forelæggelse) Udskrift af beslutningsprotokollen, 26.03.2012
- Aalborg Kommune, 2012d. Kulturpolitiske målsætninger for Aalborg Kommune. www.aalborgkommune.dk
- Aalborg Kommune, 2013a. Fysisk Vision 2025, Aalborg Kommune
- Aalborg Kommune 2013b, Mobilitetsstrategi 2013-2025
- Aalborg Kommune 2013c. Aalborg Letbane, Fase 1 Undersøgelse af BRT eller letbane i Aalborg. Letbanesekretariatet.
- Aalborg Kommune 2013d. Kommuneplanramme 1.1.C4. 2013
- Aalborg Stadsarkiv, diverse fotos og oplysninger
- Aalborg Stiftstidende, 1966. Artikel: Farligt Nyhavnsgade-problem skæres væk
- Aalborg Stiftstidende, 1994a. Artikel: Økologien ind i byfornyelsen, Aalborg-projekt skal danne skole for hele landet, 12.01.1994
- Aalborg Stiftstidende, 1994b. Artikel: Påny problemer på rutebilstationen - et eldorado for uønskede, 27. 01.1994
- Aalborg Stiftstidende, 1994c. Artikel: Mondænt havnemiljø, cafeer, kanal og lystbåde kommer til at præge byens nye ansigt set fra søsiden. 06.02.1994
- Aalborg Stiftstidende, 1995a. Artikel: Nu er trafikløsning på vej i midtbyen, store planer skal gøre centrum til et kraftcenter. 30.11.1995
- Aalborg Stiftstidende, 1995b. Artikel: Økologi bliver synlig på Louise Plads, solceller og vandrensning i bybilledet, 2. december 1995
- Aalborg Stiftstidende, 1995c. Artikel: Alle sejl er sat i Danmarksgadegade, boligprojekt skal sætte Aalborg på det økologiske landkort, 02.12.1995
- Aalborg Stiftstidende, 1995d. Artikel: Busser får lov at blive på Nytorv. 12.12.1995
- Aalborg Stiftstidende, 1996a. Artikel: Pudset og klar til visit af minister, byøkologiprojekt klar til indvielse, 28.11.1996
- Aalborg Stiftstidende, 1996b. Artikel: Brændevin begravet, delte meninger blandt naboer til nyrenoveret plads, 30.11.1996
- Aalborg Stiftstidende, 1999. Artikel: Stort oplevelsescenter i støbeskeen i Aalborg. Blanding af industrimuseum og videnskabscenter med nordjyske fremtidsvisioner. 08.08.1999
- Aalborg Turist- og Kongresbureau, 1994. Turiststrategi Aalborg, byens fysik og struktur. december 1994
- Aalborg Universitet, 1997. Bevar Nordkraft, om opbygning af et multicenter for nordjysk kreativitet. Appendix til Science Center Aalborg, maj 1997
- Aberdeen Management, DSB, Banedanmark og Region Nordjylland, 2011. "Forprojekt: Opgradering af Aalborg Bus-terminal og Aalborg Station". Ansøgning til Fremkommelighedspuljen
- Albertsen, N., 1999. Urbane atmosfærer. I: Sociologi I dag 4/1999, pp. 5-29
- Andrade, V., Smith, S & Lanng, D.B., 2012. Musings, An Urban Design Anthology. Department of Architecture, Design & Mea Technology. Aalborg University Press
- Appadurai, A., 1996. Modernity at Large, University of Minnesota Press, Minneapolis
- Archer, B., 1995. The Nature of Research, in Co-design, Interdisciplinary Journal of Design, s. 6-13

- Areso, I., 2012. Bilbao's strategic evolution. From the industrial to the post-industrial city. <http://freepdfz.com/pdf/bilbaos-strategic-evolution-top-page-osaka-university-16934914.html>
- Auge, M. 2010/1992: Ikkesteder. Dansk oversættelse i: Mai, Anne-Marie og Ringgaard, (eds.) Sted, moderne litteraturteori. Aarhus Universitetsforlag. Fra Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité, Paris: Seuil, 1992, "Des lieux aux non-lieux" og "Epilogue", s. 97-102, 134-140 og 145-150.
- Beck-Danielsen, C. 1997. Byøkologi og formgivning. I: Housing in Europe, Housing Research Conference in Denmark, Hørsholm. SBI 1997 s. 206-215
- Birket-Smith, T. (red.) 2002. Fabrik, Industriens arkitektur i Aalborg/Industrial ARchitecture in Aalborg. Fonden til udgivelse af Arkitekturtidsskrift B
- Bisgaard, H. 2010. Københavns Genrejsning 1990-2010. Bogværket
- Bjerre, J.B. & Fabian, L. 2010. Rummet finder sted, redaktionelt forord. I: Slagmark, Tidsskrift for idehistorie, sommer 2010, nummer 57, Vendingen mod rummet
- Blok, A. & Jensen, T.E. 2009. Bruno Latour: Hybride tanker i en hybrid verden. Hans Reitzels forlag
- Bourdieu, P. (1990) In Other Words, Cambridge: Polity
- Braa, E., 2003. Konvertering af ruinøse industrilandskaber, R1 IBA Emscher Park. PhD-afhandling, Arkitektskolen i Aarhus.
- Brandrup, H.K., 2012. Fra lavmælt provinsby til kreativ storby? Kulturel dynamik i senmoderne byudviklingsprojekter i Odense. Syddansk Universitet
- Brinkmann, Svend, 2010. Menneske og majs. I: Nordiske udkast, nr. 1&2, s. 43-57
- Burns, C.J. and Kahn, A., 2005. Why Site Matters. In: Burns, C.J. and Kahn, A. (Reds), 2005. Site Matters. Design Concepts, Histories, and Strategies. Routledge:New York and London
- Böhme, G., 1993. Atmosphere as the Fundamental concept of a new Aesthetic. In Thesis Eleven 36, pp. 113-126
- Carlberg, N. og Christensen, S.M, 2005. Byliv og Havnefront. Københavns Universitet.
- Casey 2010/1996, 'Hvordan man kommer fra rummet til stedet på ganske kort tid', en fænomenologisk prolog til 'Senses of Place', redigeret af Steven Feld og Keith H. Basso. I: Mai, Anne-Marie og Ringgaard, (eds.) Sted, moderne litteraturteori. Aarhus Universitetsforlag.
- Castells, 2010/1996, the rise of the network society, second edition. Wiley-Blackwell
- Christensen, Per Bo og Topholm, Jens, 1990. Aalborg under stilstand og fremgang fra 1914 til 1970. Aalborgs Historie 5. Aalborg Kommune
- Cowi, 2000a. Aalborg Rutebilstation. Diskussionsoplæg, 30.03.2000
- Cowi, 2000b. Aalborg Rutebilstation alternative trafikløsninger, udkast for Nordjyllands Trafikselskab, april 2000
- Cowi 2000c. Vurdering af bybustrafikken ved ny rutebilstation. Aalborg Kommune - Forsyningsvirksomhederne. 26.10.2000
- Cowi, 2004. Havnefront 2, Parkeringsbehov ved ny anvendelse af Nordkraft. Teknisk Notat, 12.03.2004
- Cowi, 2005. Havnefront II - Fremtidige Parkeringsbehov" rev. juni 2005"
- Cowi, 2006a. Bemærkninger til Skråens indsigelse til lokalplanforslag for Nordkraft. 18.05.2006
- Cowi 2006b. Notater om servicetrafik, september og oktober 2006
- Cowi 2012. Visioner om arealer omkring Musikkens Hus i Aalborg, 08.06.2012
- Cresswell, T., 2004. Place, a short introduction. Blackwell Publishing
- Cresswell, T., 2006. On the move. Mobility in the modern western world. Routledge: New York London
- Cubo Arkitekter, 2005. Nordkraft - et kraftcenter for kultur og fritid. Konkurrenceforslag.
- Cubo Arkitekter, 2006a. Nordkraft - skitseforslag, juni 2006
- Cubo Arkitekter, 2006b. Renoveringsstrategi for Nordkraft, 10.11.2006
- Cubo Arkitekter, 2006c. Nordkraft projektforslag, Byggeafsnit 1, december 2006

- Cubo Arkitekter, 2007. Nordkraft, maj 2007
- Cubo Arkitekter, 2009. Nordkraft. Samlede planer og facader. april 2009
- Cubo Arkitekter og landskabsarkitekt Peter Sørensen, 2003. Nordkraft skitser, 25.11.2003
- Cullen, G. (1971): *The Concise Townscape*. Oxford: architectural Press
- Czarniawska, B. 2004. *Narratives in Social Science Research. Introducing Qualitative Methods*. London: Sage Publications
- DAI gruppen A/S og Skanska Jensen A/S. 1999. Nordkraft Idekatalog, maj 1999
- Dansk Arkitektur Center - Gammel Dok, 2007. Kvarterløft i Tyskland og Holland - guide til en studierejse
- Dansk Byplanlaboratorium, 1978. Vejdirektoratets forslag til vejregelhæfte for opholds- og legeområder samt stil-
leveysområder. Skrift nr. 16.
- Dansk Byplanlaboratorium, 1990-2012. Byplan, alle numre. Arkitektens Forlag
- Dansk Byplanlaboratorium, 2010. Byplanlægning, et produkt af tiden. Dansk byplanlægning 1945-2010. Byplan-
guide. Dansk Byplanlaboratorium og Geografforlaget
- Dansk Byplanlaboratorium, 2011. Byplannyt nr. 4, september 2011
- Dansk Byplanlaboratorium, 2013. Fællesskab og vækst i byfornyelsen. Annonce om konference i København
18.09.2013
- Dansk Bygningsarv, 2011. Genanvendelse af industriens bygningsarv. Kortlægning, arkitektur og analyse af poten-
tialer - sammenfatning af resultater. København, November 2011
- De Ruiter, F. 2005. Big and beautiful, comparing Stadshavens in Europe. Stadshavens Rotterdam
- Dewey, J., 1991. The Pattern of Inquiry. In: Dewey, J. *The Later Works 1925-1953* vol.12. Southern Illinois: Uni-
versity Press
- De Certeau, M. 2010/1980 'Vandringer i byen'. Oversættelse fra *L'Invention du quotidien*, Paris: Gallimard, 1980,
"Marches dans la ville", s. 171-187 i Mai, A-M. Og Ringgaard, D. (red) *Sted*. Aarhus Universitetsforlag. Fra: *L'In-
vention de quotidien*, Paris: Gallimard (1980), "Marches dans la ville", s. 171-187.
- Dovey, K., 2005. *Fluid City*. London: Routledge, ISBN 0-415-35923-6
- Dovey, K. 2008/1999. *Framing Places, Mediating power in built form*, London: Routledge
- Dovey, K. 2010. *Becoming Places, Urbanism/Architecture/Identity/Power*. London and New York: Routledge
- Eckstein, B. 2003. *Making Space: Stories in the Practice of Planning*. In: Eckstein, B. and Throgmorton, J., (eds.)
Story and Sustainability - planning, practice, and possibility for american cities. Massachusetts Institute of Techno-
logy
- Ellefsen, K.O. og Tvilde, D. 1991. realistisk byanalyse. Skrifter fra Arkitektavdelingen NTH
- Erhvervs- og Bypolitisk Udvalg, 2001. Betænkning nr. 1397
- Erhvervsbladet, Berlingske Tidende, 2002. Artikel: Aalborg får nu ny busterminal. Nyt center bliver Nordjyllands
nye knudepunkt for bl.a. kollektiv trafik, indkøb og underholdning. 18.09.2002
- EspaceCroisé (ed), 1995. *Euralille: The Making of a New City Center*. Birkhäuser
- EU-kommissionen, 1990. Grønbog om bymiljø. København
- European Sustainable Cities and Towns Campaign, 1994. Aalborg Charter
- European Sustainable Cities and Towns Campaign, 2004. Aalborg Commitment
- Evans, G. 2001. *Cultural Planning, An urban renaissance?* London: Routledge
- Fabian, L., 2010. Spatiale forklaringer, da den geografiske tænkning kom på den humanvidenskabelige dagsorden.
I: Slagmark, Tidsskrift for idehistorie, sommer 2010, nummer 57, Vendingen mod rummet
- Farias & Bender, 2009. *Urban Assemblages*. Routledge
- Farias, I. and Bender, T., 2010. *Urban Assemblages. How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*. Rout-
ledge: London and New York

- Fischler, R. 1995. Strategy and History in Professional Practice: Planning as World-making. In: Ligget, H. & Perry, D.C. (eds.) *Spatial Practices: Critical Exploration in Social/Spatial Theory*. SAGE
- Florida, R. 2005/2001. Den kreative klasse. Forlaget Klim. Oversat af Joachim Wrang fra 'The Rise of The Creative Class'.
- Flyvbjerg, B., 1991a. Rationalitet og magt, bind I, Det konkrete videnskab. Akademisk Forlag
- Flyvbjerg, B., 1991b. Da miljøet kom til byen. Dansk Byplanlaboratorium, Byplanhistoriske Noter 24. København: Dansk Byplanlaboratorium
- Flyvbjerg, B., 2001. Making social science matter: why social inquiry fails and how it can succeed again. Translated by Steven Sampson. Oxford, UK
- Flyvbjerg, B., 2006. Five Misunderstandings About Case-Study Research. In: *Qualitative Inquiry*, Volume 12, number 2. Sage Publications
- Flyvbjerg, B., 2011. Case Study in Norman K. Denzin and Yvonna S. Lincoln, eds. *The Sage Handbook of Qualitative Research*, 4th Edition (Thousand Oaks, CA: Sage, 2011) Chapter 17
- Fløistad, Guttorm m.fl. 1996, Christian Norberg-Schulz, et festskrift til 70-årsdagen. Norsk arkitekturforlag
- Foucault, 1967/1998: Andre rum. Tidsskriftkopi af: Slagmark Nr. 27 (1998) s. 87-96.
- Foucault, M., 2001/1971. Nietzsche - genealogien, historien. Oversat fra "Nietzsche, la généalogie, h'histoire" I 'Hommage a Jean Hyppolite' af Søren Gosvig Olesen. Hans Reitzels Forlag.
- Frampton, K., 1983. Towards a Critical Regionalism, Six Points for an Architecture of Resistance. I: Hal Foster, *The Anti-Aesthetic: Essays in Postmodern Culture*, 1983.
- Franzén, M., 2002. A weird politics of place: Sergels torg, Stockholm (round one), *Urban Studies*, 39, 7, 2002, p. 1113-1128
- Franzén, M., 2005. New social movements and gentrification in Hamburg and Stockholm: A comparative analysis, *Journal of Housing and the Built Environment*, 20, 1, 2005, p. 51-77.
- Friedman, K., 2003. Theory construction in design research: criteria: approaches, and methods. In: *Design Studies* Vol. 24 nr. 6 November, pp. 507-22
- Gaardmand, A., 1993. Dansk byplanlægning 1938-1992. Arkitektens Forlag
- Gad, C. og Jensen, C.B., 2007. Post-ANT. I: Jensen, C.B, Lauritsen, P., og Olesen, F. (red.) *Introduktion til STS. Science, Technology, Society*. Hans Reitzels Forlag
- Garcia de la Torre Arquitectos, 2009. Bilbao Arquitectura. garciadelatorre.arquitectosgt.
- Gilmore, J. and Pine, B.J., 1999. *The experience economy: work is theatre & every business a stage*. Boston: Harvard Business School Press
- Gimmler, A. 2005. American Pragmatism - Creativity in Everyday Life. In: Jacobsen, M.H./Kristiansen, S. (eds.) *Hverdagslivssociologi*. Hans Reitzels Forlag: København
- Gimmler, A. 2012. Pragmatisme og 'practice turn' s. 43-58. I: *Slagmark* 2012, 64, tema Praksis.
- Goffman, E., 1990/1959. *The Presentation of Self in Everyday Life*. Penquin Books
- GRASP 2013, Yes is More: Bjarke Ingels Group's Manifesto. <http://grasp.dk/bjarke-ingels-group-manifesto/>
- Greenberg, M., 2000. Branding Cities: A Social History of the Urban Lifestyle Magazine. *Urban Affairs Review* 2000 25: 228.
- Hafencity Hamburg 2004. Projects, insights in the current developments, informationsmateriale
- Hajer, M. 1999. The Generic City. In: *Theory, Culture & Society* 1999. Vol. 16(4): 133-144. Sage, London, Thousand Oaks and New Delhi
- Hajer, M. & Reijndorp, 2001. In Search of the new Public Domain: analysis and strategy. Rotterdam, Netherlands: Netherlands Architecture Institute NAI
- Hall, P., 2000. Creative Cities and Economic Development. *Urban Studies*, vol. 37, No. 4, s. 639-649
- Hammarby Sjöstad, 2002. BoStad02. Gatu- och fastighedskontoret.

- Hansen, Allan Dreyer, 2004. Diskursteori I et videnskabsteoretisk perspektiv, I: Fuglsang, L. Og Olsen, P.B. (red) Videnskabsteori i samfundsvidenskaberne, på tværs af fagkulturer og paradigmer, Roskilde Universitetsforlag
- Harvey, D., 1996. Justice, Nature and the Geography of Difference. Blackwell Publishers. Cambridge, MA
- Hastrup, K., 2004. All the World's a Stage. The Imaginative Texture of Social Spaces. Space & Culture vol. 7 nr. 2, May 2004, p. 223-236
- Hastrup, K., 2006/1999. Viljen til viden, en humanistisk grundbog. Copenhagen: Gyldendal
- Healey, P., 2000: Planning in Relational Space and Time: Responding to New Urban Realities. s. 517-530 I: Bridge, G. and Watson, S. (eds), A Companion to the City. Blackwell Publishers
- Healey, P., 2007. Urban Complexity and Spatial Strategies. Towards a relational planning for our times. London: Routledge
- Healey, P., 2010. Making Better Places. The Planning Project in the Twenty-First Century. Palgrave: Macmillan
- Henningsen, B.V., 2013. 22@Barcelona som eksempel på en markedsorienteret byudviklings-model, Hvordan virker den - og kan nogle af teknikkerne overføres til en dansk kontekst? Semesteropgave som led i masteruddannelse om strategisk byplanlægning
- Hildebrand, David L. 2008. Public Administration as Pragmatic, Democratic and Objective. In: Public Administration Review march/april 2008
- Hillier, J., 2011. Introduction. In: Young, G. And Stevenson, D. (eds) (2011): The Ashgate Research Companion to Planning and culture. London: Ashgate. Forthcoming
- Houborg, E., 2006. Anordningsanalyse - netværk af aktører og genstande. I: Bjerg, O. & Villadsen, K. (red.) Sociologiske metoder. Fra teori til analyse i kvantitative og kvalitative studier. Frederiksberg: Forlaget Samfundslitteratur
- Hultin, O. (red.) 2009. Guide til Stockholms Arkitektur. Arkitektur Förlag AB
- Hvattum, Mari, 2010. Stedets tyranni, i Arkitekten Vol. 112, Nr. 2, 2010-(publiceret første gang i Arkitektur N 4-2009)
- Hvattum, Mari, 2012. At skabe steder. I: New Nordic arkitektur og identitet. Louisiana museum of modern art
- Ingold, T. 2008. When ANT meets SPIDER: Social Theory for arthropods. In: Knappett, C., Malafouris, L. (eds.) Material Agency. Springer Science + Business Media, LLC
- I/S Nordjyllandsværket, 1997. Fremtidsudsigter for Aalborgværket (NVA). Notat 06.03.1997
- Jacobs, J., 1961. The Death and Life of Great American Cities, Vintage Books, New York
- Jensen, A. F., 2009, Metaforens magt, Fantasiens fostre og fornuftens fødsler
- Jensen, B. 2009 (red.). Stadsingeniørens Kontor i 125 år, Vejen vi fulgte. Aalborg Kommune
- Jensen, E.H. og Partoft, M.H. (red), 2010. Byplanlægning - et produkt af tiden, byplanguide. Geografforlaget
- Jensen, E.H. (red) 2013. Den grænseløse by. Center for Strategisk Byforskning, Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet.
- Jensen, H.J.J. 2009. Aalborg finder nye veje i Europa. I: Jensen, B. (red) 2009. Stadsingeniørens Kontor i 125 år, Vejen vi fulgte. Aalborg Kommune
- Jensen, J.O. og Storgaard, K., 2008. Evaluering af helhedsorienteret byfornyelse. Delrapport under evaluering af lov om byfornyelse. SBI 2008:6
- Jensen, O.B., 1999. At ville noget med rummet, PhD-afhandling. Aalborg Universitet
- Jensen, O.B., 2005. What's the Story in this Territory? – en introduktion til bymagtanalyse, in Phil. O & Jørgensen, L.B. (red) Pandoras Boks. Metodeantologi, Aalborg University Press, pp. 223-242.
- Jensen, O.B., 2007a. City of layers. Bangkok's Sky Train and How It Works in Socially Segregating Mobility Patterns. Swiss Journal of Sociology, 33 (3), 2007.
- Jensen, O.B., 2007b. Culture Stories: Understanding Cultural urban Branding. In: Planning Theory 2007; 6; 211.
- Jensen, O.B., 2010a. Negotiation in Motion: Unpacking a Geography of Mobility. Space and Culture 2010 13:389. SAGE
- Jensen, O.B., 2010b (red.). Design Research Epistemologies I. Research in Architectural Design. Department of

Architecture, Design and Media Technology, Aalborg University

Jensen, O.B., 2012. If only it could speak: Narrative Exploration of Mobility and Place in Seattle. In: Vanini, P., Budd, L., Jensen, O.B., Fisker, C. and Jirón, P. (eds.) *Technologies of Mobility in the Americas*. Peter Lang Publishing, Inc., New York

Jensen, O.B., 2013, *Staging Mobilities*. London:Routledge

Jensen, O.B. og Harder, H. 2004. *Broerne i vore hoveder - om forestillede og reelle broer mellem Aalborg og Nørresundby*. Aalborg Universitet

Jensen, O.B. & Richardson, T. 2004. *Making European Space: Mobility, Power and Territorial Identity*. London: Routledge

Jessop, B., 1999. *What follows Fordism? On the Periodization of Capitalism and its Regulation*. Department of Development and Planning, Aalborg University.

Jessop, B. 2000. *Globalisering og Interaktiv styring*. Roskilde: Roskilde Universitetsforlag.

Jessop, B., 2004. Recent societal and urban change: Principles of periodization and their application on the current period. In: Nielsen, T, Albertsen, N. og Hemmersam, P. (eds) *Urban Mutations*. Arkitekt skolens Forlag.

Jydsk byplanraad, 1961. Artikel om Aalborg. Aalborg Stadsarkiv

Jørgensen, K.M., 2006. Om anvendelsen af Foucaults magtbegreb. *Ledelse og Filosofi* nr. 4/2006.

Kahn, A., 2005. *Defining Urban Sites*. In: Burns, C.J. and Kahn, A. (Reds), 2005. *Site Matters. Design Concepts, Histories, and Strategies*. Routledge:New York and London

Kiib, H., 2004. The consumption landscape of the welfare city/Velfærdsbyens konsumlandskaber. In: Kiib, H., Marling, G., Jensen, O.B. and Beck-Danielsen, C. (red.), 2004. *Urban Lifescape - Space, Lifestyle, Consumption*. Aalborg University Press

Kiib, H., 2007. *Harbourscape*. Aalborg University Press.

Kirkeby, Ole Fogh, 2013. *Eventologi, begivenhedsfilosofiens indhold og konsekvenser*. AL forlagene/Samfundslitteratur.

Kolb, D. 2008. *Sprawling places*. The University of Georgia Press

Koolhaas, R. 1994. *What Ever Happened to Urbanism?* In: S,M,L,XL, OMA (with Bruce Mau). The Monicelli Press, New York 1995, pp. 959-971

Koolhaas, R. 1995a. Interview with Rem Koolhaas by Isabelle Menu and Frank Vermandel. In: *Espace croisé* (red.) *The Making of a New City Center*. Birkhäuser

Koolhaas, R. 1995b. *No Grounds Against a Non-Place*. In: *Espace croisé* (red.) *The Making of a New City Center*. Birkhäuser

Koolhaas, R. m.fl., 1998. *SMLXL*. Random House Inc.

Krelskov, L.L og Andersen, C.V. 2012, *Ruhr's industrikultur*. Byplan 2012, nr. 4

Kvale, S. / Brinkman, S. 2009. *InterView, introduktion til et håndværk*, 2. udgave. Hans Reitzels Forlag

Kvorning, J., 2010a. *Regionalplanlægningens former*. I: Kvorning, J. (red.), 2010. *Det store rum - debatbog om regional planlægning*. Realdania.

Kvorning, J. 2010b. *Strategier for bæredygtig byomdannelse*. Center for Byplanlægning. Kunstakademiets Arkitekt-skole

Kvorning, J. (red,) 2012. *Bæredygtige forstæder*. Udredning og anbefalinger fra Forstædernes Tænketank

Københavns Kommune, 2013, *Gå-kvalitet Best practice guide Bykultur & Gå-kultur eksempler*

Labohn, K. & Pauli, L., 2005. *Danmarksgade Gade - Et miniportræt af Danmark*. Højers Forlag

Laclau & Mouffles, Allmendinger, P., 2000. *Planning Theory*, Routledge, London

Lakoff, G. og Johnson, M., 2005/1980. *Hverdagens Metaforer*, oversat fra 'Metaphors We Live By'. Gyldendals Bogklubber

Latour, B., 2008/2005. *En ny sociologi for et nyt samfund, Introduktion til Aktør-Netværk-Teori*. Akademisk Forlag

- Latour, B., Yaneva, A., 2008. "Give me a gun and I will make all buildings move": An ANT's view of architecture. Essay. s. 80-89. In: Geiser, Reto (ed.), *Explorations in Architecture: Teaching, Design, Research*, Basel: Birkhäuser
- Law, J. 2009. ActorNetworkTheory and Material Semiotics. In: Turner, B.S. (ed.) *The New Blackwell Companion to Social Theory*. Blackwell Publishing Ltd.
- Law & Mol, (eds.) 2002. *Complexities: An Introduction*. In: *complexities, social studies of knowledge practices*. Duke University Press
- Lebesque, S. 2006. *Along Amsterdam's waterfront - Exploring the architecture of Amsterdam's Southern IJ Bank*
- Lefebvre, H., 1991/1976. *The production of Space*. Translated by Donald Nicholson-Smith. Blackwell Publishing
- Lefebvre, H. 2010/1992: *Set fra vinduet*. Dansk oversættelse fra *Éléments de rythmanalyse*. Introduction à la connaissance des rythmes, Paris: Éditions Syllepse, 1992, "Vue de la fenetre", s. 41-53 i: Mai, Anne-Marie og Ringgaard, (eds.) *Sted, moderne litteraturteori*. Aarhus Universitetsforlag. Fra *Éléments de rythmanalyse*. Introduction a la connaissance des rythmes, Paris: Editions Syllepse, 1992 "Vue de la fenetre" s. 41-53.
- Legislative Council Secretariat, 2007. Fact sheet, Public involvement in Bilbaos Revitalization. 15.06.2007
- Lynch, K. 1960. *The image of the City, USA*
- Lynch, K. 1981. *A Theory of Good City Form*. Cambridge MA: MIT Press
- Malmö stad, 2011. Halvtidsudvärdering af Västres hamnen
- Malmö stadsbyggnadskontor, 2009. Det 4. stadsrum, værdibaseret stadsudvikling, Universitetsholmen som kundskabsstad, -pilotprojekt i nordic city network. Forprojekt v. Per Riisom
- Marcus, L., 2013. *The Knowledge Challenge: The Sciences of the Artificial*. In: *Theory of Spatial Capital*. Kommende bog.
- Mai, Anne-Marie og Ringgaard, D. (eds.), 2010. *Sted, moderne litteraturteori*. Aarhus
- Marling, G., Kiib, H. og Jensen, O.B., 2009. *Experience City.dk*. Aalborg Universitetsforlag
- Marling, G. og Knudstrup, M., 1998. *Bymiljøindikatorer - Bymiljøvurdering af danske boligbebyggelser*. Aalborg Universitet
- Massey, D., 2005. *For Space*. London: Sage
- Massey, D. 2010/1997. En global fornemmelse for sted. Oversat fra Brnes, T. og Gregory, D. (red.), *Reading Human Geography. The Poetics and Politics of Inquiry*, London & New York: Arnold, 1997, "A global sense of place" s. 315-323. I: Mai, A.M. og Ringgaard, D. (red.). *Sted*. Aarhus Universitetsforlag
- Meade, M.K., 1994. *Euralille: the instant city*. *Architectural Review*
- Merleau-Ponty, M. 2009/1945. *Kroppens Fænomenologi (1. Del af Perceptionens fænomenologi)*. Oversat fra fransk efter 'Phénoménologie de la perception, Première parti: Le corps'. Det lille forlag.l
- Mikkelsen, H.H., 2009. *Kraftværk i rå og raffineret arkitektur*. I: *byggeplads.dk*, 22. årg. nr. 4, september 2009
- Miljøministeriet, 1994. *Byøkologiske anbefalinger*
- Miljøministeriet, 2006. *Landsplanredegørelse*
- Miljøverndepartementet, 1993. *Stedsanalyse - innhold og gjennomføring*. Oslo
- Ministeriet for by, bolig og landdistrikter, 2011. *Vedkommende byrum - om brugere, byrumspræferencer og byfornyelse*
- Ministeriet for by, bolig og landdistrikter, 2013. *Pressemeddelelse. Bypolitisk tænketank sætter fællesskabet i centrum*.
- Naturstyrelsen, 2013. *Byliv der betaler sig*. Miljøministeriet
- Nielsen, T., 2008. *Gode intentioner og uregelmæssige byer*. Arkitektskolens forlag, Århus
- Niras, 2001. *Forslag til ny Rutebilstation på J.F. Kennedy's Plads i Aalborg*
- Niras, 2006-2010. *Referater fra koordineringsmøder og styregruppemøder vedr. Nordkraft*.
- Niras, 2010a. *Nordkraft, et kraftcenter for kultur og fritid. Vurdering af budget frem til byggeriets afslutning (ekskl. solgte resterende lejligheder i afsnit C)*. 16.11.2010

- Niras, 2010b. Nordkraft, et kraftcenter for kultur og fritid. Svar på spørgsmål til Skole- og Kulturudvalgets møde tirsdag den 7. december 2010. Notat 06.12.2010
- Norberg-Schulz, C. 1971. Existence, Space and Architecture. London and New York
- Norberg-Schulz, C. 1976. The Phenomenon of Place. From Architectural Association Quarterly
- Nordjyske, 2001a. Artikel: Flere år med oprydning på Nordkraft-området. Spadseretur: Knap 50 fik rundvisning på område, der skal rumme kontorer og undervisning. 15.10.2001
- Nordjyske, 2001b. Artikel: Privat firma ind i Nordkraft-planer. Bygninger: Enkelte bygningers skæbne skal drøftes mellem kommunen og entreprenør. 20.10.2001
- Nordjyske 2001c. Artikel: Kæmpecenter ved rutebilstationen. Projekt: 400 millioner kroner investeres i butikker, p-hus, biograf, rutebilstation og kontorer. 20.11.2001
- Nordjyske, 2002a. Artikel: Aalborgværket rives ned. 09.01.2002
- Nordjyske 2002b. Artikel: Byggestart på rutebilstationen. 13.09.2002
- Nordjyske, 2002c. Artikel: Offentlig debat om Nordkraft-område. Haller: Debatfolder ud i 1000 eksemplarer. 24.10.2002
- Nordjyske 2002d. Artikel: Kæmpebiografen kommer. Kennedyformat: Scala-imperiet bygger stort og fremtidssikret på Kennedy Plads i Aalborg. 23.12.2002
- Nordjyske, 2003a. Artikel: Et knudepunkt for trafik og handel. Center: Rutebilstationen bliver både for pendlere og lokale. 06.03.2003
- Nordjyske 2003b. Artikel: Rigtige mænd drikker fadøl. Rejsegilde: Håndværkerne skamrost for at være forud for tidsplanen med den nye rutebilstation. 04.07.2003
- Nordjyske, 2003c. Artikel: Langt over halvdelen udlejet. Kæmpebyggeri: TK Development fortrøstningsfuld med hensyn til udlejning af Kennedy Arkaden. 04.07.2003
- Nordjyske, 2003d. Artikel: Kulturelt kraftværk. Nordkraft: Samlingspunkt for en række kulturinstitutioner. 17.10.2003
- Nordjyske, 2003e. Artikel: Aalborg risikerer at vise en by i forfald. Aalborgs nye Kennedy Arkade med 36.000 kvm. med kontorer, butikker og biograf, som står færdig til foråret på den tidligere rutebilstation, risikerer at blive et monument over fejlslagen bypolitik og planlægning, også selv om arkaden bliver en succes, siger professor Bent Flyvbjerg, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning på Aalborg Universitet. 31.10.2003
- Nordjyske, 2003f. Artikel: Nyt center giver ikke butiksdød, Arkade. 01.11.2003
- Nordjyske, 2003g. Artikel: Satser på et godt mix af butikker. 01.11.2003
- Nordjyske, 2003h. Artikel: Aalborg fører med ledig kontorkapacitet. Lyset slukket: Overdrevent optimistiske investeringer i afmattet it-branche om et nordjysk fyrtårn får skylden. 01.11.2003
- Nordjyske, 2003i. Artikel: Ny energi på Nordkraft. Visioner: Skal der være klatrevæg, fitnessrum, rockkoncerter, teater og dans på Nordkraft? Styregruppe pumper energi tilbage i Nordkraft. 04.11.2003
- Nordjyske 2004a. Artikel: Mulltibiffen kan flytte fokus. 02.01.2004
- Nordjyske 2004b. Artikel: Politisk vilje til at forskønne midtbyen. Renovering: Boulevarden får et løft inden udgangen af 2005. 20.03.2004
- Nordjyske, 2004c. Artikel: Kamp om købelystne kunder. konkurrence: Åbning af Kennedy Arkaden skaber optimisme blandt handlende i midtbyen. 20.03.2004
- Nordjyske 2004d. Artikel: Stormløb mod nyt butikcenter. 11 butikker og et biografcenter med 10 sale fik tusindvis af nordjyder til at valfarte til den nye Kennedy ARKaden ved banegården i Aalborg i går. 21.03.2004
- Nordjyske 2004e. Artikel: Kø og kaos i Kennedy Arkaden. Succes: Tusindvis strømmede til for at se de nye butikker og biografen ved busterminalen. 22. marts 2004
- Nordjyske 2004f. Artikel: Rosende ord til Kennedy Arkaden efter åbning. 22.03.2004
- Nordjyske 2004g. Artikel: Nye butikker vil åbne i arkaden. fuldt hus: Centerchef forventer, at alle lokaler i Kennedy Arkaden er udletet inden for en måned. 30.03.2004
- Nordjyske 2004h. Artikel: Arkaden er et anti-klimaks. Dårligt: Kennedy Arkaden er en god idé, der er gået helt galt. Sådan lyder vurderingen fra arkitekt Boris Brorman. 01.04.2004

- Nordjyske 2004i. Artikel: Visioner bydes velkommen. Ide: Skråen, Jako Bole Teatret, Jomfru Ane Teatret og Biffen har holdt møde for at vurdere udkastet. Overordnet synes de fire kulturinstitutioner, at forslaget er godt og spændende. 11.04.2004
- Nordjyske 2004j. Artikel: En klods som vender ryggen til. Arkitektur: Kennedy Arkaden. 20.04.2004
- Nordjyske 2004k. Artikel: Vi har ikke noget, vi kan være stolte af. Opråb: Arkitekt og byplanlægger retter skarp kritik af byråd og forvaltning. Aalborg er uden fremtid, visioner og styrer mod den visse død, mener han. 09.05.2004
- Nordjyske 2004l. Artikel: Kennedy Arkaden sætser nu ungt. Indkøring: Butiksindehavere er tilfredse, men erkender, at folk skal vænnes til noget nyt. I næste måned fylder centret et halvt år. 30.08.2004
- Nordjyske 2004m. Artikel: 13-årig dreng bag groft overfald. Vold: 21-årig nåede aldrig i biografen - blev slået bevidstløs og mistede tænder. 05.10.2004
- Nordjyske 2004n. Læserbrev af Arne B. Schade: Hellere vand i åen end ud af ørerne. 30.10.2004
- Nordjyske, 2004o. Artikel: Biograf solgt til skattespekulation. Kennedyarkaden: TK Development sælger biografkompleks i Aalborg - køben vil lave 10-mands skatteprojekt ud af ejendommen. 28.12.2004
- Nordjyske, 2004p. Artikel: TK: Butikscener også tæt på salg. Udsalg: 8000 kvadratmeter indkøbsareal i Kennedy Arkaden i Aalborg skal sælges - kontorerne må vente. 28.12.2004
- Nordjyske 2005a. Artikel: Nul service på ny flot NT-terminal. 02.01.2005
- Nordjyske, 2005b. Artikel: Nordkraft købes for 13 millioner. Kulturcenter: Købet sikrer kommunen stor indflydelse på projekt til omkring 100 millioner kroner. 09.01.2005
- Nordjyske, 2005c. Artikel: Restauranter skal skabe liv i Nordkraft. Vision: Idræt, kontorer og restauranter skal fylde mere i Nordkraft, mener skole- og kulturrådmand, Nils Bell(V). Til gengæld skal DGI betale mere. 11.01.2005
- Nordjyske 2005d. Indlæg om butikscener og den demokratiske by af Ole B. Jensen, 17.01.2005
- Nordjyske 2005e. Artikel: Kennedy Arkaden er ikke blevet det, de håbede. Et år senere: Politikere afsiger dom over deres egen planlægning: Den kunne have været bedre. 30.03.2005
- Nordjyske 2005f. Artikel: 40 pct. kontorlejemål stadig ubenyttede i Arkade-byggeriet. Tilbud: TK Development vil nu forsøge sig med mindre enheder. 30.03.2005
- Nordjyske 2005g. Læserbrev af Rainer Dannemare Byrådsmedlem (K): Kennedy ARKaden - politikernes mareridt. 03.04.2005
- Nordjyske, 2005h. Artikel: Et forbillede for mange andre. Nordkraft: Skole- og kulturudvalget er klar til at gennemføre visioner. 04.05.2005
- Nordjyske, 2005i. Indlæg v. byrådsmedlem Thomas Kastrup-Larsen (S): Nordkraftprojektet på skinner. 06.05.2005
- Nordjyske 2005j. Artikel: Flere ris til Kennedy Arkaden. Arkitektur: TK Development og borgmester får årets rispris, mens rosprisen går til entreprenør for reovering af bygning i Jyllandsgade. 01.06.2005
- Nordjyske 2006a. Artikel: Unges truende adfærd følges nøje. Tyveri: Handlende i Kennedy Arkaden er blevet bestjålet og truet til at aflevere penge til en gruppe unge. Politiets ungdomsgruppe er nu ekstra opmærksom på de unges færden. 16.02.2006
- Nordjyske 2006b. Artikel: Kennedy Arkaden får en ansigtsløftning. Bygherren bygger arkaden om og laver en ekstra indgang for at få flere kunder i butikken. 13.03.2006
- Nordjyske 2006c. Artikel: Flere og flere 13-14-årige på gaden. Hænger ud: Område omkring busterminal er blevet en slags uofficiel ungdomsklub for 40-50 unge. 05.05.2006
- Nordjyske 2006d. Artikel: Fokus på udsatte unge. Uro: Ekstra indsats over for unge i Kennedy Arkaden. 11.05.2006
- Nordjyske 2006e. Artikel: Lille gruppe unge skaber problemer i midtbyen. Centrum: Aalborg Politi anbefaler forældre at deres børn ikke skal hænge ud i midtbyen hver dag. 18.11.2006
- Nordjyske 2007a. Artikel: Kennedy Arkaden sætser på de unge og dem på farten. Shopping: Centret er godt på vej men mangler stadig charme, mener butiksindehaver. 26.01.2007
- Nordjyske, 2007b. Artikel: TK Development sælger Kennedy Arkaden til ejendomsfond. TK Development sælger Kennedy Arkaden til Aberdeen Property Fund Denmark P/S for 465 mio. kr. Salget betyder ikke en ændring af selskabets forventning til resultatet i indeværende regnskabsår. Det fortæller selskabet i en fondsårsmeddelelse. 26.01.2007
- Nordjyske, 2007c. Artikel: Pensionspenge bag køb af Kennedy Arkaden. Centerhandel: Med salg til 465 millioner har TK penge til nye projekter. 27.01.2007

- Nordjyske, 2007d. Artikel: TK Development i smult vande. Overskud på en kvart million - lovende projekter i gang. 25.04.2007
- Nordjyske 2007e. Artikel: Nye ejere vil peppe Kennedy Arkaden op. Ansigtsløftning: Der er længe talt om at gøre noget ved arkaden - nu skal det være. 24.05.2007
- Nordjyske 2007f. Artikel: 15-årig alene om stadionmord. En blot 15-årig dreng fra Aalborg var alene om at tæve den 48-årige Henrik Bjerremand Kristensen til døde ved Aalborg Stadion tidligt lørdag morgen. 29.10.2007
- Nordjyske 2007g. Artikel: Børnene fra Arkaden. Svigt: Drabssigtet fra Aalborg Stadion er et af de utilpassede børn, som holder til i Aalborgs midtby. Den hårde kerne tæller et halvt hundrede børn. 04.11.2007
- Nordjyske 2007h. Artikel: Arkaden moderniseres for 20 millioner. 07.12.2007
- Nordjyske 2007i. Artikel: 14-årig i koma af benzindampe. Hjerterstop: En af drengene fra Aalborgs hårde miljø fundet livløs på gaden - ligger i respirator. 21.12.2007
- Nordjyske 2007j. Artikel: 14-årig død efter at have sniffet benzin. Tragisk: Det hårde miljø blandt udsatte børn i Aalborg har krævet endnu et offer. 27.12.2007
- Nordjyske 2008a. Artikel: Børnene fra Kennedy Arkaden. 17.01.2008
- Nordjyske 2008b. Artikel: Handlingsplan for udsatte unge. De stærkt utilpassede børn og unge med hang til området ved Kennedy Arkaden i Aalborg bliver nu stillet en handlingsplan i udsigt. 17.01.2008
- Nordjyske 2008c. Artikel: Kennedy Arkaden som markedsplads. 14.03.2008
- Nordjyske 2008d. Artikel: Pas på rosedamer og lommetyve. Snyderere: Sigøjnerlignende grupper har holdt Aalborg-vagter travlt beskæftiget. 04.04.2008
- Nordjyske 2008e. Artikel: Udsatte børn har fået hjælp. Den gruppe af børn og unge, der hang ud i Kennedy Arkaden i Aalborg i et miljø præget af vold, druk og stoffer, er nu sprængt. 11.04.2008
- Nordjyske 2008f. Artikel: Arkadebørn er flyttet. Strategi: 11 børn og unge fra gruppen i Kennedy Arkaden er nu anbragt på institutioner rundt om i landet. 12.04.2008
- Nordjyske 2008g. Artikel: Her er de nu. I perioder var der i Kennedy Arkaden i Aalborg en løs gruppe på omkring 30 børn og unge i alderen 12-17 år, som ikke gik i skole. 17.04.2008
- Nordjyske 2008h. Artikel: Letbaner kan blive den kollektive trafiks redning. 25.05.2008
- Nordjyske, 2009a. Artikel: Skatestopperne skal stoppe skatere, 16.03.2009
- Nordjyske, 2009b. Artikel: Snart slut med larm på Louise Plads, 26.03.2009
- Nordjyske, 2009c. Læserbrev: Skal det være slut med ungdom på Louise Plads? 1.01.2009
- Nordjyske, 2010a. Artikel: 250 nye p-pladser i arkade. Ejeren af Kennedy Arkaden ønsker desuden at forskønne facaden mod syd. 08.06.2010
- Nordjyske, 2010b. Artikel: Campus i Aalborg er tæt på udsolgt. Aftaler klar om ungdomsboliger, familieboliger og uddannelsesinstitutioner på det gamle godsbanearreal i Aalborg. 16.09.2010
- Nordjyske, 2010c. Artikel: Nej til overdækkede perroner. Flertal i udvalg kunne ikke godkende forslag om flere p-pladser og overdækkede busperroner ved Kennedy Arkaden. 05.11.2010
- Ny Tid, 1965. Artikel om åbning af Bispensgade Gågade, festligere kan det ikke gøres.
- Ny Tid, 1967. Foto fra Nyhavsgade, fra artikel om gadegennembrud.
- Nygaard, E., 1995. Arkitektur i en forvirret tid - Internationale strømninger 1968-94. Christian Ejlers' Forlag.
- Nyseth, T., 2011. Fluid planning: A meaningless concept or a rational response to uncertainty in urban planning? In: J.Burian (ed): Urban Planning. InTec. Forthcoming
- Olesen, F. og Kroustrup, J., 2007. ANT - Beskrivelser af heterogene aktør-netværk. I: Jensen, C.B, Lauritsen, P., og Olesen, F. (red.) Introduktion til STS. Science, Technology, Society. Hans Reitzels Forlag
- Olesen, M. 2012a. Letbanens Koncept - effektivt transportsystem, generator for byudvikling eller meget mere?. Trafikdage på Aalborg Universitet 2012
- Olesen, M. 2012b. Skinnefaktor eller systemfokus. Trafik og Veje, 2012 december
- Olsson, M. & Rosberg, G., 2007. Malmö. From blue-collar city to knowledge and culture city. In: Topos/02/2007

- Overmeyer, K. 2007. *Urban Pioneers: Temporary Use and Urban Development in Berlin*. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Jovis Verlag GmbH
- Pedersen, Ove Kai, 2011. *Konkurrencestaten*. Hans Reitzels Forlag
- Pendlebury, J, Townsend, T. and Gilroy, R., 2006. *Social Housing as cultural Landscape: A Case Study of Byker, Newcastle upon Tyne*, Newcastle University
- Plaza, Beatriz, *The Bilbao effect (Guggenheim Museum Bilbao)*, 2007. Faculty of Economics. University of the Basque Contry. 31.07.2007
- Powell, K., 2000. *The Jubilee Line Extension*. Laurence King Publishing
- Richardson, T. and Jensen, O.B., 2008. *How Mobility Systems Produce Inequality: Making Mobile Subject Types on The Bangkok Sky train*. *Built Environment* vol. 34, nr. 2, s. 218-231
- Riinit, T., 2012 – noter fra PhD-kursus januar 2012, CityLifeForm, Kunstakademiets Arkitektskole
- Riisom, P., 2013. *Det 4. stadsrum i teori og praksis. Vestra Hamnen 2.0 Om den innovative og kulturelle by og den urbane virksomhed*.
- Ringgaard, D., 2010. *Stedsans*. Aarhus Universitetsforlag.
- Sager, T., 2012. *Differences between communicative planning theory (CPT) and neoliberalism – What is neoliberal urban planning, and how can planners serve dialogical values instead?* Tromsø Symposium 2012, NTNU
- Sandercock, L., 2000. *When Strangers Become Neighbours: managing cities of difference*, *Planning Theory and Practice*, 1,1 13-30. 17 pages.
- Sandercock, L., 2003. *Out of The Closet: The Importance of Stories and Storytelling in Planning Practice*. *Planning Theory & Practice*, Vol. 4, No. 1, 11-28.
- SBI 2008. *Evaluering af helhedsorienteret byfornyelse. Delrapport under evaluering af lov om byfornyelse*. SBI 2008:06. Statens Byggeforskningsinstitut Aalborg Universitet
- SBS Byfornyelse, 1992. *Ansøgning til Bygge- og boligstyrelsen om støtte til gennemførelse af byøkologiprojektet*. 4.11.1992
- SBS Byfornyelse, 1993a. *Notat vedr. byøkologiprojektet i Aalborg*. 15.01.1993
- SBS Byfornyelse, 1993b. *Brev vedr. byøkologiprojektet*. 18.01.1993
- SBS Byfornyelse, 1993c. *Oplæg til kommunen om projektindhold vedr. Byøkologiprojektet*.
- SBS Byfornyelse, 1995. *Projektbeskrivelse for byøkologiprojektet*
- Schön, Donald A., 1991/98. *The Reflective Practitioner. How professionals think in action*. Ashgate Arena
- Scollon, R. og S. Wong Scollon, 2003. *Discourses of places -language of the material world*, London.
- Sehested, K., 2002. *Netværksstyring I byer, hvad med planlægningen og demokratiet?* Jurist- og Økonomforbundets Forlag
- Sehested, K., 2003. *Nye planlæggerroller i byens netværksstyring*. I: Sehested, K. (red.) 2003: *Bypolitik mellem hierarki og netværk*, København: Akademisk Forlag
- Sehested, K. 2006. *Bystyring og nye planlægningsformer*. Center for Strategisk Byforskning – Realdania Forskning, CSB Working Paper nr. 6
- Shane, D.G., 2005. *Recombinant Urbanism, Conceptual Modelling in Architecture, Urban Design, and City Theory*, Wiley-Academy England
- Simon, H, 1981/1969. *the Sciences of the Artificial*. Second Edition. MIT Press, Cambridge, MA.
- Skaarup Landskab, 2009. *Teglgårds Plads*. Program for udarbejdelse af idéoplæg til helhedsplan. maj 2009
- Skaarup Landskab, 2010. *Teglgårds Plads og Østerbro*. materiale til Teknik- og Miljøudvalgsmøde 06.05.2010
- Skov-Madsen, A., 2009. *Kommunalreform, trafikregulering og forureningsbekæmpelse*. I: Jensen, B. 2009 (red). *Stadsingeniørens Kontor i 125 år, Vejen vi fulgte*. Aalborg Kommune
- Soja, E.W., 1996. *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and other real-and-imagined Places*. Blackwell Publishing
- Sverrild, P. 2008. *Velfærdssamfundets bygninger*. *Bygningskulturens dag 2008*. Kulturarvsstyrelsen

- Tait, M. and Jensen, O.B., 2007. Travelling Ideas, Power and Place: The Cases of Urban Villages and Business Improvement Districts. *International Planning Studies*, 12:2, 107-128
- Thau, C. (red), 2006. *Filosofi & Arkitektur I det 20. Århundrede*. Kunstakademiets arkitektskole.
- Thau, C. 2008. *Arkitekturen I kulturens strømme, - betragtninger I anledning af nutidig byudvikling*. I: Jensen, J.B. (red) *Kulturplaner, - fra velfærdsplanlægning til kulturel byudvikling*. Køge Kommune og Bogværket
- Thiis, Lars, 2011. Tale ved Nordkrafts indvielse, 14.10.2011
- Thomsen, J.P.F., 2000. *Magt og Indflydelse*. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, Magtudredningen
- TK Development, 2000a. Rutebilstation i Aalborg, v. Arkitektfirmaet C.F. Møller, 20.01.2000
- TK Development, 2000b. Materiale vedr. udformning af tagetage Kennedy Arkaden, v. Arkitektfirmaet C.F. Møller, 27.03.2001
- TK Development, 2000c. Rutebilstation i Aalborg, v. Arkitektfirmaet C.F. Møller, 28.04.2000
- TK Development, 2002. Nordkraft bycenter - Aalborg. Skitseforslag v. Bjørk & Maigaard Aalborg aps., 2002
- Trip, J.J. 2007. What makes a city? Planning for 'quality of place'. The case of high-speed train station area redevelopment. TU Delft
- Tygstrup, F., 2007. Michel Foucault. Vidensarkæologi og rumanalyse. I: Thau, C. (red), 2007. *Filosofi & Arkitektur I det 20. Århundrede*. Kunstakademiets arkitektskole. s. 157-180
- United Nations, 1987. *Our Common Future*
- Urry, J. 2000. *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. London:Sage
- Vagnby, B. and Jensen, O.B., 2012. From Slum Clearance to Urban Policy: Discourses and Doctrines in Danish Inner City Redevelopment. In: *Housing, Theory and Society 2002*: 19: 3-13. Aalborg University
- Yaneva, A. 2009. Border crossings, Making the Social Hold: Towards an Actor-Network Theory of Design. *Design and Culture* vol. 1, issue 3, pp 273-288. Berg.
- Yaneva, A., 2012. *Mapping Controversies in Architecture*. Ashgate
- Young, G. And Stevenson, D. (eds.), 2011. *The Ashgate Research Companion to Planning and culture*. London: Ashgate. Forthcoming
- Zahavi, D., 2007. Edmund Husserl, hvordan verden træder frem. I: Thau, C. (red), 2007. *Filosofi & Arkitektur I det 20. Århundrede*. Kunstakademiets arkitektskole. s. 7-18
- Ørestadsselskabet, 1994. *Ørestaden*. Idekonkurrence.

Webadresser

www.aalborgkommune.dk/havnefront
www.nordkraft.dk
www.om:form.dk
www.byfornyelsesdatabasen.dk
www.byplanlab.dk
www.eukn.dk
www.baner-omkring-aalborg.dk
<http://np.netpublicator.com/netpublication/n83693450> (Aalborg City - Cityavisen)
<http://grasp.dk/bjarke-ingels-group-manifesto/>
www.orestad.dk
www.oresundsvisioner2040.dk
www.dac.dk
www.bygningskultur2015.dk
www.kennedyarkaden.dk
www.aberdeen.dk
www.letbaner.dk/nyheder/00172/
www.byrejsen.dk
www.sl.se
www.stockholm.se/slussen
<http://jfdetokandastockholm.wordpress.com/historik/stockholms-tunnelbana/>
www.greatbuildings.com/buildings/Byker_Redevelopment.html
www.Iba-see2010.de
www.eaue.de/winuwd/137.htm (Emscher Park)
www.west8.nl/projects/all/borneo_sporenburg/
www.hammerbysjostad.se
www.kingscross.co.uk
www.herzogdemeuron.com
www.HafenCity.com
www.nordiccitynetwork.com
www.malmo.se/westernharbour
www.byrejsen.dk
www.eukn.dk European Urban Knowledge network 2010.

Referencer til eksemplerne i kapitel 5

(Nedenstående referencer er også indeholdt i den store liste, men er her expliciteret i forhold til eksemplerne)

Stockholm T-bane

- www.sl.se
- www.stockholm.se/slussen
- <http://jfdetokandastockholm.wordpress.com/historik/stockholms-tunnelbana/>
- Interview med Malin Olsson, Fhv. planchef på Stadsbyggnadskontoret Stockholm

Newcastle Byker Wall

- Nygård, E., 1995. Arkitektur i en forvirret tid: internationale strømninger 1968-1994. Kbh: Christian Ejlers
- Pendlebury, J, Townsend, T. and Gilroy, R., 2006. Social Housing as cultural Landscape: A Case Study of Byker, Newcastle upon Tyne, Newcastle University
- http://www.greatbuildings.com/buildings/Byker_Redevelopment.html
- The Architecture of Ralph Erskine. Arkitektur Förlag - Arkitekturmuseet, Stockholm

Barcelona byrumsstrategi

- Københavns Kommune, 2013, Gå-kvalitet Best practice guide Bykultur & Gå-kultur eksempler
- Henningsen, B.V., 2013. 22@Barcelona som eksempel på en markedsorienteret byudviklings-model, Hvordan virker den - og kan nogle af teknikkerne overføres til en dansk kontekst? Semesteropgave som led i masteruddannelse om strategisk byplanlægning

Berlin IBA 1984-87

- Beck-Danielsen, C., 1997. Byøkologi og formgivning. I: Housing in Europe, Housing Research Conference in Denmark, Hørsholm. SBI 1997 s. 206-215
- www.Iba-see2010.de

Ruhr Emscher Park IBA 1989-99

- Braa, E., 2003. Konvertering af ruinøse industrilandskaber, R1 IBA Emscher Park. PhD-afhandling, Arkitektsskolen i Aarhus.
- Krelskov, L.L og Andersen, C.V. 2012, Ruhrs industrikultur. Byplan 2012, nr. 4
- <http://www.eaue.de/winuwd/137.htm>
- Dansk Arkitektur Center - Gammel Dok, 2007. Kvarterløft i Tyskland og Holland - guide til en studierejs

Amsterdam Borneo, Sporenburg, Java and KNSM islands

- Lebesque, S. 2006. Along Amsterdam's waterfront - Exploring the architecture of Amsterdam's Southern IJ Bank
- De Ruiter, F. 2005. Big and beautiful, comparing Stadshavens in Europe. Stadshavens Rotterdam
- http://www.west8.nl/projects/all/borneo_sporenburg/

Stockholm Hammarby Sjöstad

- Hultin, O. (red.) 2009. Guide til Stockholms Arkitektur. Arkitektur Förlag AB
- Hammarby Sjöstad, 2002. BoStad02. Gatu- og fastighedskontoret.
- www.hammerbysjostad.se
- Interview med Malin Olsson, Fhv. chefplanlægger, Stockholms kommune

Euralille

- Koolhaas, R. 1995. No Grounds Against a Non-Place in Euralille. In: Espace croisé (red.) The Making of a New City Center. Birkhäuser
- Koolhaas, R. 1995. Interview with Rem Koolhaas by Isabelle Menu and Frank Vermandel. In: Espace croisé (red.) The Making of a New City Center. Birkhäuser
- EspaceCroisé (ed), 1995. Euralille: The Making of a New City Center. Birkhäuser
- Koolhaas, R. 1994. What Ever Happened to Urbanism? In: S,M,L,XL, OMA (with Bruce Mau). The Monicelli Press, New York 1995, pp. 959-971
- Hajer, M. 1999. The Generic City. In: Theory, Culture & Society 1999. Vol. 16(4): 133-144. Sage, London, Thousand Oaks and New Delhi
- Meade, M.K., 1994. Euralille: the instant city. Architectural Review
- Trip, J.J. 2007. What makes a city? Planning for 'quality of place'. The case of high-speed train station area redevelopment. TU Delft
- Dovey, K., 2008. Framing Places, Mediating power in built form. London:Routledge

Bilbao Guggenheim

- Garcia de la Torre Arquitectos, 2009. Bilbao Arquitectura.garciadelatorre.arquitectosgt.
- Dansk Byplanlaboratorium, Byplannyt nr. 4, september 2011
- Legislative Council Secretariat, 2007. Fact sheet, Public involvement in Bilbao's Revitalization. 15.06.2007
- Plaza, Beatriz, The Bilbao effect (Guggenheim Museum Bilbao), 2007. Faculty of Economics. University of the Basque Contry. 31.07.2007
- Areso, I., 2012. Bilbao's strategic evolution. From the industrial to the post-industrial city. <http://freepdfz.com/pdf/bilbaos-strategic-evolution-top-page-osaka-university-16934914.html>

London St Pancras/Kings Cross Interchange

- www.kingscross.co.uk

London Tate Modern

- www.herzogdemeuron.com

København Ørestaden

- Bisgaard, H. 2010. Københavns genrejsning 1990-2010. Bogværket
- www.orestad.dk
- www.oresundsvisioner2040.dk

London Jubilee Line

- Powell, K., 2000. The Jubilee Line Extension. Laurence King Publishing

Hamburg HafenCity

- De Rooter, F., 2005. Big and beautiful, comparing Stadshavens in Europe. Stadshavens Rotterdam
- Hafencity Hamburg 2004. Projects, insights in the current developments, informationsmateriale
- www.HafenCity.com

Malmö Västre Hamn

- Olsson, M. & Rosberg, G., 2007. Malmö. From blue-collar city to knowledge and culture city. In: Topos/02/2007
- Malmö stad, 2011. Halvtidsudvärdering af Västre hamnen
- Malmö stadsbyggnadskontor, 2009. Det 4. stadsrum, værdibaseret stadsudvikling, Universitetsholmen som kundskabsstad, -pilotprojekt i nordic city network. Forprojekt v. Per Riisom
- Riisom, P., 2013. Det 4. stadsrum i teori og praksis. Vestra Hamnen 2.0 Om den innovative og kulturelle by og den urbane virksomhed.
- www.nordiccitynetwork.com
- www.dac.dk
- www.malmo.se/westernharbour

Bordeaux letbane

- Kvorning, J. 2010. Strategier for bæredygtig byomdannelse. Center for Byplanlægning. Kunstakademiets Arkitektskole
- Kvorning, J. (red,) 2012. Bæredygtige forstæder. Udredning og anbefalinger fra Forstædernes Tænketank
- www.byrejsen.dk

Berlin midlertidige anvendelser

- Overmeyer, K. 2007. Urban Pioneers: Temporary Use and Urban Development in Berlin. Senatsverwaltung für Staatentwicklung. Jovis Verlag GmbH
- www.eukn.dk European Urban Knowledge network 2010. Midlertidige byrum.*
- www.bygningskultur2015.dk

Liste over figurer

Hvor figuren ikke er nævnt, er illustrationer og fotos af Anne Juel Andersen eller Aalborg Kommune

- s. 89 Jydsk Byplanraads artikel om Aalborgs planlægning, 1961
- s. 90 Jydsk Byplanraads artikel om Aalborgs planlægning, 1961
- s. 91a Jydsk Byplanraads artikel om Aalborgs planlægning, 1961
- s. 91b Jydsk Byplanraads artikel om Aalborgs planlægning, 1961
- s. 92 Ny Tid, artikel/foto d. 25.06.1965
- s. 93 Ny Tid, foto d. 29.07.1967
- s. 97 Vejdirektoratets forslag til vejregelhæfte. Dansk Byplanlaboratoriums skrift nr. 16, 1978
- s. 98a Bjørk og Maigårds vinderforslag for bebyggelse på havnefronten, 1989
- s. 98b Bebyggelsesvejledning for Aalborg Havnefront, 1993, Dall & Lindhardtzen
- s. 100 Omlægning af Østerågade, 1998. Landskabsarkitekt Frode Birk
- s. 102 Aalborgs centrale havnestrækning. ÅF Lighting i forbindelse med lyspris 2011. Fotograf Martin Kristensen.
- s. 105 Byomdannelsesstrategien for Eternitten 2006, collage v. C.F. Møller
- s. 108 Letbane som forbinder midtbyen med universitetshospitalet, v. Henning Larsen Architects 2013
- s. 115a Byplan 6/1990
- s. 115b Byplan 5/1990
- s. 116a Byplan 2/1991
- s. 114b Byplan 5/2003
- s. 117a Byplan 2/1991
- s. 117b Byplan 1/2003
- s. 118a Byplan 2/2002
- s. 118b Byplan 1/2/2001
- s. 120a Byplan 4/1992
- s. 120b Byplan 6/2000
- s. 121a Byplan 6/1992
- s. 121b Byplan 1/2013
- s. 122a Byplan 1/2/2004
- s. 122b Byplan 3/2005
- s. 123 Byplan 1/2/2001
- s. 128 Foto fra Euralille, Rem Koolhaas' masterplan - L comme Lille - fred_v
<http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.en>
- s. 129 Hamburg Elbphilharmonie v. Herzog & de Meuron - Rob124
<http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.en>
- s. 131 Foto: Turning Torso v. Santiago Calatrava på Malmös Västra Hamn - News Oresund
<http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/>
- s. 132a Vinderprojekt for tilbygning til Aarhus Banegaard 2012 v. COBE, Transform, Rambøll, Søren Jensen & ICP
- s. 132b Schachtgerüst Zeche Zollverein Schacht 12. Fufel14
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.en>
- s. 135a Grundplan af Byker bebyggelsen
- s. 135b Fotos fra Byker bebyggelsen v. George Rex - <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.en>
foto v. Akuppa: <http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.en>
- s. 136a Luftfoto fra Barcelona, sanering af Raval-kvarteret
- s. 136b Foto fra Barcelona v. Bert Kaufman, <http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.en>
- s. 137a foto Berlin, dave7dean <http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/>
Rossi Rosso, dave7dean <http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.en>
- s. 137b Arkitekturfrimærke fra IBA Berlin 1984-87, IBA Berlins logo
- s. 138 Foto Zeche Zollverein: Terence S. Jones
<http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.en>
- s. 139 Modelfoto fra omdannelsen af Amsterdam Borneo, Sporenburg, Java and KNSM islands v. West 8.
© West 8 urban design & landscape architecture
- s. 140 Hammarby Sjöstad, oversigtsplan, Stockholm Stadsbyggnadskontor 2013
- s. 141 Euralille, foto v. Raiku Radiuk, <http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.en>
- s. 142a Foto: Guggenheim Bilbao. aherrero - <http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.en>
- s. 142b Planskitse Museo Guggenheim, Bilbao. Fra Garcia de la Torre Arquitectos, 2009, Bilbao Arquitectura.
- s. 144 Foto: Tate Modern London/Millennium Bridge. Chris A1995 - <http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.en>
- s. 145 Helhedsplan for Ørestaden v. ARKKI aps, 1995.
- s. 146 Tubemap London
- s. 148 Illustration fra faktaark for 'Partnerskab for vækst', Malmø og København
- s. 159 Kortudsnit fra Resens Atlas, 1677
- s. 163a Aalborg Stiftstidende, artikel/foto, 12.01.1994
- s. 163b Skitse v. landskabsarkitekt Maria Politis
- s. 164a Aalborg Stiftstidende, artikel/fotos/tegning v. Box25, 02.12.1995
- s. 164b Skitse v. landskabsarkitekt Maria Politis
- s. 166 Skitse: Gårdfacaden på 'det blå hus' v. Friis & Moltke
- s. 170 Aalborg Stiftstidende, artikel/foto d. 02.12.1995
- s. 172 Aalborg Stiftstidende, artikel/foto d. 30.11.1996
- s. 173 Logo for byøkologiprojektet 'plant et hus' v. Aalborg Kommune
- s. 184a Foto ny rutebilstation 1961, Aalborg Stadsarkiv

- s. 184b Skitse v. C.F. Møller, 2000
- s. 184c Helhedsplan for Godsbanearialet v. Jan W. Hansen 1999
- s. 185a Nordjyske artikel/foto d. 21.03.2004
- s. 185b Aberdeens forslag til nyt p-hus v. Årstiderne Arkitekter 2010
- s. 191 Foto: den gamle godsbanegård med 'Triumfbuen', foto v. Tønnies. Aalborg Stadsarkiv
- s. 192 Lokalplan Aalborg Kommune 1990, projekt for nyt kongrescenter
- s. 195a Perspektiv fra helhedsplanen for Godsbanearialet v. Jan W. Hansen 1999
- s. 195b Helhedsplan for Godsbanearialet v. Jan W. Hansen 1999
- s. 196 Nordjyske, artikel d. 20.11.2001
- s. 197 Kennedy Arkaden, v. C.F. Møller 2001
- s. 198a Kennedy Arkaden, v. C.F. Møller 2001
- s. 198b Skitse til trafikløsning v. Cowi 2000
- s. 198c Perspektivskitse Kennedy Arkaden v. C.F. Møller 2000
- s. 198d Perspektivskitse Kennedy Arkaden v. C.F. Møller 2000
- s. 199 Skråfoto af området v. Kennedy Arkaden
- s. 200 Nordjyske grafik v. Jette Kløkkerholm, 2003
- s. 203a Planskitse Kennedy Arkaden v. C.F. Møller 2000
- s. 203b Planskitse Kennedy Arkaden v. C.F. Møller 2000
- s. 203c Planskitse Kennedy Arkaden v. C.F. Møller 2000
- s. 205 Snit og foto vedr. Kennedy Arkaden v. C.F. Møller 2001
- s. 209 Aberdeens forslag til nyt p-hus v. Årstiderne Arkitekter 2010'
- s. 210 Dispositionsplan for Godsbanearialet v. Polyform
- s. 214 Visualisering af JF Kennedys Plads med løbane, v. Henning Larsen Architects 2013
- s. 226a Skitse til omdannelse af Nordkraft, Cubo Arkitekter 2003
- s. 226b Nordjyske artikel/foto d. 09.01.2005
- s. 226c Aalborg Stiftstidende artikel/skitse d. 08.08.1999
- s. 226d Stitse til Nordkraft v. Bjørk & Maigaard 2003
- s. 227 Artikel om Nordkraft i byggeplads.dk, 2009. Foto v. Helene Høyer Mikkelsen
- s. 231 Foto v. Claus Rene Pedersen (3. foto)
- s. 235a Musikkens Hus v. Coop Himmelb(l)au 2004
- s. 235b Planskitse af Musikkens Hus området v. Coop Himmelb(l)au 2008
- s. 235c Musikkens Hus v. Coop Himmelb(l)au 2006
- s. 235d Musikkens Hus v. Coop Himmelb(l)au 2009
- s. 236a Landskabsprojekt v. Musikkens Hus v. C.F. Møller 2012
- s. 236b Planskitse af landskabsprojekt v. Musikkens Hus v. C.F. Møller 2012
- s. 236c Universitetsbyggeri v. Musikkens Hus v. Henning Larsen Architects 2012
- s. 237a Østre Havn v. Cubo Arkitekter 2012
- s. 237b Salgsannonce i Nordjyskes boligsektion 16.06.2013
- s. 239 Planskitse af åbning af Østerå v. Metopos 2009
- s. 241a Foto: morisius cosmonaut. Pan of Landschaftspark Duisburg Nord, <http://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.en>
- s. 241b Teatersmøgen v. Cubo Arkitekter
- s. 241c Foto: Zeissehalle i Hamburg, v. Helene Høyer Mikkelsen
- s. 242a Ideoplæg vedr. Nordkraft 1999 v. dai arkitekter ingeniører/Skanska
- s. 242b Aalborg Stiftstidende artikel/skitse. 08.08.1999
- s. 243a Foto: Covent Garden London, <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.en>
- s. 243b Snit Nordkraft, v. Cubo Arkitekter 2005
- s. 244a Planskitse af Teglgårds Plads v. Preben Skaarup Landskab 2010
- s. 244b Konkurrenceoplæg Nordkraft v. SchmidtHammerLassen 2005
- s. 244c Collage Nordkraft v. Cubo Arkitekter 2005
- s. 245 Snit Nordkraft v. Cubo Arkitekter 2009
- s. 246 Snit Nordkraft v. Cubo Arkitekter 2009
- s. 247 Snit Nordkraft, vejvisning. www.nordkraft.dk
- s. 248 Skråfoto af området omkring Nordkraft 2012
- s. 249 Oversigtsplan Nordkraft med matr.nr. I/S Nordkraft 1982
- s. 250a Aalborg Stiftstidende artikler 1999, dai arkitekter ingeniører/Skanskas ideoplæg 1999
- s. 250b Planskitse området ved Nordkraft, dai arkitekter ingeniører/Skanskas ideoplæg 1999
- s. 251a Nordjyske artikel/skitse/foto, 20.10.2001
- s. 251b Stitse til Nordkraft v. Bjørk & Maigaard 2003
- s. 252 Skitse til omdannelse af Nordkraft, Cubo Arkitekter 2003
- s. 255 Kedelhallen Nordkraft v. Cubo Arkitekter 2006
- s. 260a Skråfoto med Nordkraft v. Preben Skaarup Landskab 2010
- s. 260b Teglgårds Plads v. Preben Skaarup Landskab 2010
- s. 260c Diagramskitser Teglgårds Plads v. Preben Skaarup Landskab 2009
- s. 262 Nordjyske artikel/foto d. 09.01.2005
- s. 263 Foto Nordkraftmodel v. Cubo Arkitekter 2006
- s. 272 Nordkraft østfacade v. Cubo Arkitekter 2006