



**KICK
START**
FORSTADEN

**KICKSTART FORSTADEN
VERSION 2.0**

ERFARINGER FRA SYV FORUNDERSØGELSER

KICKSTART FORSTADEN VERSION 2.0

ERFARINGER FRA SYV FORUNDERSØGELSER

KICKSTART FORSTADEN er en et Realdania-initiativ, der sætter fokus på den bæredygtig udvikling af forstaden.

- Viborg Banebro**
Kobling af et byomdannelsesområde i forstaden til bymidten
- Silkeborgs erhvervskorridor**
Nytænkende erhvervskorridor, grøn forbindelse og byport
- Aalborg Øst**
Fortætning af bydelscenter og opgradering af tunnelforbindelse
- Greves nye byplads**
Levende byplads som aktivitetsdæk over parkering samt boligfortætning i centrum
- Spireriet i Nykøbing Falster**
Med lokale ressourcer skabes nyt liv i byområde/erhvervsområde
- Ballerup trafikknudepunkt**
Byrum og fortætning omkring trafikalt knudepunkt
- Vejles globale alminding**
Kobling på tværs af forstadens funktionelle enklaver

COWI er sekretariat for KICKSTART FORSTADEN

Design: Hvid Hverdag

Forsidefoto: Anne Prytz Schaldemose
Øvrige fotos: Hvor andet ikke fremgår, er det af Anne Prytz Schaldemose

For yderligere information om initiativet

Programchef Astrid Bruus Thomsen, Realdania
abt@realdania.dk / Tlf: 70 11 66 66

Projektchef Svend Erik Rolandsen, COWI A/S
sero@cowi.dk / Tlf: 41 76 19 82

Udviklingschef Mette Mogensen, COWI A/S
mtmo@cowi.dk / Tlf: 56 40 29 23



01

Hvad vil det sige at ’kickstarte en bæredygtig udvikling

Udenlandske kickstarterfaringer i stor skala	11
Bæredygtig udvikling af danske forstæder	12
Fokus på dialogprocessen	12
Tre kickstartprojekter på vej mod realisering	12
7 anbefalinger	15

02

Udviklingsprocessen i Kickstart Forstaden

Tidlig markedsdialog	22
Tidlig dialog på tværs af forvaltningerne og mere fokus på arealudvikling	22
Anbefalinger til fremtidige procesforløb i krydsfeltet mellem visioner og marked	22

03

Forstædernes særlige udfordringer og muligheder

Udfordringer ved udvikling og fortætning af eksisterende byområder	29
5 virkemidler	31
Brug af kommunale institutioner til at skabe liv, arbejdspladser og tryghed	30
Balancerede bebyggelsesprocenter i overensstemmelse med det lokale marked	34
Parkeringsformer og -normer der muliggør fortætning	36
Strategisk placering af almene boliger og kobling med private boliger	38
Strategisk placering af dagligvarebutikker	40

04

De syv forundersøgelser i Kickstart Forstaden

Ballerup trafikknudepunkt	46
Viborg banebro	48
Greves nye byplads	50
Silkeborgs Erhvervskorridor	52
Søndermarken i Vejle	54
Spireriet i Nykøbing Falster	56

KICKSTART FORSTADEN



FORORD

Denne publikation formidler erfaringer fra syv forundersøgelser gennemført som led i Realdanias forstadsinitiativ "Kickstart Forstaden version 2.0". Erfaringsopsamlingen er baseret på interviews med kommunale repræsentanter for forundersøgelserne samt på projektsekretariatets erfaringer.

Forstæderne rummer et stort potentiale i forhold til at fremme en bæredygtig byudvikling, hvor forstæderne fortættes i stedet for at vokse ud i det åbne land. Centralt i mange forstæder ligger områder, der rummer potentiale for fornyelse og nye anvendelser. Eksempelvis ved at tidligere industriområder eller ekstensivt udnyttede, stationsnære områder omdannes til nye bydele med boliger, kultur, kommercielle og rekreative aktiviteter. Dermed kan der skabes mere liv, varierede byrum, større tryghed, og der kan ved fortætning opnås miljømæssige gevinster som eksempelvis bedre udnyttelse af den kollektive transport. En intelligent fortætning kan også bidrage til, at der skabes en funktionelt og socialt mere sammenhængende by, hvor det er muligt indenfor cykel og gåafstand at købe ind, få passet børn, dyrke fritidsinteresser og møde mange forskellige befolkningsgrupper.

For at sætte fokus på livet i forstæderne og mulighederne for at udvikle bæredygtige forstæder nedsatte Realdania og Naturstyrelsen i 2010 Forstædernes Tænketaank, som gav en række anbefalinger til udviklingen af

bæredygtige forstæder. Sideløbende med tænketankens arbejde blev der gennemført 6 plankonkurrencer om Fremtidens Forstæder, støttet af Realdania, som gav en række både visionære og konkrete bud på, hvordan byudviklingen i forstæderne kan blive mere bæredygtig.

Danske erfaringer viser dog også, at det – trods visionære konkurrenceforslag og planer – er meget udfordrende at igangsætte en bæredygtig fortætning af forstæderne. Markedskræfterne i forstæderne er svagere end i de centrale dele af de større byer. Da en stor del af byomdannelsesområderne i forstæderne dels er meget store og dels ejes af private, er de kommunale muligheder for at styre udviklingen og realisere visioner og planer desuden vanskeligere end i de tilfælde, hvor kommunen selv ejer udviklingsområderne.

Det betyder, at byudviklingen i forstæderne flere steder skal hjælpes i gang – byomdannelsen må kickstartes. Det kan blandt andet ske ved at identificere strategisk udvalgte bygge- og anlægsprojekter, der kan fungere

som kickstarter af en bæredygtig udvikling af et forstadsområde, og det kan ske ved at optimere udviklingsprocessen, hvor kommunen i højere grad agerer som "arealudvikler" og inddrager viden om økonomi og markedsforhold.

Kickstart Forstaden version 2.0 skal give eksempler på, hvordan visioner og planer for bæredygtig udvikling af forstæderne kan realiseres. Hensigten er at vise hvordan udvalgte anlægsinvesteringer i forstæderne kan kickstarte yderligere private og offentlige investeringer for at skabe fortætning og omdannelse af forstadsområderne.

Første fase af initiativet har været gennemførelse af forundersøgelser i syv kommuner. I de kommende år ventes tre kickstartprojekter i Aalborg, Ballerup og Viborg realiseret i praksis.

Astrid Bruus Thomsen
Programchef, Realdania

Hvad vil det sige
at skabe en
bæredygtig udvikling
i forstaden

1



Erfaringerne fra forundersøgelserne i "Kickstart Forstaden version 2.0" viser, at en tæt dialog og koordineret indsats på tværs af forstædernes private og offentlige interessenter er afgørende for at sikre, at en omdannelse og fornyelse af forstæder sker på et økonomisk bæredygtigt grundlag.

Det er en forudsætning for, at de gevinster i relation til social og miljømæssig bæredygtighed, der eksempelvis er påpeget i Realdanias forstadskonkurrencer, opnås i praksis. Omvendt viser erfaringerne også, at et manglende fokus på økonomisk bæredygtighed ofte medfører, at visionære planer for en bæredygtig byudvikling ikke realiseres, hvorved der heller ikke opnås miljømæssige og sociale forbedringer.

Den traditionelle dialog og idéudvikling – eksempelvis i forbindelse med gennemførelse af en arkitektkonkurrence – skaber engagement og inspirerende billeder på den fremtidige udvikling. Men det har vist sig, at det sjældent er et tilstrækkeligt grundlag til at sætte gang i en realiseringsproces. At skabe sammenhæng mellem visioner og realiserbarhed kræver, at der arbejdes tværfagligt med udvikling af visioner og planer i en iterativ proces. Dette inkluderer bredere og tættere dialog internt i kommunen og eksternt



Strategiske og store offentlige investeringer i form af letbane, underjordisk parkering i 6 etager og adskillige nye attraktive byrum har medført store private investeringer, bl.a. i afrensning af facader og opgradering af bygningsmassen og tilsammen transformeret Bordeaux fra en noget nedslidt by til en attraktiv hovedstad i det sydvestlige Frankrig. (Foto Torsten Bo Jørgensen)

med grundejere, projektudviklere og investorer, hvor vurderinger af økonomi og markedsforhold også spiller ind.

Lykkes det at kombinere de kreative, visionære processer med en mere økonomisk og markedsorienteret tilgang og en tættere, tværkommunal dialog, optimeres mulighederne for at investeringer fra det offentlige og/eller fonde "kickstarter" private investeringer i en bæredygtig fornyelse af forstæderne.

Udenlandske kickstarterfaringer i stor skala

Der er flere udenlandske erfaringer med at "kickstarte" byomdannelsesprocesser ved at offentlige myndigheder eller andre med almennyttige formål foretager strategiske investeringer i eksempelvis infrastruktur, almene boliger, grønne områder, offentlige og kulturelle byggerier mv, der øger attraktiviteten og grundværdierne i et byomdannelsesområde. Dermed motiveres private grundejere,

projektudviklere og investorer til at igangsætte byomdannelsesprocesser på markeds-mæssige vilkår. Byfornyelsesprocesser i Bordeaux og Marseilles og opgraderingen af Newham i forbindelse med OL i London er eksempler på en sådan byudviklingsstrategi.

Karakteristisk for denne form for byudvikling er, at de indledende investeringer genererer private investeringer. I flere tilfælde i et omfang, der løfter hele bydelens værdi, og som samtidigt tiltrækker et mere ressourcestærkt beboersegment, der skaber et stærkere grundlag for butikker, restauranter og cafeer. Dermed medvirker de til at skabe et mere attraktivt byliv.

De indledende investeringer sætter så at sige gang i en positiv spiraleffekt. Markant for de nævnte eksempler er dog også, at der i de nævnte eksempler er tale om massive, offentlige investeringer, som omfatter en bærende del

af byomdannelserne, og som alene på grund af skalaen og ressourceforbruget er svært at overføre til en dansk forstads kontekst.

Bæredygtig udvikling af danske forstæder

Realdanias initiativ "Kickstart Forstaden version 2.0" bygger på et "mindset", som er stærkt inspireret af ovenstående erfaringer: Via strategisk udvalgte investeringer og i dialogprocessen om disse øges attraktivitetsniveauet i et område. Dermed motiveres andre parter til at medinvestere i at udvikle attraktive og bæredygtige forstæder.

I Realdanias Kickstart-initiativ er der fokus på, at den investering, der skal medvirke til at sætte gang i byudviklingen, er i skala med den lokale forstadsøkonomi, og at investeringen ikke i sig selv bærer størstedelen af byudviklingen. Primært skal den hjælpe lige dér, hvor de traditionelle, offentlige midler ikke er tilstrækkelige, og hvor den private investeringslyst i udgangspunktet ikke er tilstrækkelig.

Her kan eksempelvis strategiske, offentlige investeringer og fondsmidler fungere som katalysator for, at de private investeringer kommer i gang. Det kan være investeringer i opgradering af byrum, der motiverer private til at foretage investeringer i byggerier omkring byrummene, etablering af nye forbindelser på tværs af infrastrukturelle barrierer, der åbner op for adgang til et byomdannelsesområde, eller investeringer i at åbne offentlige institutioner op mod omgivelserne og skabe øget aktivitet og byliv, der gør området mere attraktivt for private investeringer.

Fokus på dialogprocessen

Målet med forundersøgelserne i Kickstart Forstaden har således været at undersøge, om

strategiske "kickstartinvesteringer" foretaget af kommunen, Realdania og evt. andre parter kan motivere grundejere, boligselskaber, projektudviklere mfl. til også at investere i en bæredygtig fornyelse af et forstadsområde.

Erfaringerne viser, at kickstarteffekten formentlig kan opnås som følge af en strategisk placeret investering, men at effekten også opnås som resultatet af et stort fokus på, hvordan selve dialogprocessen og forhandlingen omkring det fysiske kickstartprojekt kan bidrage til at motivere flere til at investere i et forstadsområde.

Hvor kommunen traditionelt primært har haft planværktøjerne at forhandle med – med lokalplanen som det mest effektive instrument – har flere af kommunerne i "Kickstart Forstaden version 2.0" oplevet, at udsigten til en mulig kickstartinvestering har været et stærkt kort i forhandlingen med såvel private parter som med andre, offentlige parter.

Der er tale om en egentlig katalyserende strategi, der i lighed med de internationale eksempler tager sit afsæt og er dybt forankret i de lokale ressourcer og muligheder. Men som er skaleret til en forstads kontekst, der gør eksemplerne mere direkte inspirerende for byudviklingsprojekter i forstæderne.

Tre kickstartprojekter på vej mod realisering

Ambitionerne for de tre projekter i Aalborg, Ballerup og Viborg, som forventes realiseret i de kommende år, er, at de både bliver stærke eksempler på, hvordan en kickstart kan realiseres i praksis, og samtidig arkitektonisk stærke projekter.

De tre projekter omfatter:



En opgradering af den eksisterende tunnel og de omgivende byrum vil medvirke til at styrke sammenhængen i bydelen og skabe et nyt fortætningspunkt og mødested. (Illustration: Team Vandkunsten)

- En cykel- og gangbro, der er udformet som et attraktivt byrum og som skaber en stærkere forbindelse mellem byomdannelsesområdet Banebyen i Viborg og bymidten.
- En opgradering af en uattraktiv fodgængertunnel ved Tornhøj i Aalborg Øst, der kobles med nye forstadsbyrum samt renovering og nybyggeri på begge sider af tunnelen.
- Et attraktivt forstadsbyrum og fortætningsbyggeri i Ballerup Bymidte ved at ombygge og reducere omfanget af en busterminal.

Målt på en international skala er der således tale om relativt fokuserede og afgrænsede kickstartprojekter. Men deres eksempelverdidi består ligesom de større, internationale eksempler i, at udviklingsprocessen omkring disse projekter bidrager til at få private og offentlige parter frem på banen og til at tro på, at det er en god idé at investere i området omkring "kickstartprojektet".

I de følgende afsnit beskrives en række af forstædernes særlige udfordringer og muligheder, som kommunerne har identificeret i forundersøgelserne. I kapitel 4 er der desuden en kort opsummering af de syv forundersøgelser.



7 ANBEFALINGER

De foreløbige erfaringer fra forundersøgelserne kan opsummeres i syv anbefalinger, som vedrører tilrettelæggelse af processer og brug af kommunale værktøjer til fremme af bæredygtig forstadsudvikling.

Anbefalingerne er at øge fokus på:

- ◆ En tidlig, helhedsorienteret forundersøgelse, som også omfatter dialog med markedet
- ◆ En tidlig dialog på tværs af forvaltningerne og større kommunalt fokus på arealudvikling
- ◆ Brug af kommunale institutioner som middel til at skabe liv, arbejdspladser og tryghed
- ◆ Planlægning for en afbalanceret fortætning baseret på bebyggelsesprocenter, der matcher forstadens lokale markedsforhold
- ◆ Fastlæggelse af parkeringsformer og -normer der muliggør fortætning og øger investeringslysten
- ◆ Strategisk placering af almene boliger og kobling med private boliger i samme byggeri som kickstarter og med henblik på at skabe diversitet
- ◆ Strategisk placering af dagligvarebutikker og kobling af dagligvarebutikker med andre byfunktioner.

Udviklingsprocessen i Kickstart Forstaden

2



De syv forundersøgelser i "Kickstart Forstaden version 2.0" er alle gennemført i forlængelse af en byplankonkurrence, et parallelopdrag, eller anden, kreativ proces frem mod udviklingen af et plangrundlag for byomdannelsen. Vinderforslagene rummer alle visionære bud på, hvordan forstæderne kan blive mere bæredygtige.

Med forundersøgelserne er der sat skarpt fokus på planernes realiserbarhed, parallelt med og i sammenhæng med en fortsat udvikling af de visionære forslag.

Forundersøgelsesprocessen har haft til formål at "realitetsteste" planerne, vurdere byplanmæssige, trafikale og klimamæssige forhold, gennemføre interessentinddragelse og kortlægge, hvilke lokale kræfter der i givet fald vil kunne aktiveres ved gennemførelse af et fysisk kickstartprojekt. Og ikke mindst at forsøge at gå skridtet videre og etablere et egentligt, forpligtende samarbejde med lokale parter, der sandsynliggør, at kickstarten bliver en realitet.

I forundersøgelserne har denne realitetstest været et helt centralt element, der i flere forundersøgelser har ført til væsentlige ændringer af de vinderforslag eller planer, der var taget udgangspunkt i, da et nærmere "markedstjek" har vist, at principper omkring tætheder, mix af byfunktioner, parkeringsløsninger og an-



De syv forundersøgelser kan findes og downloades på www.forstaden.dk.

Set i et fremadrettet perspektiv peger erfaringerne på, at en tidligere dialog med markedet vil kunne kvalificere konkurrence-programmeringen og dermed imødegå nogle af de udfordringer i relation til planernes realiserbarhed, som har vist sig at være markante udfordringer for flere af kommunerne.

vendelse af stueetager har været vanskelige i praksis at lægge til grund for en realisering af visionerne. Formålet med de nævnte ”markedstjek” har således været at undersøge, hvordan en revision af planerne kan bidrage til større realiserbarhed, uden at perspektiverne i de bæredygtige visioner går tabt.

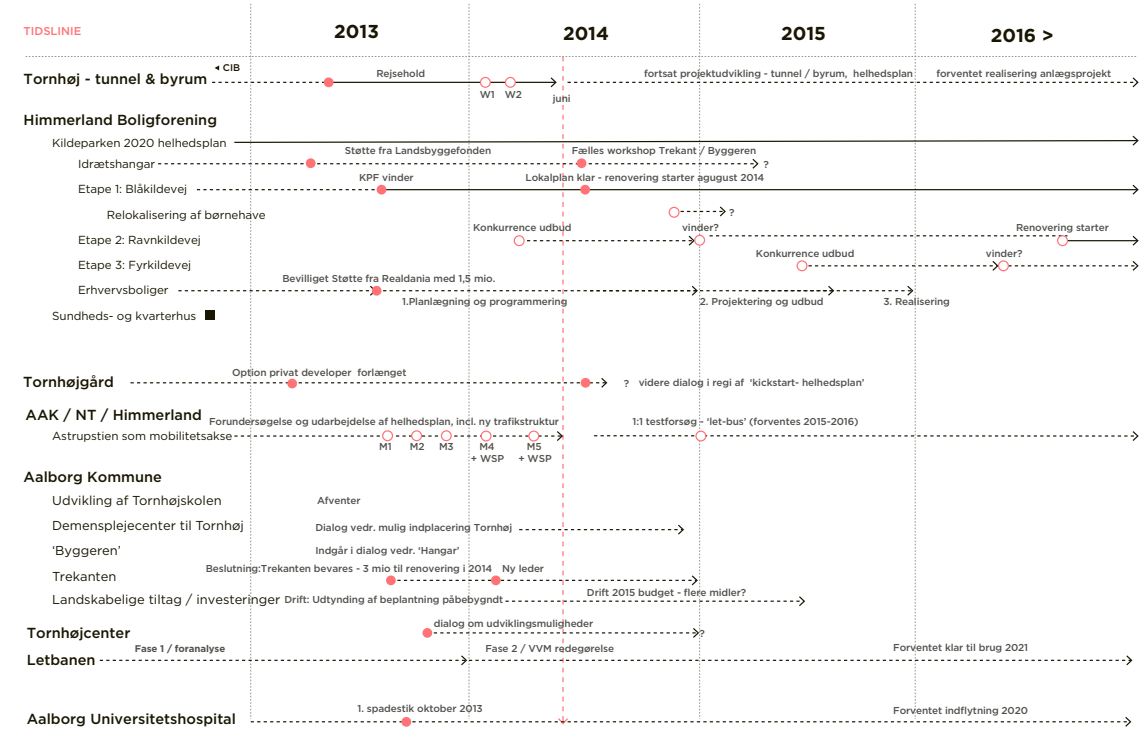
Fokus på markedsdialog og kommunens roller som arealudvikler

Forundersøgelserne har således ført til en række ændringer af de visioner, konkurrenceforslag og planer, som de tog udgangspunkt i. Erfaringerne fra forundersøgelsen tyder overordnet på, at nogle af de forhindringer, som eksempelvis vinderforslag rummer i forhold til en realisering, kunnet have været identificeret tidligere i forløbet, og at der i nogle af

tilfældene måske kunne være blevet truffet beslutninger, der havde imødegået eller helt løst forhindringerne. Det understreger behovet for en tættere kobling og en mere iterativ proces i byudvikling, hvor udvikling af visioner og planer i højere grad gennemføres i samspil med vurderinger markedsforhold mv.

To forhold har været særligt fremtrædende i den tværgående uddragelse af erfaringer fra forundersøgelserne:

- De fleste forundersøgelser har peget på et behov for en tæt dialog med markedet, hvis ambitionerne om eksempelvis byfortætning skal realiseres. Set i et fremadrettet perspektiv peger erfaringerne på, at en tidligere dialog med markedet vil kunne kvalificere konkurrenceprogrammeringen og dermed imødegå nogle af de udfordringer i relation til planernes realiserbarhed, som har vist sig at være markante udfordringer for flere af kommunerne.
- I de fleste forundersøgelser har der været behov for at udvikle nye samarbejder og gennemføre nye processer og forhandlinger med private, hvor den kommunale projektledelse har spillet en afgørende rolle som led i et tværforvaltningsmæssigt tættere samarbejde. Projektledelsen har fungeret som kommunal ”arealudvikler”, der har samlet og fokuseret private og kommunale investeringer i området. Det kræver, at projektledelsen er aktiv i forhandlinger med private om, hvordan en evt. anlægsinvestering i form af et fysisk kickstartprojekt vil kunne understøtte private investeringer. Samtidigt kræver det en stram projektledelse med evne til at styre mange parallelle processer, der involverer forskellige typer af aktører.



Tidsoversigt over interessent-aktiviteter

Tidlig markedsdialog

I forhold til at indgå i en tidligere markedsdialog peger forundersøgelserne på:

- At en tidlig dialog med markedet kvalificerer grundlaget for at vurdere, hvor mange kvadratmeter og til hvilket anvendelsesformål det er realistisk at bygge i det pågældende område. Ikke som et fastlagt og afsluttet program, men som en indikation på, hvad der er markeds-mæssigt muligt det pågældende sted.
- At denne viden kan bringes i aktiv anvendelse fx i forhold til planernes etapeopdelinger, i forhold til bebyggelsestætheden

i området og som inspiration i forhold til områdets fremtidige anvendelse. Flere af de markedstjek, der er gennemført i forundersøgelserne, har eksempelvis peget på et behov for at ændre den relative fordeling mellem boliger, detailhandel og erhverv i retning af en større boligandel, ændrede etapestørrelser mv. Eller at fokusere på andre typer erhverv, end der er lagt op til i konkurrenceforslagene.

- At en tæt dialog med udvalgte, stærke, lokale kræfter som fx et boligselskab, en uddannelsesinstitution eller en privat virksomhed skaber et handlingsstærkt commitment, der ikke kan erstattes af åbne,

brede inddragelsesprocesser med borgere og brugere generelt. Flere af forundersøgelserne peger på, at der må gennemføres flere parallelle udviklingsprocesser, hvis der skal skabes bredt, lokalt commitment til realisering af planerne.

- At forhold omkring bebyggelsesprocenter, parkering og anvendelsen af stueetagerne bør afklares tidligt og bringes ind som en arkitektonisk udfordring i konkurrenceforløbet og den efterfølgende realiseringsproces, i stedet for at eksempelvis parkering, som er foreslået placeret i kælder, efterfølgende skal søges placeres på terræn i en bebyggelsesplan, der netop ikke har disponeret med denne løsning.

Tidlig dialog på tværs af forvaltningerne og mere fokus på arealudvikling

I forhold til den kommunale arealudvikling tyder forundersøgelserne på, at en tidlig dialog på tværs af forvaltningerne kan medvirke til at skabe et bredere ejerskab, så der fra flere sider arbejdes på at sikre den ønskede byudvikling i området. Processen kan rumme flere, parallelle forløb. Dels åbne, inkluderende forløb, hvor alle relevante spiller ind i forhold til idéudviklingen, men også mere snævre, bilaterale dialogforløb mellem projektledelsen i kommunen og udvalgte forvaltninger og afdelinger, der eksempelvis står overfor at træffe beslutninger om renovering eller nybyggeri af offentlige funktioner i eller i nærheden af "kickstartområdet".

Her agerer den kommunale projektledelse i nogle tilfælde som en "intern projektudvikler" – eller arealudvikler – som søger at skabe opbakning til at fokusere private, men også offentlige investeringer i området med henblik på at opnå en bæredygtig byudvikling. Det

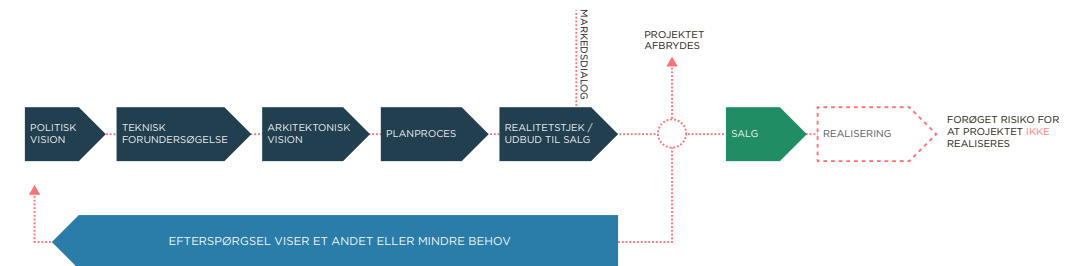
kan være i form af en prioritering af placering af almene boliger i området, en strategisk tilgang til placering af dagligvarebutikker koblet med ønske om boliger/erhverv, placering af kommunale institutioner, der medvirker til at gøre området mere attraktivt og skaber arbejdspladser i området osv.

Anbefalinger til fremtidige procesforløb i krydsfeltet mellem visioner og marked

De erfaringer, som ligger i disse to forhold, peger på en række anbefalinger i relation til at skrue fremtidige procesforløb sammen.

Erfaringerne tyder på, at der med tidligere, bredere forundersøgelser og bredere kommunal forankring kan skabes mulighed for tidligere at korrigere og justere målet, at få realitetstjekket visionerne tidligere og dermed – og med et mindre tids- og ressourceforbrug – at få et grundlag, der kan kvalificere beslutningen om at fortsætte med projektet eller ændre mål. Samtidigt vil et ændret procesforløb give et mere robust grundlag for et (byplan-)konkurrenceforløb, hvorved de kreative kræfter kan udnyttes mere optimalt i samspil med markedsviden.

Forberedelserne til en byplankonkurrence samt program for konkurrencen er ofte en nøje afvejning mellem ønsker om at udvikle store visioner og meget konkrete planer. Et typisk procesforløb kan se ud som nedenfor, hvor de arkitektoniske visioner udvikles tidligt i processen, og hvor plangrundlaget efterfølgende gøres klar til, at området kan udvikles. Ønsket om at gøre scenen helt klar for de private bygherrer eller for at styre udviklingen, sker nogle gange på bekostning af en tidlig afstemning af, om der er investeringslyst til de foreslåede planer:



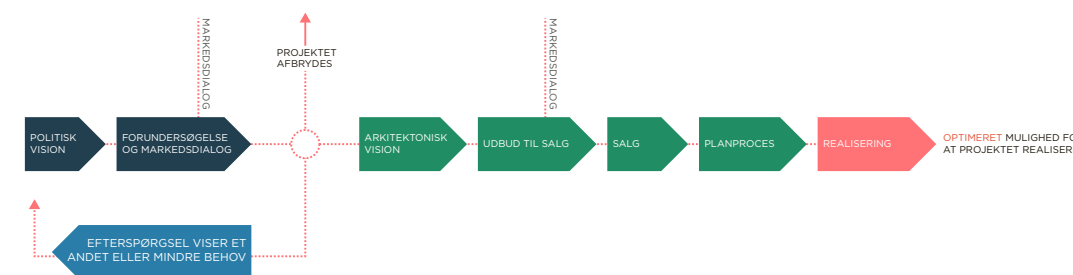
Traditionel udviklingsproces

Velillustrerede, fysiske helhedsplaner er med til at vise grundejere, projektudviklere og investorer, hvordan et område fremtidigt kan tage sig ud. Dermed kan helhedsplanerne være med til at skubbe på en udvikling og gøre den håndgribelig – en kvalitet, der på ingen måde kan erstattes af tekniske og markeds-mæssige forundersøgelser.

De konkurrenceprocesser, der er gennemført forud for de syv kommunale forundersøgelser, viser, at de er kommet langt og har brugt en del både tid og ressourcer på at få frembragt helhedsplaner. Men også at planerne ikke i sig selv har kunnet initiere en tilstrækkelig, markeds-mæssig efterspørgsel. Forunder-

søgelserne viser, at der er behov for en del efterjustering, der med fordel kunne have været taget tidligere i forløbet.

En optimeret proces for et byudviklingsforløb søger ikke at erstatte den arkitektoniske oversættelse af de politiske visioner for et område. Der søges i højere grad at tilvejebringe et mere kvalificeret grundlag, så kræfterne bringes i spil i form af en arkitektonisk besvarelse af en velgennemtænkt programmering. Samtidig sikres det også, at et ressourcekrævende planarbejde afventer en reel dialog med dem, der skal bekoste at realisere planerne og dermed investere risikovillig kapital i planer for bæredygtig fornyelse af forstæderne.



Dialogbaseret proces

En optimeret proces for et byudviklingsforløb søger ikke at erstatte den arkitektoniske oversættelse af de politiske visioner for et område. Der søges i højere grad at tilvejebringe et kvalificeret grundlag, så kræfterne bringes i spil i form af en arkitektonisk besvarelse af en velgennemtænkt programmering.

Fordelene ved den tidlige, bredere forundersøgelse er:

- Realiseringsmulighederne kan afsøges tidligt i forløbet og justeres før et konkurrenceforløb
- Forhindringer for visionens realisering identificeres tidligt, og aktion kan tages (mere) rettidigt

- Der er kort vej fra vision til realitetstjek og dermed et begrænset ressourceforbrug. Ejerskabet til visionen bliver ikke fastlåst, men kan nemmere korrigeres i den iterative proces, der involverer både kreative indspil og markedsviden
- En konkurrence kan frembringe flere brugbare visioner for områdets udnyttelse, når besvarelserne hviler på et grundigt forarbejde.

Den generelle anbefaling om at iværksætte tidligere og bredere forundersøgelser begrundes således i et mål om at skabe en proces, der hele tiden kobler ressourceforbrug sammen med det aktuelle udviklingstrin: At udviklingsønskerne løbende udvikles i en dialog med "markedet", så der ikke bruges en masse energi på at skabe visioner og planer, der ikke kan realiseres, men at kræfterne bruges til konstruktivt og visionært at udnytte de markedsræssige muligheder i stedet for at løbe efter markedet.



*Illustrationen fra vinderforslaget giver en attraktiv forbindelse mellem Viborg Midtby og Banebyen – en illustration, der tidligt i forløbet har medvirket til at skabe interesse for projektet .
(Illustration: Team Vandkunsten)*

A photograph of a park scene. In the foreground, there are many bare, brown trees. A concrete pedestrian bridge with a metal railing runs across the middle ground. A person is riding a bicycle on the bridge from right to left. In the background, there are more trees and a clear blue sky. A red semi-truck is visible in the distance on the right. A large red circle with the number 3 is overlaid on the left side of the image.

Forstædernes særlige udfordringer og muligheder

3

I arbejdet med forundersøgelserne er der udover de processuelle forhold identificeret en række særlige udfordringer og muligheder med central betydning for at skabe en bæredygtig byudvikling i forstæderne.

Udfordringerne består dels af en række markeds- og ejermæssige forhold, som gør byudvikling i forstæderne særligt udfordrende, dels af de udfordringer der særligt opstår, når byen udvikles ved fortætning og ændringer af anvendelserne i den eksisterende by. Og endelig af nogle planlægningsmæssige forhold, der også udfordrer planernes realiserbarhed, men som kan håndteres i den kommunale planproces, så chancerne for at planerne realiseres øges.

Udfordrende markedsmæssige forhold ved byudvikling i forstæderne

- **Koncentration omkring storbyerne.** Overordnet set koncentrerer væksten i de centrale dele af de store byer. Det giver mere udfordrende markedsforhold i forstæderne, som nogle steder medfører stigende efterspørgsel, længere liggetider og lave udlejnings-/salgspriser. Behovet for at koncentrere offentlige og private investeringer, eksempelvis i tilknytning til nye infrastrukturanlæg, grønne områder eller andre attraktionspunkter, øges.

- **Andre typer investorer end i de centrale dele af de store byer.** Kundegrundlaget er mindre, og traditionelle storbyinvestorer som eksempelvis pensionskasser har mere fokus på storby end forstad. Skal forstadsområder udvikles, skal det ofte ske i tæt dialog med lokale projektudviklere og investorer, eller i dialog med ejendomsselskaber og investorer, som har specialiseret sig i eksempelvis fornyelse af ejendomme i forstædernes erhvervsområder.

- **Langstrakt byomdannelse.** Den relativt svagere efterspørgsel efter nyt byggeri vil ofte betyde, at byudviklingen er længere tid under vejs. Dette giver udfordringer både i forhold til 'at holde gang' i udviklingen, så det nybyggede sikres attraktive omgivelser, mens området fortsat er under udvikling. Det kræver også, at tidsperspektivet tænkes aktivt ind i planlægningen og planløsningerne, så de først opførte byggerier kan fungere både som enkeltstående og siden hen måske som en del af en større bebyggelse. Midlertidige aktiviteter kan ligeledes have stor betydning for, hvordan forstadsområder opleves og anvendes undervejs.

- **Langstrakt beslutningsproces.** Udtjente ejendomme, eksempelvis tidligere industriejendomme eller overflødige, offentlige bygninger, har i en række tilfælde meget lav værdi og i nogle tilfælde en negativ værdi: De koster i drift, og det koster penge at nedrive eksisterende byggeri, hvis det alene er grunden, der er attraktiv. Skal grunden omdannes til nye formål, forudsætter det, at grundejeren accepterer en lav eller i nogle tilfælde ingen eller negativ grundværdi. At nå til denne erkendelse kan være en længerevarende proces, især hvis ejendommen er belånt, og en nedrivning risikerer at medføre et egentligt tab. Men også når

bygningerne fremstår relativt sunde, og ejeren har en forventning om, at de udgør en større værdi end markedet prissætter dem til, kan der være et modsætningsforhold, som bremser udviklingsprocessen.

Udfordringer ved udvikling og fortætning af eksisterende byområder

- **Funktionsadskillelse.** Forstæderne er mange steder planlagt med en kraftig funktionsadskillelse. Dette giver monofunktionelle områder og dermed et behov for et få omdannet relativt store områder, før området opleves ændret og dermed mere attraktivt.

- **Initialomkostninger.** Den eksisterende bebyggelse, som fx kan være udtjent industribyggeri, kan flere steder være så utidssvarende, at ombygning enten ikke er rentabelt, eller funktionelt ikke er en god ide. Det medfører et behov for nedrivning af disse bygninger. Dermed er der startudgifter, der ligger højere end ved barmarks byudvikling, og som lægger et up-front pres på bygningsomkostningsniveauet. Til gengæld kan eksisterende infrastruktur ofte genbruges, og større udgiftsposter som eksempelvis tilslutningsafgifter vil derfor i nogle tilfælde være reducerede.

- **Parkering.** I kraft af at grundværdierne i forstæderne generelt er lavere end i centralt beliggende byområder, er der i byudviklingsprojekter i forstæderne ofte pres på bygningsomkostningsniveauet og dermed også på, hvilke parkeringsformer der er realistiske. Parkering i kælder eller P-hus er derfor ofte svært at realisere på et bæredygtigt økonomisk grundlag. Med enkelte undtagelser som eksempelvis særligt attraktivt beliggende dagligvarebutikker. Valg af parkeringsløsninger har afgørende betydning for planernes realiserbarhed.



5 VIRKEMIDLER

Erfaringer fra forundersøgelserne viser, at der særligt er fem områder, hvor den enkelte kommune kan få særlig stor effekt ud af at sætte ind:

- ◆ Brug af kommunale institutioner til at skabe liv, arbejdspladser og tryghed i området, da disse kan gøre området mere attraktivt og fremme privat investeringslyst.
- ◆ Balancerede bebyggelsesprocenter i forhold til at øge den traditionelt lave bebyggelsestæthed i forstæderne og samtidig at planlægge for bebyggelsesprocenter i overensstemmelse med det lokale marked.
- ◆ Fastlæggelse af parkeringsformer og -normer der muliggør fortætning og øger investeringslysten. Ved fortætning er det ofte udfordrende at skabe plads til parkering, særligt hvis den af økonomiske årsager skal etableres på terræn.
- ◆ Strategisk placering af almene boliger og kobling med private boliger i samme byggeri som kickstarter og med henblik på at skabe diversitet.
- ◆ Strategisk placering af dagligvarebutikker og kobling af dagligvarebutikker med andre byfunktioner.

Brug af kommunale institutioner til at skabe liv, arbejdspladser og tryghed

Forstæderne er traditionelt skabt med en stor funktionsadskillelse: Skolen i den ene ende, indkøbsgaden i midten, de store supermarkeder i udkanten og idrætsanlægget i den anden ende af byen. Dvs. en stærkt funktionsopdelt bystruktur, der er utidssvarende og blandt andet giver et højt energiforbrug, vanskeliggør den kollektive trafik, besværliggør den bløde trafik, og i det hele taget besværliggør et levende byliv.

Handelsgader og butikscentre i forstæderne bidrager i nogen grad til bylivet. Dog er butikslivet flere steder – ligesom i andre dele af byerne – dels under pres, dels foregår en stor del af hverdagslivet i forstæderne ikke i tilknytning til butikkerne, men også i tilknytning til fx offentlige institutioner, fritidsaktiviteter mv. Derfor kan en samling af offentlige funktioner og åbning af disse mod omgivelserne snarere end adskillelse af disse være et af svarerne på at styrke bylivet.

Åbne, centralt placerede skolegårde, der bringer liv til området både i skoletiden og efter skoletid, når faciliteterne tages i brug af fritidsbrugere, og større aktivering af bibliotekerne og idrætsanlæggene, så de rummer flere funktioner er eksempler på en 'dobbeltnyttelse' af liv, der alligevel er tilstede, til også at skabe liv i det omliggende byrum.

Etablering af nye campusområder, hvor flere ungdomsuddannelser, korte, mellemlange og lange uddannelser samles, er et andet eksempel på forsøg på at koncentrere uddannelses tilbud, skabe synergi på tværs af disse og samtidig skabe byliv.

Erfaringer fra forundersøgelserne peger på, at kommunale funktioner flere steder vil kunne spille en vigtig rolle. Eksempelvis vil Astrupstien i Aalborg Øst kunne udvikles til en mere aktiv mobilitetsakse, hvis det lykkes at få koncentreret udadvendte, offentlige og private institutioner mod akse. Det kan fx ske ved at koncentrere nye, offentlige funktioner langs stier, samtidig med at der arbejdes med styrkelse af forbindelserne til den lokale folkeskole, så den i højere grad orienterer sig mod stiforbindelsen. Så vil der være børn til og fra skole, bevægelse i frikvarterne og leg i fritiden ud mod Astrupstien som en central rygrad i bydelen.

I Viborg er der truffet beslutning at rykke en ny uddannelsesinstitution helt tæt på bymidten og stationen og samtidigt sigte mod at udnytte det nye byrum, der vil opstå med anlæg af en banebro, som et alternativt uderum for skolens elever. Herved skabes et levende, offentligt rum med daglige brugere, som i sig selv måske også medvirker til at gøre stedet til et spændende sted at komme.

I Ballerup vil en del af det fortættede byliv, der søges skabt mellem stationen og byens gågade, bl.a. aktiveres ved at åbne biblioteket mod det nye byrum, så indendørsaktiviteter synliggøres udefra og opleves som en berigelse af det udendørs liv.

I Greves forundersøgelse bygger forstadsudviklingen i høj grad på et mål om at skabe synergi mellem gymnasiets udearealer og byens behov for at få tilført liv i dagtimerne – og at få skabt et nyt offentligt udendørs rum som alternativ til det nærtliggende indkøbscenters indre rum.



Illustrationen viser dels Greve Gymnasium med den store P-plads foran indgangen og dels fra Team Vandkunstens vinderforslag i konkurrencen fra 2012 Greve gymnasium med et dæk lagt over P-pladsen, som kan fungere som gymnasiets nye idrætsareal og byens nye bevægelsesrum. (Illustration: Team Vandkunsten)

Balancerede bebyggelsesprocenter i overensstemmelse med det lokale marked

Fortætning af ekstensivt bebyggede forstadsområder samt omdannelse af eksempelvis overfløddiggjorte industriområder til nye formål udgør i mange forstadsområder en central strategi til udvikling af forstæderne i en mere bæredygtig retning. Ikke blot for at skabe en mere miljømæssigt bæredygtig by, men også for at skabe større kritisk masse for butiks- og byliv.

En række visioner og planer for bæredygtig fornyelse af forstadsområder lægger op til en meget kraftig byfortætning med meget høje bebyggelsesprocenter. Disse planer forudsætter ofte meget bymæssige løsninger, hvor nye bebyggelser planlægges med aktive stueetager med butikker, caféer mv., og hvor den høje tæthed forudsætter, at parkering etableres i parkeringskældre eller P-hus.

Erfaringerne fra såvel Realdanias forstadskonkurrencer som forundersøgelserne i "Kickstart Forstaden version 2.0" indikerer, at planer om byfortætning, der rummer en balance mellem miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed, ikke nødvendigvis er planer med de højeste bebyggelsesprocenter. Det skyldes, at planer med meget høje bebyggelsesprocenter (afhængig af de lokale forhold, men eksempelvis over 150%) forudsætter meget høje grundprisniveauer, da de forudsætter etablering af parkering i konstruktion. Denne forudsætning vil ofte ikke være opfyldt i forstæderne.

Flere af forundersøgelserne i "Kickstart Forstaden version 2.0" indikerer således, at en afbalanceret fortætning - eksempelvis med bebyggelsesprocenter på 80-120%, hvis der er tale om etagebyggeri - i nogle tilfælde gi-

ver en bedre balance mellem miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed og er mere realiserbare end tættere planer. Bl.a. fordi moderate bebyggelsesprocenter gør det muligt at gennemføre en byfortætning uden at foretage meget store investeringer i parkeringsløsninger - afhængig af de lokale forhold. Desuden vil moderate bebyggelsesprocenter i boligprojekter ofte matche den markeds-mæssige efterspørgsel i forstæderne bedre end meget tætte og meget høje byggerier.

I forundersøgelsen i Aalborg Øst vurderes mulighederne for at etablere et nyt fortætningspunkt i området. Der er arbejdet meget med at finde en passende balance mellem de nævnte hensyn, så et nyt fortætningspunkt med bl.a. butikker på den ene side bliver tættere end de traditionelle, meget ekstensive butiksområder med fritliggende discount-butikker. Men omvendt ikke bliver lige så tæt som butiks- og boligmiljøer i de centrale dele af byen, hvor højere lejeniveauer muliggør andre løsninger.

En række visioner og planer for bæredygtig fornyelse af forstadsområder lægger op til en kraftigere byfortætning end markedet i det hele kan bære, eller de forudsætter byggeri af enkeltbygninger af en størrelse/højde, som det kan være svært at finde lejere/købere til i forstadssammenhæng



I den hollandske forstad Almere udnyttes butiksbygningsvolumenernes størrelse til at skabe en ny verden med rækkehuse og haver på et niveau over butikscentret åbne gader. Et eksempel på en balanceret, men relativ høj bebyggelsesprocent, der skaber nye og overraskende bykvaliteter? (Foto: Svend Erik Rolandsen)

Parkeringsformer og -normer der muliggør fortætning og øger investeringslysten

De fleste forstæder er anlagt med store åbne parkeringspladser i forbindelse med større arbejdspladser, stationer og butiksstrøg. Disse – ofte centralt placerede – parkeringsarealer er oplagte byggegrunde, når der sigtes mod en byfortætning. Men når P-arealerne inddrages til bebyggelse, skal der både findes erstatningspladser og etableres nye P-pladser til at servicere det nye byggeri.

En ofte valgt løsning i arkitektkonkurrencer er, at foreslå bilerne placeret i kælderkonstruktion helt eller delvist under den nye bebyggelse, alternativt at tænke i egentlige P-huse. Desværre er dette i forstadssammenhæng en økonomisk svært tilgængelig løsning – medmindre der foretages store, offentlige investeringer i parkeringsanlæg.

Kan investoren ikke få sin investering i P-kælder igen direkte, kan han af og til være villig til at sænke sin indtjening, såfremt adgang til P-kælder opleves så attraktiv, at det kan give et hurtigere salg. Men lige så ofte er der ikke plads i forretningsmodellen til hverken direkte salg af P-pladser eller til at lægge udgifterne over på boligprisen. Er der dermed ikke fortjeneste at hente for en projektudvikler eller investor, er dennes incitament til at bygge ofte væk.

Uanset, at der næsten altid er forbundet udgifter med etablering af P-pladser, er anlæg af parkering på terræn så meget billigere – svarende til 1/10 af ovenstående udgifter – at disse udgifter langt nemmere kan hentes ind i eksempelvis et boligsalg.

Det betyder, at de arkitektoniske og bylivsmæssige ønsker om bilreducerede, bygningsfortættede bycentre og de planmæssige krav til par-

keringsnormer sjældent 'blot' kan løses ved at placere bilerne under jorden eller i P-huse.

En læring fra forundersøgelserne viser, at der ikke som sådan er nogen alternative, nemme, generelt anvendelige løsninger, men at svaret ofte må findes i den konkrete kontekst:

Alternativerne kan være:

- At (re)vurdere P-normen:
 - *Ved at acceptere en lavere P-norm ved stationsnært byggeri*
 - *Ved at skabe blandede funktioner, hvor der kan opnås synergieffekt mellem forskellige anvendelsestyper, som reelt ville kunne nedsætte antallet af P-pladser (dobbeltudnyttelse).*
- At finkæmme byudviklingsområdet for uudnyttede, potentielle arealer til terrænparkering/optimere eksisterende arealer:
 - *Ved at tillade at pladserne ligger med større afstand til det nye byggeri*
 - *Ved at vurdere om der kan optimeres på eksisterende terrænparkeringspladser*
 - *Ved at identificere nye P-pladser på terræn.*
- Motivere beboere og brugere til mindre bilkørsel
 - *Ved at gøre det særligt attraktivt at cykle/tage bus eller tog og/eller*
 - *Indføre parkeringsbegrænsninger tidsmæssigt*
 - *Indføre parkeringsbetaling*

I de indledende forundersøgelser i Ballerup lykkedes det kommunen at identificere muligheder for anlæg/optimering af P-pladser på

terræn i stationsområdet. Tilsammen peger vurderingerne på muligheder for en netto-tilvækst i P-pladser på terræn på 66 pladser. Dette tænkes i Ballerup udnyttet til at muliggøre opførelse af 7.200 kvadratmeter ny bebyggelse, der kan fritages for krav om parkering i konstruktion.

I forundersøgelsen i Greve viste en egentlig registrering af de eksisterende P-pladser,

at der reelt var et planmæssigt overskud af P-pladser, som muliggjorde, at der kunne disponeres med en del ny bebyggelse, før der skulle etableres nye parkeringsarealer.

I Aalborg Øst er de oprindelige planer om parkering i konstruktion ændret, hvorved det efterfølgende er lykkedes at placere parkering på terræn uden at svække planens hovedgreb.

PARKERINGSLØSNINGER OG -PRISER

En parkeringsplads i konstruktion under en bygning koster ofte 300.000 – 350.000 kr. Med en parkeringsnorm på eksempelvis 1½ pladser pr. bolig, svarende til 1 plads pr. 67 kvm. giver dette en stigning i anlægsomkostningerne når momsen tillægges på 550.000 – 650.000 kr. pr. private ejerbolig.

Hvis der skal være plads til, at byggeriet overtages af en investor, og der skal skabes afkast af en investering, kan P-pladser i kælderen betyde en månedlig merudgift på op til 2.000 kr. pr. måned.

Samme udfordring gælder naturligvis også for erhverv og butikker. Er parkeringsnormen 1 pl. pr. 50 kvm., som den ofte er ved anlæg af dagligvarebutikker, svarer merprisen for køb af en 100 kvm. butik til 6 – 700.000 kr. eksklusiv moms.

Nogen steder centralt i de store byer er dette et accepteret vilkår, men i forstæderne er forventningen ofte netop modsat: At her er der masser af gratis parkering, er dette en udgift, købere sjældent ønsker at betale så meget for.

Strategisk placering af almene boliger og kobling med private boliger

I udviklingen og fornyelsen af forstæderne er der ofte fokus på de udfordringer, der kendetegner store, monofunktionelle byområder præget af en stor overvægt af almene boliger. Udfordringer der bl.a. udspringer af forstædernes stærke funktionsopdeling, som har skabt store enklaver af monofunktionelle boligområder. Ofte er der fokus på, hvordan der kan skabes en større blanding af boligformer, der modvirker social segregering.

Forundersøgelserne i Kickstart Forstaden har imidlertid vist, at almene boliger også kan spille en strategisk og aktiv rolle i udviklingen af bæredygtige forstæder. Det skyldes bl.a. forstædernes udfordrende markedsforhold. En række såkaldte "markedstjek" gennemført som led i forundersøgelserne har vist, at det på en række lokaliteter i forstæderne – trods udsigt til en evt. "kickstartinvestering" – vurderes at være vanskeligt at igangsætte en bæredygtig byfortætning baseret på eksempelvis privat boligbyggeri. I nogle områder skyldes det specifikke udfordringer omkring etablering af parkering, men i andre områder skyldes det ganske enkelt, at områdets salgspriser for ejerboliger skønnes at være for lave til, at det kan betale sig for private projektudviklere og investorer at investere i at bygge nye, private boliger.

I den forbindelse har forundersøgelserne vist, at en strategisk tilgang til dialogen med de lokale boligselskaber kan åbne op for nye muligheder. Hvor markedsanalyser viser, at private boliger ikke kan etableres på markeds-mæssige vilkår, viser det sig i nogle tilfælde, at er det muligt at etablere attraktive, almene boliger, da de almene boligselskaber ikke er omfattet af krav om afkast af de investeringer, der foretages.

En kommunal tildeling af kvoter for almene boliger kan i nogle tilfælde fungere som en kickstart i relation til at forny et forstadsområde.

De almene boligers mulige rolle i en bæredygtig fornyelse af det enkelte forstadsområde vurderes lokalt ofte i forhold til det samlede boligmarked: Er den lokale andel af almene boliger meget høj kan der være modvilje mod etablering af yderligere, almene boliger. Men i andre områder kan almene boliger fungere som kickstart.

Nogle kommuner har desuden erfaringer med, at almene boliger kan fungere som driver i forhold til også at tiltrække private investeringer. Det er eksempelvis sket ved at kombinere almene og private boliger i samme byggeri. Erfaringerne fra flere kommuner viser, at projektudviklere og investorer i kraft af den kommunale grundkapital sikres en "sikker" brik i udviklingen af et område. Men samtidig at de almene boliger i nogle tilfælde kan kombineres med private boliger, der måske ikke kan realiseres som enkeltstående projekter, men som for projektudviklere og investorer udgør en attraktiv del af en samlet "pakke". Der er således eksempler på, at det på helt lokalt niveau er muligt at skabe en blandet bolig- og befolkningssammensætning.

Det forudsætter, at grundprisniveauet ikke er for højt, som det eksempelvis er tilfældet i nogle af de centrale dele af de store byer. Men det vil ofte ikke være tilfældet i forstadsområder.

Aalborg og Viborg Kommuner har i forundersøgelserne arbejdet strategisk med at anvende almene boliger som "driver" for en bæredygtig fornyelse og fortætning af forstæderne.



*Almene boliger kan fungere som driver i forhold til at trække private investeringer, her illustration fra Farsø, Skovbakke Allé, som har haft stor succes med en renovering.
(Illustration: Kærsgaard & Andersen A/S)*

Strategisk placering af dagligvarebutikker

Byfunktioner der indgår i byudviklingsprojekter i forstæderne – eksempelvis butikker, småerhverv, kulturinstitutioner, kontorer og boliger – har i økonomisk forstand vidt forskellig betydning for projektudvikleres og investorers muligheder for at realisere planer om byfortætning. Mens de markedsmessige vilkår for etablering af caféer og udvalgsbutikker i stueetagen og kontorer på de næste etager som hovedregel er udfordrende, har flere af forundersøgelserne vist, at dagligvarebutikker – eksempelvis discountbutikker – kan udgøre en for den private part økonomisk afgørende del af et byfortætningsprojekt. Det skyldes, at lejeniveauet i dagligvarebutikker typisk er væsentligt højere end andre anvendelser, forudsat at det lokale udbud af dagligvarebutikker skaber mulighed for etablering af en dagligvarebutik.

Derfor er der ofte i byudviklingsprojekter i forstæderne ofte fra privat side ønske om, der gives mulighed for etablering af dagligvarehandel. Er der fortsat plads i det lokale dagligvaremarked til mere dagligvareareal kan en strategisk placering af dagligvarebutikker være med til at sætte gang i udviklingen af et område. Dette kan bl.a. gøres ved at koble et kommunalt grundsalg med en tilladelse til

etablering af dagligvarebutik sammen med et kommunalt ønske om, at der også opføres fx boliger.

At indtænke en dagligvarebutik i et byfortætningsprojekt i forstæderne kan i nogle tilfælde bidrage til, at et samlet projekt med eksempelvis boliger og dagligvarehandel kan realiseres under markedsmessige vilkår, hvor boligerne ikke alene ville kunne realiseres.

Overvejelser om at bruge strategisk placering af dagligvarebutikker som løftestang for byfortætning må ske i tråd med formål og regler for detailhandelsplanlægning, fastsat i planloven.

At indtænke en dagligvarebutik i et byfortætningsprojekt i forstæderne kan i nogle tilfælde bidrage til, at et samlet projekt med eksempelvis boliger og dagligvarehandel kan realiseres under markedsmessige vilkår, hvor boligerne ikke alene ville kunne realiseres.



Illustrationen viser et eksempel på en dagligvarebutik placeret strategisk bl.a. for at trække livet helt op til Hørsholm Gågades afslutning. Projektforslaget er tegnet som en del af et samlet købstilbud ved et kommunalt grundsalg og bringer både den dagligvarebutik til byen, der var ønsket, og hertil flere bynære boliger. (Illustration: Dorte Mandrup Architects)

De syv forundersøgelser i Kickstart Forstaden

4





BALLERUP TRAFIKKNUDEPUNKT

Banegårdspladsen i Ballerup er som byens kollektive trafikknudepunkt den mest centrale og besøgte plads i Ballerup. Der er ca. 20.000 pendlere på pladsen dagligt. Banegårdspladsen er typisk for en klassisk forstad, hvor bilerne har høj prioritet, hvor veje har skåret byen igennem, og parkering har optaget centrale arealer. Ballerup Kommune fik i 2010 via et parallelt opdrag forslag til udvikling af bymidten. Udbygningen af bymidten kom ikke på denne baggrund i gang, og forundersøgelsen har derfor haft fokus på at identificere, hvad der skal til for at gøre det attraktivt for private investorer at investere i byggeprojekter i bymidten.

En særlig stor udfordring i Ballerup Bymidte har været at skabe attraktive byggegrunde at bebygge. Attraktive både i forhold til omgivende byliv og kontekst, men også økonomisk attraktive. Forundersøgelsen har derfor særligt haft fokus på at vurdere, hvordan der kunne skabes mere attraktive fysiske rammer i bymidten, og identificere, hvilke elementer der er særligt økonomisk belastende for investorer.

Den hidtidige strategi har været, at parkering skal placeres under terræn – en løsning, det har vist sig at være svært at få attraktive budgetter ud af for investorer i Ballerup.

Forundersøgelsen har særligt haft fokus på at vurdere, hvordan der kunne skabes mere attraktive fysiske rammer i bymidten, og identificere, hvilke elementer der er særligt økonomisk belastende for investorer.

Forundersøgelsen har vist:

- At den nuværende busholdeplads kan komprimeres, og at der derved kan skabes plads til et mere attraktivt byrum, som kan binde stationen tættere sammen med gågaden.

- At der kan skabes plads til mere byggeri omkring det kollektive trafikknudepunkt (station og busholdeplads).
- At der kan etableres det fornødne antal P-pladser, uden at etableringen er meget omkostningstung.
- At der skal arbejdes konstruktivt og nytænkende for at få skabt tilstrækkelig interesse for at bygge centralt i byen, men at det kan lade sig gøre både økonomisk og arkitektonisk.

Herudover viser forundersøgelsen, hvordan de økonomiske vilkår vil være for udvikling af nyt byggeri i bymidten, herunder hvilke udgifter der samlet set kan forventes at være forbundet med at sætte gang i byudviklingen i Ballerup Bymidte.



VIBORG BANE BRO

Lige syd for Viborg Midtby ligger Viborg Baneby, et stort, utidssvarende erhvervsområde adskilt fra midtbyen af jernbanen. Viborg Kommune har i samarbejde med Realdania gennemført en byplankonkurrence om, hvordan dette omdannelsesområde kan udvikle sig til en levende, banebrydende og bæredygtig bydel, der er integreret med midtbyen. I vinderforslaget indgik forslaget om at skabe en ny, attraktiv forbindelse over banen, Banebroen, der griber fat i den eksisterende bymidte og skaber en ny attraktiv adgang til Banebyen.

Forundersøgelsen har haft til formål at vurdere, om etablering af en banebro ville kunne igangsætte private investeringer i Banebyen. I forhold til markedet har forundersøgelsen haft

fokus på at få vurderet private investorer o.a. respons på etablering af en bro, herunder broens betydning for deres investeringsvilje, byggepriser og forventede investeringskapacitet, efterspurgt anvendelse og økonomisk robusthed. Herudover er de planmæssige forhold vurderet for at identificere mulige forhindringer for områdets udvikling, ligesom der er set på muligheden for etablering af parkering – primært i form af terrænparkering. Desuden er udbygningskapaciteten og absorption vurderet for at kunne sikre en realistisk etapeudbygning.

Der er lavet en økonomisk og bylivsmæssig vurdering af broens omfang, og endeligt er der udarbejdet en økonomisk kalkulation af anlægsudgifterne for broarbejdet. Forunder-

Forundersøgelsen har omfattet vurderinger af synergieffekten ved at etablere banebro sammen med nabobebyggelsen i form af en uddannelsesinstitution.

søgelsen har desuden omfattet vurderinger af synergieffekten ved at etablere banebro sammen med nabobebyggelsen i form af en uddannelsesinstitution.

Forundersøgelsen har vist:

- At etablering af en banebro sammen med kommunens samlede fokus på området er afgørende for investeringslysten i Banebyen.
- At private investorer ikke vil kunne bidrage økonomisk i noget videre omfang til etablering af broen.
- At der i 1. etape kan forventes efterspørgsel efter etablering af uddannelsesbyggeri, kontor/erhverv og detailhandel.

- At boligbebyggelsen i Banebyens første etape primært vil udgøres af almene boliger (og et begrænset antal ejerboliger). Det private marked vurderes ikke med det nuværende prisniveau at kunne generere fortjeneste ved opførelse af boligbyggeri med henblik på udleje. Privat boligbyggeri til udleje afventer derfor 2. etape, hvor Banebyen er blevet mere attraktiv og hvor priserne forventes at være steget.

- At det kommende byggeri omkring banebroen kun i ringe grad kan finansiere parkering i konstruktion, hvorfor kommunen arbejder på at anviser billigere parkeringsløsninger, fx ved biblioteket og på terræn omkring banen.

- At banebroens bredde kan reduceres til ca. ti m og samtidigt fortsat fungere som et aktivt byrum.

- At der kan opnås økonomiske fordele ved at tænke byggeri af bro og nabobebyggelse sammen – men også at der vil være behov for at vurdere, om det ejermæssigt, kvalitetsmæssigt og tidsmæssigt er attraktivt at koble byggerierne sammen i samme udbud.

Forundersøgelsen har desuden afdækket de overordnede betingelser og krav ved byggeri hen over en jernbane.



TORNHØJ I AALBORG ØST

Aalborg Øst er én af Aalborgs største og mest dynamiske forstæder. Bydelen er på en række områder præget af, at den blev planlagt i 1960'erne efter funktionalistiske principper, der skabte en trafikalt effektiv, men også fysisk og socialt skarpt opdelt bydel. Derfor er der politisk i Aalborg et bredt ønske om at opprioritere en mere bæredygtig byomdannelse i Aalborg Øst.

Kommunen gennemførte i samarbejde med Realdania i 2012 forstadskonkurrencen 'City in Between' om den fremtidige, bæredygtige udvikling af det østlige Aalborg, som del af 'Fremtidens Forstæder'. I konkurrencen blev området omkring Tornhøj, hvor der i dag er et

mindre butikscenter, en skole, et bibliotek mv., udpeget som ét af de nedslagpunkter, hvor en byfortætning i kombination med etablering af en ny mobilitetsakse – Astrupstien - vil kunne fremme en bæredygtig og kvalitetsmæssig byomdannelse.

I forundersøgelsen er det undersøgt, hvordan der i et samarbejde mellem private og offentlige parter kan kickstartes en udvikling af et styrket bydelscenter med tættere byggeri og et nyt mødested. Det skal bl.a. ske ved at etablere et nyt, centralt byrum som et integreret element i en opgradering af en tunnel under en af forstadens store indfaldsveje. Projektet er ét blandt flere initiativer, der har til hensigt at styrke by-

I forundersøgelsen er det undersøgt, hvordan der i et samarbejde mellem private og offentlige parter kan kickstartes en udvikling af et styrket bydelscenter med tættere byggeri og et nyt mødested.

delen og gøre det mere attraktivt at foretage offentlige og private investeringer. I området nord for Tornhøj gennemfører Boligselskabet Himmerland eksempelvis en helhedsplan for området Kildeparken. Lidt længere mod syd er regionens nye universitetshospital under opførelse. Der er desuden truffet lokalpolitisk beslutning om at arbejde for etablering af en ny letbane mellem Aalborg Øst og midbyen.

Forundersøgelsen har vist:

- At muligheden for udvikling og finansiering af et kickstartprojekt har givet kommunens By- og Landskabsforvaltning et stærkt udgangspunkt for en forhandlingsorienteret dialog med offentlige og private parter, der vil kunne bidrage til at udvikle et nyt bydelscenter ved Tornhøj, koordineret med øvrige udviklingsplaner for det østlige Aalborg.
- At de markeds-mæssige vilkår er udfordrende. Der vurderes at være grundlag

for at udbygge detailhandlen i området. Til gengæld har markedsvurderinger vist, at der skal gøres en særlig indsats for at skabe grundlag for eksempelvis private boliger i området – fx ved at kombinere dem med almene boliger.

- At det er meget vigtigt at arbejde i flere skalaer samtidig: Der er tale om en stor forandringsproces i en del af et meget stort forstadsområde. Det kræver, at der bliver arbejdet parallelt med økonomi, fysiske planer og mobilitet i flere skalaer.
- At en bearbejdning af parkeringsløsninger i området har været en forudsætning for at komme tættere på en plan, der matcher de udfordrende markedsvilkår.
- At en kickstart i denne sammenhæng både kan omfatte offentlige og private investeringer. Nybyggeri og/eller renovering af detailhandel, almene og private boliger og offentlige institutioner er alle brikker i en samlet indsats, der ønskes kickstartet, ved at kommunen går forrest med det fysiske kickstartprojekt bestående af opgradering af en utryk tunnel samt byrum på begge sider af tunnelen.
- At dialogen må være flersidig: Dels i form af fælles workshops for alle interessenter, dels i form af bilateral dialog mellem kommunen og nøgleaktører i området. Det er vigtigt at have fokus på kommunikation.
- At de fysiske billeder på områdets mulige fremtid – skitser og visualiseringer – spiller en central rolle i forhold til at få startet en positiv, udviklingsorienteret dialog med interessenterne.



GREVES NYE BYPLADS

Greve Midtby har været under konstant forandring siden 1970'erne. Udover de store offentlige institutioner, gymnasiet, rådhuset mv er der de seneste ti år kommet flere boliger og et plejecenter til – og det kommende årti kan byde på flere oplevelser, indkøbsmuligheder og boliger omkring stationen, kombineret med rigelige parkeringspladser til beboere, handlende og pendlere.

Greve Kommune har i samarbejde med Realdania i 2009 gennemført en byplankonkurrence om Greve Midtby.

Vinderforslaget rummer et bud på at fortætte gymnasiets boldbane/idrætsplads og flytte

idrætsaktiviteterne frem til gymnasiets forside – på et dæk ovenpå en eksisterende parkeringsplads. Herved skabes både et byrum tilpasset forstadslivet med nye bebyggelser omkring pladsen, samtidigt med at parkeringspladserne fastholdes, men får en langt mindre synlig placering i bybilledet.

Forundersøgelsen har haft fokus på at vurdere, hvordan der mest hensigtsmæssigt kunne indgås en samarbejdsaftale mellem kommunen og Greve Gymnasium, herunder tillige på, hvordan den gymnasiale idrætsundervisning kunne udfoldes under andre fysiske forhold end på en traditionel fodboldbane samt på, hvad det ville koste at etablere det nye, løftede byrum.

Forundersøgelsen har haft fokus på at vurdere, hvordan der mest hensigtsmæssigt kunne indgås en samarbejdsaftale mellem kommunen og Greve Gymnasium, herunder tillige på, hvordan den gymnasiale idrætsundervisning kunne udfoldes under andre fysiske forhold end på en traditionel fodboldbane.

Forundersøgelsen rummer samtidigt en vurdering af, hvilke typer boliger der ventes at være størst efterspørgsel efter, den markedsmæssige kapacitet og de økonomiske muligheder for at etablere parkering. Samtidigt har forundersøgelsen haft stort fokus på, hvordan de klimatiske udfordringer, herunder skybrud, som er en konkret udfordring i Greve, bedst kunne indarbejdes i byudviklingsplanerne. Herunder vurdering af omkostningerne forbundet med tiltagene. Og endelig har forundersøgelsen omfattet vurderinger af de trafi-

kale forhold og af hvordan det løftede byrum/dæk kan afgrænses på den for omgivelserne mest hensynsfulde måde.

Forundersøgelsen har vist

- At der kan tilvejebringes attraktive boligbebyggelser med en forventet god markedsefterspørgsel i området, såfremt der etableres parkering på terræn.
- At der kan tilvejebringes både tilfredsstillende idrætsfaciliteter til gymnasiet og et nytænkt forstadsbyrum på et dæk over den nuværende parkeringsplads.
- At trafikforhold og klimahåndtering kan afvikles på tilfredsstillende vis for såvel nye som eksisterende bebyggelser, men
- At der vil skulle igangsættes en del samtidige aktiviteter for at sætte gang i byudviklingen i dette område af Greve. Det kræver villighed til dels at foretage upfront-investeringer i ændringerne og dels at leve med byggeaktiviteterne i den tid det tager, før fordelene ved byudviklingen kan høstes.



SILKEBORGS ERHVERVSKORRIDOR

I 2016 bliver Silkeborgmotorvejen åbnet og vil bl.a. passere tværs gennem et erhvervsområde i Silkeborgs nordlige forstæder, hvor restarealer på begge sider af motorvejen fremadrettet danner grundstammen i en ny "Erhvervskorridor".

Lige fra den dag regeringen tog beslutning om motorvejens linjeføring, har Silkeborg Kommune arbejdet for at skabe nogle unikke rammer omkring motorvejen.

For at belyse, hvordan områdets potentialer bedst udnyttes, gennemførte Silkeborg Kommune og Realdania i 2012 en konkurrence i form af parallelopdrag med tre teams, som gav hvert deres bud på, hvordan erhvervskorridoren kan udvikles. Forslag lag-

de op til at skabe en erhvervskorridor med højt, markant erhvervsbyggeri langs motorvejen, og et forslag supplerede med et spektakulært ikonbyggeri på tværs af motorvejen, der samtidig fungerer som en grøn forbindelse på tværs.

Forundersøgelsen har dels fokuseret på, hvordan Silkeborg Kommune kan igangsætte en bæredygtig fornyelse af dette motorvejsramte erhvervsområde i forstaden, dels om ikonbyggeriet på tværs af motorvejen kan fungere som "kickstart" for yderligere erhvervsbyggeri. Herunder hvordan visionerne for erhvervskorridoren kan realiseres planlægningsmæssigt og markeds-mæssigt, og om ikonbyggeriet på tværs af motorvejen kan fungere som kickstart for yderligere erhvervsbyggeri.

Forundersøgelsen har dels fokuseret på, hvordan Silkeborg Kommune kan igangsætte en bæredygtig fornyelse af dette motorvejsramte erhvervsområde i forstaden, dels om ikonbyggeriet på tværs af motorvejen kan fungere som "kickstart" for yderligere erhvervsbyggeri.

En markedsundersøgelse af mulighederne for at realisere Erhvervskorridoren har været et centralt element i forundersøgelsen. Der har desuden været gennemført workshops med forskellige afdelinger i kommunen samt repræsentanter for lokale erhvervsorganisationer, samt gennemført vurderinger af ikonbyggeriet:

Forundersøgelsen har vist:

- At arealerne i Erhvervskorridoren udgør et unikt potentiale for Silkeborg Kommune, da de både ligger bynært, i tilknytning til eksisterende virksomheder og med stor synlighed fra motorvejen.
- At konkurrencen mellem regionens erhvervsområder er hård, og at det næppe er sandsynligt, at Silkeborg vil tiltrække enkeltvirksomheder udenfor lokalområdet, der vil bygge nyt kontordomicil i Erhvervskorridoren.
- At der i forhold til den markeds-mæssige tilbagemelding er behov for at nedskalere byggerierne, i både højde og rummelig-

hed, men at der er et politisk ønske om at bevare visionen og fastholde muligheden for i at bygge højt i Silkeborg.

- At Silkeborg Kommune skal rette fokus mod lokale projektudviklere og investorer, fremfor at satse på at tiltrække mange virksomheder udefra. Efterspørgslen ventes primært at rette sig mod flerbrugerejendomme og i mindre grad mod egentlige domicilejendomme.
- At den oprindelige idé med et spektakulært ikonbyggeri over motorvejen viser sig ikke at kunne stå alene, men derimod i givet fald skal kombineres med en række andre tiltag.
- At der er behov for en realiseringsstrategi, som baseres primært på den lokale efterspørgsel og i mindre grad på tiltrækning af virksomheder udefra. Realiseringsstrategien peger på, at Silkeborg Kommune bør initiere udviklingen af Erhvervskorridoren med forskellige tiltag og satsninger, bl.a. jordkøb, byggemodning og investeringer i infrastruktur.
- At realiseringsstrategien viser, at der bør planlægges for, at de første byggerier i Erhvervskorridoren bør være to-tre kontorbyggerier i minimum tre etager på begge sider af motorvejen.
- At en tæt integration mellem vurderinger af markedsforhold, en realiseringsstrategi, der også rummer vurderinger af omfanget af kommunale investeringer samt en revision af plangrundlaget og det "billede", der er tegnet af Erhvervskorridoren i parallelopdraget, er en forudsætning for at udvikle Erhvervskorridoren videre mod realisering.



SØNDERMARKEN I VEJLE

Søndermarken er en forstad til Vejle, som består af en stor, almen boligbebyggelse, mindre parcelhusområder, et lille nødlidende bydelscenter og et ældre erhvervsområde. Det almene boligområde, AAB Løget, er på regeringens liste over særligt udsatte boligområder, men området vil i de kommende år gennemgå en stor forandring, idet der gennemføres renovering af 1000 boliger, forbedringer af de grønne områder mv.

Realdania og Vejle Kommune afholdt i 2012 arkitektkonkurrence om Søndermarken med fokus på at skabe en levende, attraktiv og sammenhængende forstad med høj arkitektonisk kvalitet, herunder at skabe større sam-

menhæng på tværs af bydelens adskilte delområder.

Ét af vinderprojektets tre bærende elementer var de tværgående almindinger, fællesområder, der kilede sig ind imellem de monofunktionelle enklaver i området.

Forundersøgelsen gennemført af Realdania og Vejle Kommune fokuserer på én af de tværgående almindinger, Den Globale Alminding, der er et by- og landskabsrum med markant beplantning og et lyd- og lyskunst anlæg i byskala. Den Globale Alminding kobler sig tæt til det nødlidende bydelscenter og det store, almene boligområde, der renoveres.

Hensigten med forundersøgelsen var at undersøge mulighederne for at kickstarte private investeringer i en bæredygtig fortætning og fornyelse, der fører til en større sammenhæng på tværs af bydelens enkelte områder, samt at undersøge mulighederne for at igangsætte en social kickstart.

Hensigten med forundersøgelsen var at undersøge mulighederne for at kickstarte private investeringer i en bæredygtig fortætning og fornyelse, der fører til en større sammenhæng på tværs af bydelens enkelte områder, samt at undersøge mulighederne for at igangsætte en social kickstart.

Forundersøgelsen har bl.a. omfattet interviews med lokale beboere og virksomheder, udvikling af alternative idéer til styrkelse af bydelscentret, et markedstjek af mulighederne for at igangsætte byfortætning og fornyelse baseret på private investeringer samt udvikling af principper for et lyd- og lyskunstprojekt.

Forundersøgelsen har vist

- At der ikke er basis for en kickstart i form af private investeringer i større omfang. Dels som følge af at en række eksisterende virksomheder i erhvervsområdet i Søndermarken var mere velfungerende end tidli-

gere antaget. Dels fordi lave lejeniveauer mv. i det lokale bydelscenter vanskeliggør en gennemgribende fornyelse.

- At mulighederne for at igangsætte en social kickstart, hvor der fokuseres på at skabe øget social sammenhængskraft i bydelen, fik et øget fokus i forundersøgelsen, og at efterfølgende initiativer forventes at have primært fokus på den sociale kickstart, frem for at fokusere på private investeringer.
- At en stor del af beboerne, som blev interviewet i forbindelse med forundersøgelsen, peger på, at de i dag orienterer sig meget mod det nære lokalområde omkring boligen og ikke opfatter Søndermarken som en sammenhængende bydel.
- At den sociale kickstart bl.a. må tage udgangspunkt i beboernes ønsker om flere mødesteder og flere aktiviteter i bydelen.
- At beboerne har en række forslag og idéer til, hvordan Den Globale Alminding kan blive et nyt mødested for hele bydelen.

I forundersøgelsen er der udviklet et forslag til, hvordan Den Globale Alminding kan blive et nyt, lokalt mødested, bl.a. via udvikling af et koncept for et lyd- og lyskunstprojekt.

Vejle Kommune har store forventninger til, at Den Globale Alminding sammen med AAB's store renovering af boliger kan være med til at forandre Søndermarkens image og sætte gang i en social, fysisk og kulturelt mere bæredygtig udvikling i området.



SPIRERIET I NYKØBING FALSTER

I kanten af hovedbyen Nykøbing Falster ligger et alment boligområde bag et erhvervsområde ned mod Guldborgsund. Bydelen er trængt markeds-mæssigt og erhvervsområdet har kun begrænset aktivitet. Derfor har kommunen og grundejerne behov for at sikre, at området fortsat opleves og udvikles attraktivt. Da erhvervsområdets aktiviteter er vigende, er der nu skabt mulighed for i højere grad at bruge området til andre formål og som passage til sundet.

Guldborgsund Kommune gennemførte sammen med Realdania en projektkonkurrence i regi af Fremtidens Forstæder og fik via vinderprojektet Dyrk Din By forslag til, hvordan området kan udvikles. Projektet foreslog bl.a. at skabe ny aktivitet i én af bygningerne i det eksisterende erhvervsområde, for derved at

skabe en mental byomdannelse og bringe nye brugere og nyt liv til området. Livet forstærkes i området ved at skabe en sammenkobling mellem det eksisterende boligområde, erhvervsområdet og vandet. På den måde fremhæves hele områdets attraktive beliggenhed ved vandet. Alle tiltag skabes indenfor den overordnede ramme Dyrk Din By.

Til Kickstart Forstaden version 2.0 blev projektet Spireriet udpeget som den vigtigste kickstarter i dette område. Spireriet skal, som et videnscenter for dyrkning, samle organisationer, foreninger, uddannelsesinstitutioner og lokale erhvervsvirksomheder i et fælles netværk. Med sin placering i erhvervsområdet skal netværket åbne området op og give det en stærk identitet.

Spireriet skal, som et videnscenter for dyrkning, samle organisationer, foreninger, uddannelsesinstitutioner og lokale erhvervsvirksomheder i et fælles netværk.

Forundersøgelsen blev delt i 2 dele, hvor den indledende undersøgelse dels havde til formål at vurdere, om der kunne findes en egnet tom erhvervsbygning, og dels om der kunne findes egnede og interesserede brugergrupper. Anden del af processen har fokuseret på inddragelse af brugerne for at trykprøve betalingsvilligheden og -evnen, for derved at opstille en businesscase. En dybere inddragelse af interessenter har været vigtigt for at sikre ejerskab. Der er bl.a. i forløbet blevet afholdt en workshop mellem mulige interessenter for at fastlægge projektets retning og finde synergier, der kan udnyttes.

Denne første del af forundersøgelsen viste:

- At Guldborgsund Kommune ikke kunne få tilstrækkelig adgang til den bygning, der var udset til at skabe rammerne om det lokale aktivitetssted,
- At et manglende attraktivt og egnet samlingspunkt besværliggjorde vurderingen af den brugermæssige opbakning, men
- At de indledende sonderinger tydede på, at der kunne skabes en bred opbakning til initiativet.
- At forundersøgelsen viste opbakning og interesse for projektet, men at det er en udfordring for mange af interessenterne at

bidrage væsentligt til finansiering af anlæg og drift. Forholdet søges afklaret i det videre forløb.

I anden del undersøges ny lokalitet, med skarpt fokus på en bæredygtig økonomi. Det betyder også, at brugerinddragelse er vigtig, hvorfor der er afholdt workshop samt interviews med mulige brugere. Interessenterne har bidraget med idéer, der medtages i businesscasen, for at udnytte synergierne og skabe en spændende profil på Spireriet. Der vurderes ligeledes i anden del, hvordan erhvervsområdet kan integreres med det nærliggende boligområde. Grundet den lange inddragelsesproces er anden del af forundersøgelserne endnu ikke fuldt afsluttet.

Den anden del af forundersøgelserne viser indtil videre:

- At en lang række interessenter ønsker at deltage i udviklingen, men at Guldborgsund Kommune skal være tovholder.
- At interessenterne kan bidrage med forskellig viden, der kan understøtte hinde-ønsker og behov.
- At en del af interessenterne kun har mulighed for at betale leje i forbindelse med brug af lokaler til fx arrangementer.
- At bygningen Klostergården rummer mulighederne for at etablere de ønskede faciliteter, men at der skal foretages en lang række af investeringer før stedet er færdigudbygget.

Resultaterne af vurderinger af, hvorvidt der kan skabes en samlet økonomisk businesscase afventes stadig, ligesom der stadig arbejdes på at skabe en model for integration mellem erhvervsområdet og byen.

