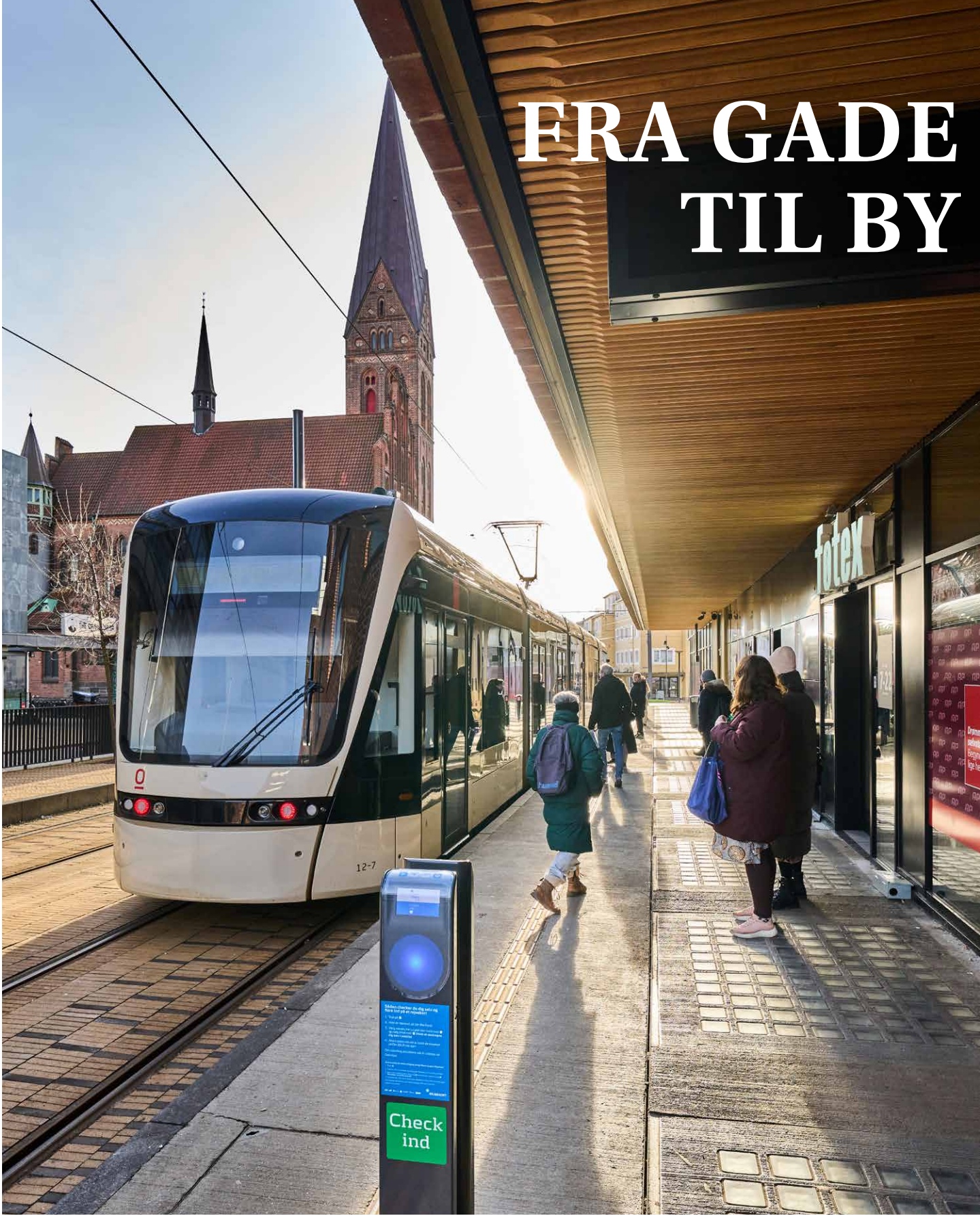


FRA GADE TIL BY



FUNKTIONEN



FRA GADE TIL BY

FUNKTIONEN

FRA GADE TIL BY

Fokus i dette bind er på bymidtens funktion i en nutidig kontekst. Der belyses en række temaer, som har haft betydning i Odense, og kan have det i andre bymidteforandringer. Der fokuseres på den nyeste forskning i byplanlægning med udgangspunkt i konceptet '15 minutters byen', og på hvordan bymidten er identitetsskabende for flere end blot dem, der bor i nærområdet. Der ses tillige på betydningen af de arkitektoniske ambitioner for byliv og byrum, udviklingen af byens kommercielle liv og hvilke faktorer, der er væsentlige for at tiltrække ejendomsinvestorer.

FUNKTIONEN

KOLOFON

FRA GADE TIL BY

FUNKTIONEN

© 2024, Odense Kommune og Realdania.
Alle rettigheder forbeholdes. Kopiering fra denne
bog må kun finde sted efter godkendelse.

Redaktion

Steen Breiner, Mikkel Suell Henriques,
Dorte Bülow, Kim Hintze

Design

by Ida Nissen

Korrektur

Thomas Mogensen

Tryk

Dystan & Rosenberg ApS
Omslag: 300 gr. Munken Polar Rough FSC
Indhold: 130 gr. Arctic Volume White FSC

ISBN

978-87-93360-50-1

Odense Kommune

Flakhaven 2
5000 Odense C
odense.dk

Realdania

Jarmers Plads 2
1551 København V
realdania.dk

INDHOLD

- 6 FORORD**
- 14 FRA GADE TIL BY**
- 36 BYMIDTEN I EN NUTIDIG KONTEKST**
- 39 FREMTIDENS BYMIDTER SKAL IGEN VÆRE BOLIGBYER**
- 55 NÆRHED ER ET AF SVARENE PÅ LOKALE KLIMAUDFORDRINGER**
- 73 EN BYMIDTE BØR KUNNE RUMME DET HELE**
- 83 KLAR STRATEGI OG GODE RAMMEBETINGELSER TILTRÆKKER INVESTORER**
- 91 EN LEVENDE BYMIDTE KRÆVER SOLIDE STRATEGIER OG TÆT SAMARBEJDE**
- 98 REFERENCER OG FOTOKREDITERING**

FORORD

I 2010 indgik vi, Odense Kommune og den filantropiske forening Realdania, et partnerskab om at omdanne den firesporede Thomas B. Thriges Gade, der løb tværs igennem Odenses historiske bymidte, til en ny, levende bydel. Med byrum, bygninger, brede passager og supercykelsti skabt for mennesker, mens bilerne blev sendt ned under jorden i et nyt, stort p-anlæg.

Ved at flytte bilerne fik vi med projektet skabt plads til de bløde trafikanter og den kollektive trafik i form af en letbane. Vi fik bundet de to adskilte bydele sammen. Samtidig fik vi fortættet den eksisterende by og skabt rammerne for, at borgerne fik adgang til de væsentligste hverdagsfunktioner nær deres bopæl. Og dermed mulighed for at kunne træffe mere bæredygtige valg.

Vi gav projektet og partnerskabet navnet 'Fra Gade til By', netop for at understrege, hvad det var, vi ville: transformere det omkring 50.000 kvadratmeter store areal, der hidtil havde været Odenses mest trafikerede vej, til en ny og levende bydel for mennesker. Omdannelsen kom også til at omfatte en letbane, et musik- og teaterhus og et nyt H.C. Andersens Hus. Tre elementer, der har været med til at danne den nye bymidte, men som ikke var en del af selve partnerskabets projekt.

11 år efter at vi havde indledt parløbet, kunne vi indvie sidste del af projektet. I dag har Odense en bymidte, der hænger sammen. Nye bygninger er integreret med respekt for byens skala, og der er skabt byrum til både afslapning og aktivitet.

Med denne bogudgivelse i fire bind ønsker vi at fortælle historien om transformationen af Odense midtby. At samle og formidle projektets mange erfaringer, så andre kan drage nytte af dem. Udgivelsen fokuserer ikke alene på det konkrete arbejde med at nedlægge gaden og etablere den nye bydel, men også på alle de elementer rundt om sådan et projekt. Lige fra arkitektkonkurrencen til den omfattende dialog med borgere og erhvervsliv.

Mange tusinde mennesker har på forskellig vis været involveret i realiseringen af 'Fra Gade til By'. Fra medarbejderne i projektsekretariatet til bygherrerådgiveren, teamet af arkitekter og ingeniører og de håndværkere, der har omsat visioner og tegninger til p-anlæg, belægnings og byrum. Vi i partnerskabet skylder dem en stor tak for deres enorme og dedikerede indsats.

Der skal også lyde en tak til de investorer, der har investeret i de udbudte byggetter og opført de bygninger, der nu udgør den nye bydels kerne. Bygninger med plads til boliger, erhvervsliv og spisesteder. Bygninger, som - sammen med de nye byrum - har givet området sjæl. En tak, der også omfatter deres hold af medarbejdere, som har realiseret bygningerne.

Det at skabe en ny bydel midt i en travl og levende by bringer både støjende byggeri samt lukkede veje og forbindelser med sig. Det har undervejs krævet udstrakt velvilje fra odenseanerne og byens erhvervsdrivende. Derfor skal den største tak gå til netop dem. For deres store tålmodighed i de år, deres by var under forandring. Men også for den måde, de har taget det nye byområde til sig.

Bogen udgives for at få fortalt historien. I ord og billeder. Men også for at dele erfaringer og inspirere til at skabe mere bæredygtige byer for mennesker.

Engang var fortællingen om Thomas B. Thriges Gade en fortælling om det historiske bycentrum, der blev fjernet for at give plads til den brede vej. Nu kan vi i stedet fortælle historien om vejen, der blev fjernet for at give plads til menneskene.

Peter Rahbæk Juel
Borgmester, Odense Kommune

Jesper Nygård
Adm. direktør, Realdania

Odense bycentrum med både gamle og nye bebyggelser samt passager og veje på tværs af byen. Gendannelsen af byens tæthed med fokus på byrums kvalitet og livet mellem husene har været et afgørende princip for bearbejdningen af hele udviklingsområdet.



Markering af projektområdet for omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade. Byen bindes igen sammen på kryds og tværs, og de nyetablerede byrum rækker ind i den eksisterende bystruktur. Med omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade får Odense centrum igen et sammenhængende byrum.



Den samlede publikation om 'FRA GADE TIL BY'-projektet består af fire bind, der kan læses samlet eller individuelt. Hensigten er, at de fire bind tilsammen giver et billede af, hvordan man kan gennemføre en succesfuld byomdannelse.

Hvert bind har et særligt fagligt emne, så man kan læse i dybden uden nødvendigvis at skulle læse hele publikationen, men dog fortsat have mulighed for at orientere sig i det samlede byudviklingsprojekt.

Publikationen bygger på et omfattende researchmateriale bestående af omkring 2.500 interne dokumenter fra partnerskabet, mere end 5.000 medieomtaler og andet materiale samt omkring 30 interviews med personer, der har været en del af projektet.

Samlet set giver de fire bind en grundig indføring i baggrunden for, at Thomas B. Thriges Gade blev etableret, debatten om gaden og de alternative muligheder, der har været diskuteret gennem årene, og beslutningen om at nedlægge gaden igen i 2008. De fire bind fortæller om det partnerskab mellem Odense Kommune og foreningen Realdania, der blev etableret i 2010 med henblik på at gennemføre den omfattende omdannelse af Odense bymidte, og den sammensyning af bymidten, som partnerskabet gennemførte med afsæt i team Entasis' helhedsplan.

Gennem en journalistisk bearbejdning af det omfattende materiale og interviews med centrale aktører – der suppleres af dokumentation i form af fotografier og tegningsmateriale, skitser, diagrammer og andet materiale – gives en forståelse af de visioner, ambitioner og principper, der endte med at forme projektet.

De fire bind beskæftiger sig henholdsvis med **ARKITEKTUREN, PROCESSEN, KOMMUNIKATIONEN** og bymidtens **FUNKTION** i nutiden.

ARKITEKTUREN: Fokus er på det arkitektoniske arbejde, der ligger til grund for udviklingen af den nye bymidte. Med et grundigt blik på konteksten, bymidten og den omgivende by. Arkitektkonkurrencen bliver gennemgået, og de tre forslag i projektkonkurrencens anden fase bliver vist. Bindet går detaljeret ned i helhedsplanen fra tegnestuen Entasis, der med en række underleverandører vandt konkurrencen. Læseren får et indblik i tegnestuens arbejde fra de første konceptideer til den færdige helhedsplan. Gennem interviews fortæller to af de tegnestuer, der har realiseret projekter i den nye bydel, hvordan de er gået til opgaven.

PROCESSEN: Bindet fokuserer på de udviklingsprocesser – politiske, administrative og faglige – der gennem årene har styret byudviklingen i Odense. Om processen frem mod beslutningen om at lukke Thomas B. Thriges Gade og om partnerskabet mellem Odense Kommune og foreningen Realdania. Dette bind går også i dybden med, hvordan partnerskabet nåede frem til den rigtige løsning for byområdet, og den store planlægnings- og styringsopgave med at transformere den fiersporede vej til et nyt bycentrum placeret oven på et massivt p-anlæg. Endelig ser bindet nærmere på opgaven med at indpasse letbanen, der udgjorde et selvstændigt projekt.

KOMMUNIKATIONEN: Fokus er på det omfattende kommunikations- og dialogarbejde, der fulgte med transformationen. Bindet ser nærmere på de interesser og personer, der var til stede i debatten, om beslutningen om, at projektssekretariatet skulle drive sin egen kommunikation, og om den informationsboks, der blev etableret centralt i projektområdet og både fungerede som informationskontor og udstillingsbygning. Der tages et grundigt kig på, hvordan de arkæologiske udgravninger blev anvendt som et led i at sætte positivt fokus på projektet, samt på dialogen med borgergrupper og erhvervsdrivende og de øvrige platforme for kommunikation, der blev bragt i anvendelse.

FUNKTIONEN: Bindet kigger nærmere på bymidtens funktion i en nutidig kontekst og belyser en række temaer, som har haft betydning i Odense og kan have det i andre bymidtforandringer. Der fokuseres på den nyeste forskning i byplanlægning med udgangspunkt i konceptet '15 minutters byen', og hvordan bymidten er identitetsskabende for flere end blot dem, der bor i nærområdet. Der ses tillige på betydningen af de arkitektoniske ambitioner for byliv og byrum, udviklingen af byens kommercielle liv, og hvilke faktorer der er væsentlige for at tiltrække ejendomsinvestorer.

FRA GADE TIL BY

I 1952 vedtog byrådet i Odense at anlægge den firesporede Thomas B. Thriges Gade tværs gennem det centrale Odense. Gadegennembruddet blev påbegyndt i 1958, og gaden blev indviet i 1970. Hurtigt blev den byens hovedfærdselsåre med omkring 30.000 gennemkørende biler om dagen.

Men Thomas B. Thriges Gade blev også en urban barriere, der delte Odenses historiske bymidte midtover. Gaden blev til i modernismens tidsalder, hvor menneskelige hensyn måtte vige til fordel for det praktiske. Odense var en industriby, bilismen var på fremmarch, og der var et behov for at få transporteret varer og medarbejdere nemt og enkelt til og fra de store industrivirksomheder på havnen. Idealet var vækst og udvikling, så adskillige huse, pladser og veje måtte vige for den nye, brede gade.

Adamsgade i 1960 set mod den nye tunnel, som kan anes i baggrunden. Før etableringen af Thomas B. Thriges Gade.



Cykler og byliv var en central del af livet i Nørregade før etableringen af Thomas B. Thriges Gade.

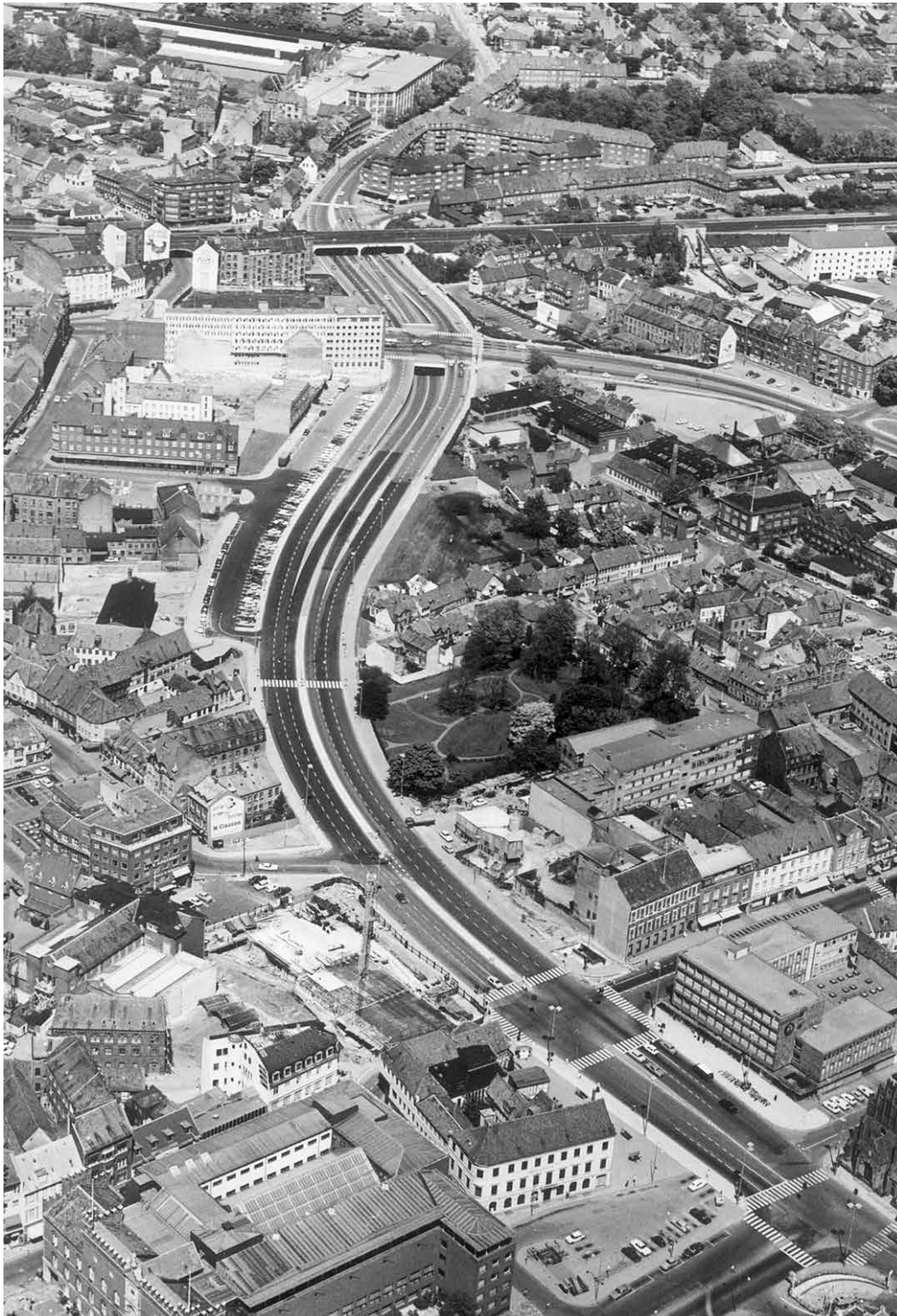




Nørrebroejendomme under nedrivning i forbindelse med etableringen af motorgaden. I baggrunden ses Thriges administrasjonsbygning.



Thomas B. Thriges
Gades udviklingsareal
og kontekst i luftfoto
set mod nord inden
etablering af gade-
gennembruddet.



Luftfoto af Thomas B. Thriges Gade set mod nord i 1970. Størstedelen af vejanlægget er færdigt.



Det store gadegennembrud til Thomas B. Thriges Gade set fra nordsiden af Overgade mod syd mod Albani Kirke og Vægtergården på Albani Torv.



Anlæggelsen af Thomas B. Thriges Gade ud for Hans Jensens Stræde i 1969. Til venstre ses husene ved Skulkenborg og længere bagved Tigergården.

Allerede inden indvielsen var der kritik af det voldsomme gadegennembrud, særligt i byplan- og arkitektkredse.¹ Kritikken tog til op gennem de efterfølgende årtier. Også lokalt var der kritik og debat, både blandt byrådets medlemmer og i avisernes læserbrevsspalter. De lokale politikere indså med tiden, at konsekvenserne af gadens deling af bymidten var for store. Det førte i 1985 til, at ti lokale arkitekt- og ingeniørvirksomheder i Rådhushallen udstillede deres forslag til nye måder at organisere bymidten og Thomas B. Thriges Gade på. Blandt dem var både forslag til brede fodgængerpassager under og over gaden, til, at gaden skulle snævres ind til en rolig bygade omkranset af nyt byggeri og beplantning, og til, hvordan Thomas B. Thriges Gade delvist skulle graves ned i en tunnel. Fælles for dem alle – og for en række senere forslag – var, at de ikke blev til noget. Ikke mindst fordi der var stor uenighed blandt såvel odenseanerne som de lokale politikere om, hvad den rigtige løsning var. Der skulle tages for mange modsatrettede hensyn.



Thomas B. Thriges Gade i retning mod Odense centrum. På billedet ses politigården øverst i venstre hjørne og starten af byggeriet af H.C. Andersen Hotellet. I forgrunden ses jernbanebroen over Thomas B. Thriges Gade, og til højre i billedet ses Tigergården.

Først da Odense Byråd i 2008 enstemmigt besluttede at lukke gaden, kom der for alvor fremdrift. To år senere indgik den filantropiske forening Realdania i et partnerskab med kommunen under projektnavnet 'Fra Gade til By'. Et navn, der var dækkende for partnerskabets ambition om at transformere det omkring 50.000 kvadratmeter store gadeareal til et nyt byområde.

Projektets samlede økonomi blev ved indgåelsen af partnerskabet opgjort til 709 mio. kr., hvoraf kommunen kom med 255 mio. kr. og Realdania med op til 255 mio. kr. De sidste 199 mio. kr. skulle findes ved salg af byggefelter og parkeringsanlæg.

I partnerskabsaftalen blev visionen for projektet formuleret således:

"Den overordnede vision for omdannelsen er at udvikle en sammenhængende og bæredygtig by med fokus på et aktivt byliv. Ønsket er igen at sammenbinde den østlige og den vestlige del af Odense. Forudsætningen for planen er en ringvej forbundet af en kanalforbindelse, der skal sikre en smidig trafikafvikling uden om byens centrum samt til og fra byen og havnen."²

Parterne så en unik mulighed for at få genskabt Odenses bymidte og at få den designet på en måde, der passede ind i, hvordan livet leves i en moderne storby. Balancen bestod i at få tilført et nyt og moderne byggeri, der ikke virkede for dominerende i forhold til områdets historiske bykvarterer og markante bygninger. De nye bebyggelser skulle i stedet skabe gode overgange til de eksisterende bykvarterers skala og struktur. Samtidig skulle der indtænkes byrum, som kunne understøtte det byliv, partnerskabet ønskede. Samlet set skulle transformationen understøtte Odense som en sund, mangfoldig by og være med til at optimere bymidten, så den blev bæredygtig og mere tæt.

Parallelt med Odense Byråds beslutning om at lukke Thomas B. Thriges Gade vedtog politikerne at etablere en letbane i Odense. Letbanen skulle bl.a. løbe gennem den nye bymidte, hvilket der skulle tages hensyn til i såvel planlægning som udførelse. Letbanen ville få to stoppesteder i bymidten, et i den nordlige og et i den sydlige del.

Arkitektkonkurrence om en helhedsplan for området

Med afsæt i visionen udskrev partnerskabet i foråret 2011 en international arkitektkonkurrence om en helhedsplan for projektområdet. Konkurrencen blev udskrevet som en projektkonkurrence i to faser, der strakte sig fra sommeren 2011 til februar 2012. Ud over et forslag til en helhedsplan skulle der afleveres et forslag til en projektbeskrivelse og procesplan for byomdannelsen. I konkurrenceprogrammet blev visionen for omdannelsen udfoldet yderligere:³

”Omdannelsen skal integreres i den eksisterende bystruktur og skabe tæthed, nye forbindelser og helhed med de tilstødende kvarterer. Det skal være med til at tilføre ny identitet i centrum af Odense. Bymidten skal kendetegnes ved god tilgængelighed, høj urbanitet, ny bebyggelse med blandede funktioner, der bidrager til et spirende og mangfoldigt byliv og skal danne ramme om nye attraktive byrum for byens borgere og besøgende.”

Derudover havde konkurrenceprogrammet fokus på bæredygtighed i bred forstand:

”[Omdannelsen] skal være med til at sikre, at Odense er et attraktivt sted at leve – også for kommende generationer. Trafikken skal omlægges, så området omdannes til en tæt by med udadvendte funktioner i gadeniveau. Det giver rum til et mangfoldigt byliv med mulighed for ophold og aktiviteter for såvel børn, unge, og ældre.”

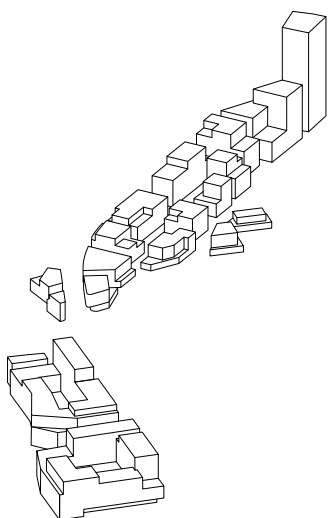
Der blev også lagt vægt på, at forandringen af bymidten skulle styrke hele Odense:

”Sammen med borgerne, kulturlivet og erhvervslivet skal området udvikles til et levende og dynamisk område. Byens ændrede identitet som kultur- og vidensby skal på den måde styrke byens samlede identitet – både undervejs, gennem de midlertidige aktiviteter i de mange år, som projektet er under udvikling, og efter projektet.”

25 teams viste interesse for at deltage, og heraf blev syv teams prækvalificeret. I august 2011 blev tre vindere af fase 1 udpeget, der alle blev indbudt til at deltage i fase 2, som bestod af et udbud med forhandling, inden der blev udpeget en endelig vinder, der også skulle fungere som totalrådgiver.

Vinderforslag udarbejdet af team Entasis

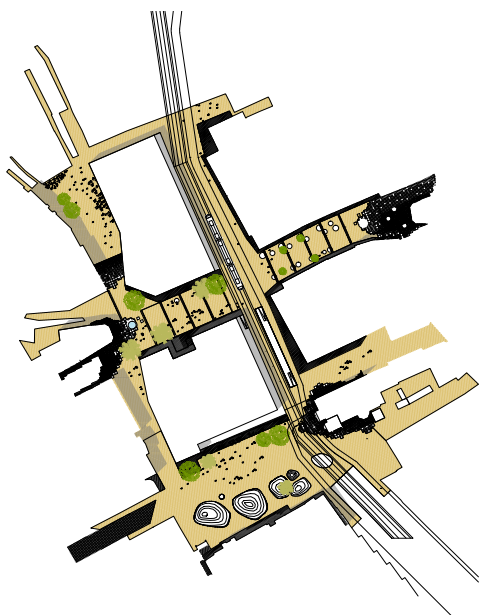
Det blev tegnestuen Entasis, der sammen med underrådgiverne Grontmij/Carl Bro, Sweco Architects, sbs rådgivning samt MOMENTUM Research & Development i februar 2012 vandt konkurrencen og opgaven med at omdanne Odense bymidte. Det skete med et forslag med fokus på først at reetablere de forbindelser på tværs, som gadegennembruddet i sin tid havde kappet over, og dernæst at tage stilling til placeringen af cykelstier og letbane.



Forslaget indebar ikke at genskabe den tidligere bymidte, som den var før gadegennembruddet, men at sikre, at projektområdet fik en naturlig sammenhæng med den omkringliggende bykerne. Området skulle formes af nye bygninger med boliger, detailhandel, liberalt erhverv og kulturinstitutioner, og både bæredygtighed, klimasikring og biofaktor skulle tænkes ind i udviklingen.

Efter at have vundet konkurrencen arbejdede team Entasis videre frem mod en endelig helhedsplan i et tæt samarbejde med partnerskabet. Helhedsplanen, som lå til grund for udbuddet af byggefelter, lagde vægt på, at de nye bygninger skulle passe ind i den eksisterende arkitektur, både i skala og formsprog.⁴

Helhedsplanen beskrev desuden, hvordan hele gadetraceet skulle udgraves og omdannes til to p-kældre bundet sammen af en mindre tunnelforbindelse, og oven på dette skulle der etableres forbindelser på tværs.



Volumenstudier af nye bebyggelser udarbejdet af tegnestuen Entasis.

Visualisering fra konkurrencen af passager, forbindelser på tværs af udviklingsområdet og byrumsdannelse.



Vinderforslagets visualisering af bymidtens liv på gadeplan og på et af byens torve. Byrum præget af biltrafik er omlagt til gå- og opholdszoner med fokus på handel og rekreation.



Illustration af relationen mellem ude og inde. Letbanen passerer tæt forbi de nye bygninger, og langs sporene er der passage og ophold under bygningens udhæng. Livet i bygningens stueplan i den nye tætte bydel udfolder sig tæt på byrummet og den gående trafik.

Principsnit, der viser den underjordiske passage for gående og parkeringsanlægget. Der etableres både parkeringsanlæg og en rute for gående langs hele udviklingsområdets areal.





Søjlerne under jorden skulle rejses i et fast konstruktivt system, og samme konstruktive system dikterede de enkelte byggefeltet og de konstruktive parametre for bygningerne over terræn. Letbanens spor blev lagt i en blød kurve oven på p-anlægget, og under jorden blev sporet mimet i en promenade - en gul 'catwalk' - gennem hele p-anlægget.

Som en helt særlig detalje definerede helhedsplanen, at der skulle placeres en promenade i form af et overdækket fodgængerstrøg langs letbanen i bebyggelsernes kant.

Livet mellem husene, både de nye og de eksisterende, fik i det hele taget særlig opmærksomhed i helhedsplanen. Byrum blev beskrevet med specifikke funktioner, nogle med plads til leg og udfoldelse, nogle med fokus på handel og andre med henblik på det mere stille liv.

Helhedsplanen beskrev et krav til etablering af kantzoner, som skulle bidrage til at samle mennesker i udvalgte strøg og knudepunkter med et højt aktivitetsniveau, og som kunne tilbyde kommende beboere mulighed for at opholde sig uden for deres bolig på særligt udvalgte steder.



Byggefelter udbudt som optioner

Odense Kommune og Realdania valgte som partnere en dialogbaseret udbudsmodel, da byggefelterne i området blev sat til salg. Det skete via et offentligt udbud, hvor grundene blev udbudt som optioner, der var gældende i 15 måneder. I den periode skulle investorerne med bistand fra arkitekter udarbejde skitseforslag til udformning af byggeprojekterne. De skulle jævnligt dokumentere over for partnerskabet, at arbejdet med at udvikle byggeprojekterne til grundene skred planmæssigt frem. De første grunde blev udbudt i august 2013.

Helhedsplanen udgjorde en central del af kravspecifikationerne ved udbuddet af byggefelterne. Således fungerede helhedsplanen som et opslagsværk med beskrivelse af forhold om bl.a. arkitektur, farver og materialer, facader, taghaver, grønne tage, altaner og samspillet mellem bygninger og byrum. Helhedsplanen var dermed med til at sikre, at nye byggeprojekter blev indpasset i bymidtens eksisterende arkitektur og byrum.

Fordelen for investorerne var, at optionsmodellen gav tid til at planlægge byggeriet inden købet af selve grunden, og dermed både en eksklusiv ret til at udvikle et projekt og samtidig mulighed for at springe fra i processen.

Baggrunden for valget af denne model var at sikre, at kvaliteten af de enkelte bebyggelser i projektet blev sammentænkt med og levede op til intentionerne i helhedsplanen, og at de enkelte bebyggelser var med til at understøtte projektets vision om en sammenhængende og bæredygtig by med fokus på et aktivt byliv.

I optionsmodellen – som blev udviklet på baggrund af drøftelser med en række investorer – lå, at hvis en investor ikke levede op til optionsaftalens betingelser eller valgte ikke at udnytte optionen, kunne byggegrunden udbydes igen sammen med det udviklede projektmateriale, som partnerskabet var ejer af. Det ville igen betyde, at den planlagte byggestart ikke ville blive forsinket.

Den 15. juni 2014 blev forbindelsen over Odense Kanal åbnet for biltrafik. Dermed var ringvejen rundt om Odense centrum, der var en forudsætning for planen om at sammenbinde bymidten igen, på plads. To uger senere, natten til den 28. juni 2014, blev Thomas B. Thriges Gade lukket for biler.

En omfattende kommunikationsopgave

Debatten om, hvorvidt det var rigtigt at lukke Thomas B. Thriges Gade, forstummede ikke med beslutningen i 2008. Tværtimod fortsatte den helt frem til, at den sidste bil kørte på gadens asfalt seks år senere, og den kom i første omgang til at handle mere om trafik end om byudvikling. Der blev dannet en modstandsgruppe mod projektet, og i de lokale medier var der mange holdninger, ikke mindst i læserbrevsspalterne.

'Fra Gade til By'-projektet fik i 2011 sit eget sekretariat, hvor en af de vigtige opgaver var at kommunikere med borgere og erhvervsliv. Der blev arrangeret borgermøder, og der blev gennemført omfattende dialog med Odenses erhvervsliv, foreninger og interesserede borgere.

For at styrke dialogen og kommunikationen etablerede projektpartnerskabet i 2012 en informationsboks. Boksen blev placeret centralt i det område, der særligt ville blive påvirket af byomdannelsen. 'Den røde boks,' som informationsboksen blev kaldt på grund af bygningens markante farve, fik udstillings- og informationslokaler i stueetagen, der var åbne for alle, mens projektsekretariatet fik kontor på 1. sal.

Boksen, der i sine to første leveår havde mere end 60.000 besøgende, blev stedet, hvor man kunne få stillet sin nysgerrighed, få luft for sine frustrationer, få svar på spørgsmål, og ikke mindst – som tiden gik – tog Odenses borgere deres udenbys besøgende med hen i boksen for at vise, hvad alt byggerodet skulle ende ud med. Da Thomas B. Thriges Gade blev lukket og det omfattende forandringsarbejde begyndte, tog projektet yderligere et kommunikationsværktøj i brug. De mange byggehegn, der skød op, blev både brugt til at vise vej til nærmeste overgang og samtidig til at fortælle om byomdannelsen. Der blev også lavet midlertidige aktiviteter, ofte på initiativ fra lokale ildsjæle, så de, der færdedes i området, fik en oplevelse og ikke blot mødte en besværlig byggeplads.





'Den røde boks' var et informationssted for borgere under videreudviklingen af Thomas B. Thriges Gade.

Ny plads til kulturen

Med omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade til en central bymidte blev der mulighed for at realisere to kulturprojekter, der ikke var en del af partnerskabsprojektet. 'Fra Gade til By'-projektet gjorde det muligt at realisere kulturprojekterne i umiddelbar tilknytning til byomdannelsesområdet, og begge kulturprojekter blev en integreret del af udførelsen.

Det ene var virkeliggørelsen af et længe næret ønske om et musik- og teaterhus i Odense, Odeon, tegnet af arkitektfirmaet C.F. Møller. Med sine 1.800 siddepladser blev Odeon et af landets største musik- og teaterhuse og kom også til at rumme Syddansk Musikkonservatorium og Skuespillerskole og Odense Teater.

Som en anden væsentlig del af bymidtens forandring kom det nye museum H.C. Andersens Hus, tegnet af det japanske arkitektfirma Kengo Kuma & Associates. Det 5.600 kvadratmeter store hus, hvoraf to tredjedele ligger under jorden, blev etableret dør om dør med den verdenskendte forfatters fødehjem. Huset blev placeret i en ny udgave af den gamle apotekerhave Lotzes Have, grænsende op til den centrale del af det nye byområde og integreret i 'Fra Gade til By'-projektet i den forstand, at haven fik lov at brede sig ind over letbanens tracé og videre ud på den anden side. Fra haven blev der etableret en nedgang til p-anlægget. I øvrigt det eneste sted, hvor der fra p-anlægget blev adgang direkte til det fri.

En samlet helhed

I sommeren 2021 blev den omfattende forandring af Odense bymidte afsluttet efter syv år med byggeri og mere end tre år med en afspærret bymidte.

Der blev samtidig sat det sidste punktum for en af nyere tids største bytransformationer, og det blev starten på et nyt kapitel, hvor Odenses bymidte igen blev til en samlet helhed. Med bilerne sendt under jorden i et omfattende p-anlæg. Med en moderne letbane passerende gennem området. Bundet sammen af arkitektur - af bygninger og byrum.

Livet omkring Odeon. Der er skabt rum for ophold og gennemgående beplantning, som skaber tryghed. Belægningens karakteristiske mønster giver byrummet identitet.





Etablering af plads foran det nye Odeon.
Mødet mellem forskellige belægninger skaber
et varieret udtryk.

Den gnidningsfrie sameksistens mellem de forskellige former for mobilitet, rekreative arealer og kulturelle institutioner er tydelig i den nye bydel, hvor beplantningen trækkes på tværs af letbanesporene. Til venstre ses det nye museum H.C. Andersens Hus.





Kig ud over byen fra museet H.C. Andersens Hus' bueformede terrasser, hvortil der er offentlig adgang.



	<p>FEBRUAR: Et enigt byråd i Odense Kommune beslutter, at projektet skal gennemføres. Et projekt, der får navnet 'Fra Gade til By'.</p>	<p>JANUAR: Syv teams udvælges til at konkurrere om at komme med det bedste bud på, hvordan Thomas B. Thriges Gade kan forvandles fra gade til et helt nyt bykvarter.</p> <p>APRIL: Det offentliggøres, at der ud over projekt 'Fra Gade til By' skal bygges et nyt musik- og teaterhus med 1.800 siddepladser. Musik- og teaterhuset integreres tæt med omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade.</p>	<p>AUGUST: De første 16 nordlige byggefelter sættes til salg ved et offentligt udbud. Alle byggefelter blev solgt i løbet af to måneder.</p>
	<p>2008</p>	<p>2011</p> <p>AUGUST: Tre tværfaglige teams fra ind- og udland udvælges til at gå videre i konkurrencen 'Fra Gade til By'.</p>	<p>2013</p>
	<p>2010</p> <p>MARTS: Realdania og Odense Kommune indgår partnerskab om at forvandle Thomas B. Thriges Gade fra trafikeret gade til levende og mangfoldig by.</p> <p>AUGUST: COWI udpeges som bygherrerådgiver.</p> <p>OKTOBER: Partnerskabet indbyder til prækvalifikation på en international projektkonkurrence.</p>	<p>2012</p> <p>FEBRUAR: Partnerskabet åbner et mobilt informationshus, der skal styrke formidlingen af byomdannelsen og den løbende dialog med borgerne. Huset bliver kaldt 'Den røde boks' på grund af dets markante farve.</p> <p>MAJ: Et team bestående af ti arkæologer påbegynder to og et halvt års arbejde med at undersøge og dokumentere kulturlagene i det i alt 10.300 kvadratmeter store udgravningsområde. Nogle af fundene udstilles senere i 'Den røde boks'.</p>	

<p>2014</p> <p>DECEMBER: Planerne for et tårn på de to nordligste byggefelter offentliggøres. Tårnet er planlagt til at være 17 etager høje og rumme såvel boliger som erhverv.</p>	<p>2015</p> <p>OKTOBER: De sidste byggefelter i den sydlige ende af projektområdet sættes til salg. Som det var tilfældet med de første grunde, sælges de i løbet af få måneder.</p>	<p>2017</p> <p>MAJ: Beboerne i de første to færdigbyggede huse i projektområdet kan flytte ind. Husene er de første af i alt 14 bygninger og 9 byrum, der tilsammen danner byområdet, hvor der før var en trafikeret gade.</p>	<p>2021</p> <p>JULI: Efter syv år med byggeri og mere end tre år med en spærret bymidte indvies forbindelsen mellem Overgade og Vestergade, og dermed passerer den sidste store milepæl frem mod afslutningen af det store byudviklingsprojekt.</p> <p>SEPTEMBER: Det store p-anlæg under det nye byområde sælges, og dermed er den sidste finansiering i projekt 'Fra Gade til By' på plads.</p>
<p>2016</p> <p>OKTOBER: Den nordlige del af p-anlægget under det nye byområde åbnes. Dermed er der i første omgang plads til 500 biler i parkeringskælderens.</p>	<p>2019</p> <p>OKTOBER: Sidste del af det i alt 40.000 kvadratmeter store underjordiske p-anlæg åbner. Der er i alt 1.000 p-pladser i hele anlægget, som har fem ind- og udkørsler.</p>		

BYMIDTEN I EN NUTIDIG KONTEKST

'Fra Gade til By'-omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade har forandret det centrale Odense fra en firesporet gade til en ny bymidte indeholdende bolig, erhverv, detailhandel, kultur, letbane og supercykelsti. Omdannelsen har ikke alene forandret bymidten, men har haft betydning for den strategiske udvikling af hele Odense. En udvikling, som stadig pågår.

Det er endnu for tidligt at se på den langsigtede forandring af bymidten i Odense, da det erfaringsmæssigt tager adskillige år, før en omdannelse i denne skala er så integreret, at det er muligt at tegne et fuldt billede. Dertil skal lægges, at områder i omkredsen af bymidten og projektområdet fortsat er under forandring. Denne publikation belyser derimod en række temaer og byudviklingstendenser, som kan spores i 'Fra Gade til By', og som kan give inspiration til andre bymidteforandringer.

Professor i arkitektur og fysisk planlægning Claus Bech-Danielsen ved Aalborg Universitet har fokus på bymidtens fremtid som boligby, om betydning af skala, fortætning og økonomiske modeller samt sammenknytningen af by og natur.

Professor i byplanlægning ved Aalborg Universitet Malene Freudendal-Pedersen ser bl.a. på, hvordan Odense fik skabt en ny bymidte på fodgængernes og cyklisternes præmisser. Professoren tager udgangspunkt i bykonceptet '15 minutters byen' og peger bl.a. på, at forskellige byer kan have de samme udfordringer, men at løsningerne skal tilpasses den lokale kontekst. **Antropolog og seniorforsker Marie Stender, også ved Aalborg Universitet**, fortæller om, hvad det har gjort ved selvforståelsen blandt borgerne i Odense, at byen har forandret sig, og hvordan bymidten er identitetsskabende for flere end bare dem, der bor i nærområdet.

Ejendomschef Nikolaj Stampe giver indsigt i, hvad der har været afgørende for, at pensionskassen PKA har investeret massivt i Odense over de senere år, og **Bjarke Roed-Frederiksen, cheføkonom i EjendomDanmark**, sætter fokus på, hvilke faktorer der er væsentlige for at tiltrække nye investorer til en by. Og med udgangspunkt i en analyse af Odense taler seniorspecialist **Kristian Bransager fra COWI** om udviklingen af det kommercielle liv i byen.





FREMTIDENS BYMIDTER SKAL IGEN VÆRE BOLIGBYER

Bymidterne skal fortættes, men i småskala, så de bevarer det byliv, der er afgørende for oplevelsen af bymæssige kvaliteter. Samtidig skal de igen være boligbyer, som alle kan bo i. Derfor skal der bl.a. tænkes i børnehøjde, siger arkitekt, forsker og byplanprofessor Claus Bech-Danielsen. Forfatter, arkitekt og arkitekturredaktør Holger Dahl har mødt professoren til en samtale om byernes udvikling og de fremadrettede tendenser for bymidterne.

”Det, vi er i gang med i disse år, er egentlig at samle den by, vi har brugt det meste af det 20. århundrede på at skille ad. Både funktionelt, trafikalt og socialt.”

Ordene kommer fra Claus Bech-Danielsen, arkitekt, forsker og professor i arkitektur og fysisk planlægning ved Aalborg Universitets Institut for Byggeri, By og Miljø, BUILD.

På trods af et langt, langt byggeboom har vores bymidter det ikke godt. Byerne er forvandlet til festmaskiner, og kønsløse kædebutikker dominerer de trivielle gågadesystemer overalt. Det hele ser nogenlunde ens ud, tænker jeg altid. Men er der håb for fremtiden? Kan man forestille sig, at tidens dagsordener om bæredygtighed og omtanke også vil udvikle nogle nye bymidter? Det er bare et par af de spørgsmål, jeg har taget med til Claus Bech-Danielsen.

Ud over de nævnte titler er Bech-Danielsen medlem af arkitekturrådet i Odense. En mand med et bredt udsyn med andre ord, og en mand, der længe har beskæftiget sig med vore moderne, funktionstømte bymidter – med oprydningsarbejdet efter modernismen, kunne man måske sige.

Da den schweizisk-franske arkitekt Charles-Édouard Jeanneret-Gris, bedre kendt under navnet Le Corbusier, omkring 1930 formulerede sine ideer om ”Den strålende by” (La Cité radieuse), skabte han samtidig en række af de problemer, der har ødelagt den vestlige verdens bykultur. Det er ironisk, for Le Corbusiers ambition var præcis det modsatte: Han ville skabe rene, luftige, oplevelsesrige byer, der kunne fungere som et alternativ til datidens mørke, fugtige og fattige metropoler.

Desværre kom han til at introducere et princip, som så godt ud på overfladen, men som viste sig at være en byplanmæssig og menneskelig katastrofe: funktionsopdelingen. I Le Corbusiers idealby er funktionerne adskilte – præcis som på en fabrik. Det er effektivt og rationelt. Desværre er det også helt kontraintuitivt. Mennesker kan faktisk godt lide en blandet og til tider måske ligefrem lidt rodet by. Der var bare ingen, der brugte denne helt simple erfaringsanalyse, da en stor del af det 20. århundredes byer blev bygget.

Ideen om at føre en firesporet gade tværs gennem Odenses gamle bycentrum er således tydeligt inspireret af Le Corbusier. Rationelt gav det mening, men bymæssigt og menneskeligt var det en katastrofe. At man nu endelig har fået

" Oplevelsesbyen og boligbyen kan godt fungere side om side – hvis de planlægges og blandes med respekt for deres forskellighed.

- Claus Bech-Danielsen



Professor Claus Bech-Danielsen kalder bymidteomdannelsen i Odense for noget af det bedste, han har set. Han var nervøs ved tanken om, at der skulle etableres nye bygninger midt i et historisk område, sådan som det er tilfældet med det nye H.C. Andersens Hus tegnet af den japanske arkitekt Kengo Kuma, men resultatet er blevet flot, mener professoren.

genetableret det gamle bycentrum, er efter min mening entydigt positivt. Den gamle bykerne hænger sammen på ny, og dens indre sammenhæng er for første gang siden 1960'erne igen umiddelbart forståelig.

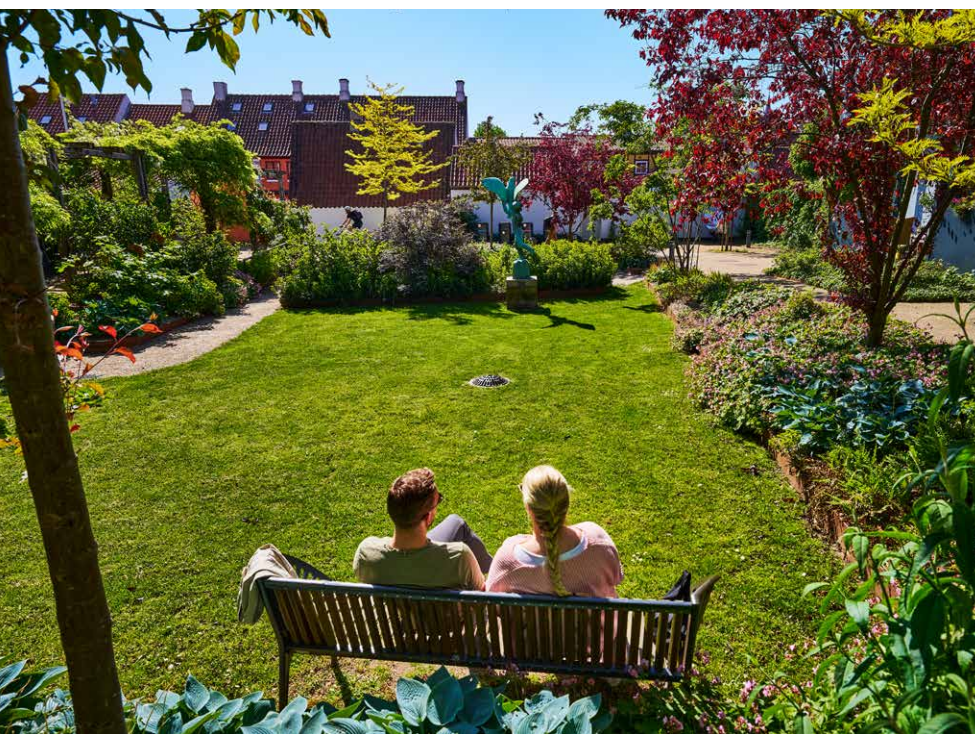
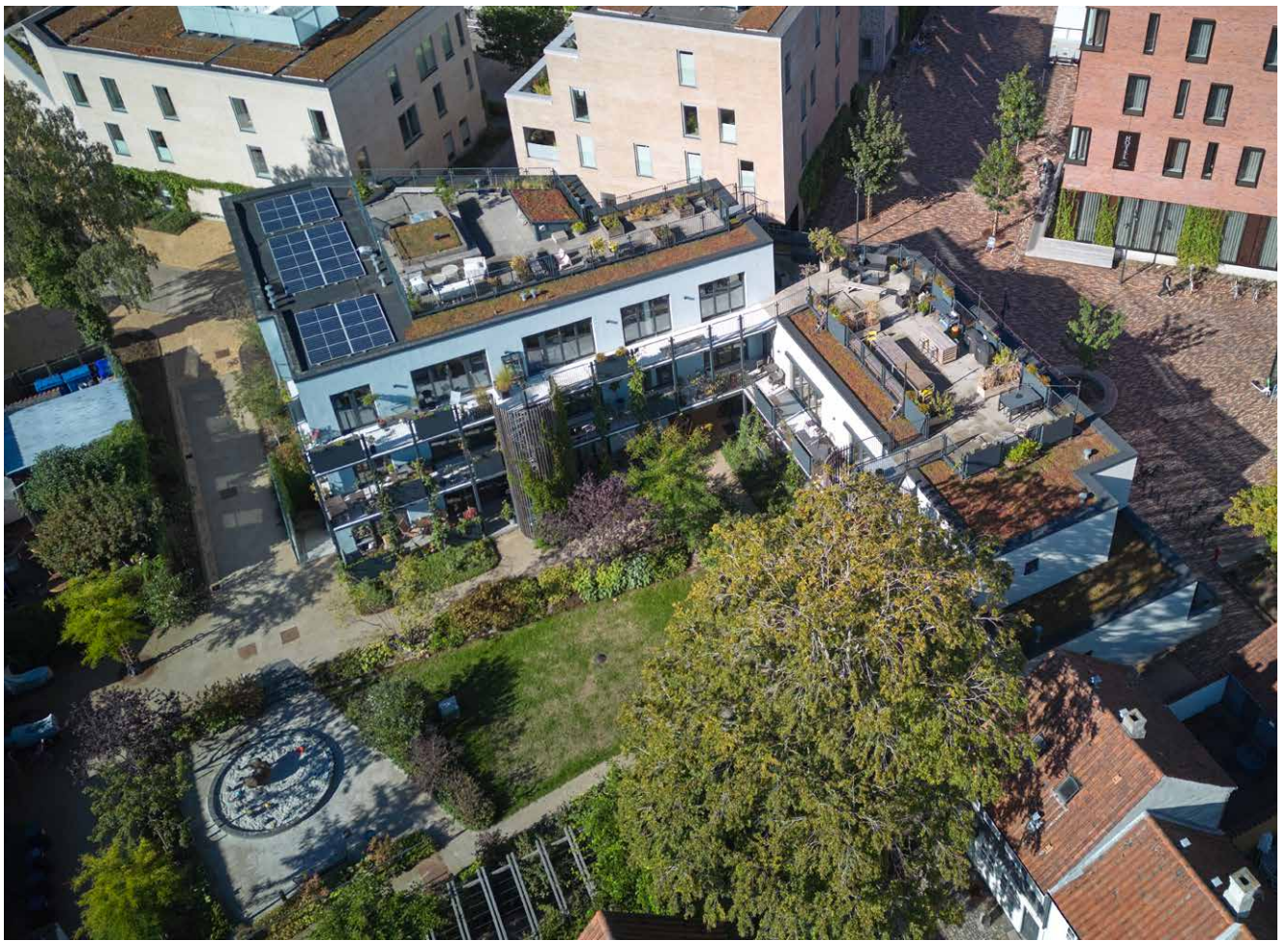
Men hvordan synes byplanprofessor Bech-Danielsen egentlig, det er gået?

"Jeg synes, at det er ret fint, noget af det bedste, jeg har set. Når man f.eks. oplever det nye museum, H.C. Andersens Hus, og haven omkring. På forhånd kunne man godt blive lidt nervøs, når man hørte, at der nu skulle komme nogle bygninger, der er så forskellige fra dem, der findes i det omgivende historiske kvarter, men jeg synes, at der er kommet en fortryllende oase ud af det. Pludselig glider man ind i en helt anden verden uden egentlig at mærke overgangen. Det er flot lavet, synes jeg," siger professoren.

Bymidter bliver boligbyer

Hvis man skal udbrede læringen fra Odense til Danmarks byer generelt - hvad er det så, vi kan se, og hvordan tegner fremtiden sig egentlig for vore bymidter i en tid, hvor handelen rykker over på internettet, og hvor ejendomspriserne gør en bolig i centrum - i hvert fald i de større byer - til en luksusvare?

"Jeg tror, at fremtidens bymidter bliver til boligbyer igen." "I dag har både butikslivet og boliglivet det hårdt i bymidterne, men boliglivet vil godt kunne trives i de travle midtbyer, hvis det gøres rigtigt. Oplevelsesbyen og boligbyen kan godt fungere side om side - hvis de planlægges og blandes med respekt for deres forskellighed. Høje Taastrup Stationsby føles f.eks. som en spøgelsesby, og det er jo egentlig mærkeligt, for den er ikke mere tom end alle mulige andre forstadsområder i Danmark. Problemet er, at når man oplever det stille forstadsliv på en bymæssig baggrund, sådan som eksempelvis Høje Taastrup Stationsby, som er en bykulisse, så mangler det vigtigste af byen, nemlig bylivet. Og så bliver oplevelsen uhyggelig tom. Sådan må det ikke gå i vores bymidter. De skal summe af det byliv, der er afgørende for oplevelsen af bymæssige kvaliteter. Og for at gøre byen levedygtig for de funktioner, der skaber bylivet, skal den fortættes," siger Claus Bech-Danielsen.



Det blå fællesskabshus i Odenses nye bymidte skiller sig på flere måder ud fra de øvrige byggerier. Dels på grund af skala, men også fordi huset ejes af ni familier, der deler fællesrum, tagterrasse og spiser sammen en gang om ugen.

Rosenhaven mellem middelalderbyen og den nye bymidte fremhæves af Claus Bech-Danielson som et eksempel på et byrum, der binder oplevelsesbyen sammen med boligbyen. Rosenhaven ligger i forbindelse med det nye Byfællesskabshus, men kan benyttes af alle.

Men hvordan skal det ske? Under COVID-epidemien var f.eks. Københavns middelalderby nok et af Danmarks mest øde områder. Der blev det meget tydeligt, at centrum af København er en tom skal omkring et rent kommercielt indhold. Har vi skabt en verden af 'donutbyer'?

"Nu er 'donutbyen' i en byplanmæssig kontekst et amerikansk begreb, der dækker over, at middelklassen både bor og handler i forstæderne i en grad, så storbyerne til sidst bliver tomme skaller, der udelukkende rummer udsatte mennesker og kriminalitet. Sådan er det jo ikke i Danmark, hvor bycentrene under ét er de dyreste og mest attraktive områder, man kan tænke sig, så på den måde er det ikke 'donutbyer', vi har skabt, men der er ingen tvivl om, at vi har et problem - både i forstæderne og i centrene - vi har monokulturens problem. Det, at der kun er den samme typologi i forskellige områder. Det skal vi gøre op med.

I Odense har man et godt eksempel i Rosenhaven, som ligger lige ved siden af H.C. Andersens Hus: en lille bitte lomme af fred og ro og boliger med altangange. Jeg synes, at Rosenhaven er meget succesfuld, fordi den er et rum, som knytter an til boligerne, men som alle kan og må gå ind i. Også turisterne. Det fungerer, fordi man bevæger sig ind i det rum på en anden måde, end man bevæger sig ind i byens andre rum. Man ved godt, at der gælder nogle andre regler her. Det er et andet område i byen, i en lille skala.

Og der tror jeg, at vi skal blive rigtig gode til at finde ud af, hvordan man laver den form for boligby, side om side med en oplevelsesby. En by, som kan begge dele, som koncentrerer nogle oplevelsessteder nogle steder, og nogle lommer af boligby, hvor man kan trække sig tilbage.

Jeg tror også, at vi skal blive bedre og bedre til at se byen i børnehøjde. Hvis vi gerne vil have børnefamilier inde i byen, så skal det også være en by, som har noget at give til vores børn, og hvor vi tør sende vores børn af sted i skole osv. Det nytter jo ikke, at vi som familier flytter ind til byen, men at det så i stedet er børnene, der bliver nødt til at pendle dagligt for at komme ud af byen til skovbørnehaven. Byen skal rumme de grønne og de rekreative kvaliteter.

Så det er der, jeg tror, at udviklingen kommer. Jeg tror mere på den blandings-tanke, end jeg tror på, at butikslivet kan redde bymidterne. Jeg tror, at oplevelsesbyen, den rekreative by og boligbyen er dem, vi skal samle i fremtiden,” siger Claus Bech-Danielsen.

Byen skal være for alle, også for de børnefamilier, der gerne vil bo centralt. Skal det lykkes, er det nødvendigt, at de funktioner, som en børnefamilie har brug for, også er til stede i byen, påpeger Claus Bech-Danielsen.



Gentænkning af økonomiske modeller

Men den by, du beskriver der, er jo ikke længere en metropol. Det lyder som en landsby i stedet for en storby, synes jeg. Nogle mennesker ville hævde, at byen stadig bør være 'kolossal, kompleks og kompakt', som digteren Søren Ulrik Thomsen siger det.

"Det er sandt nok, og den kompleksitet skal fortsat være der. Den skal bare ikke kunne mærkes inde i de fredelige lommer som f.eks. Rosenhaven. Vi skal udvikle midtbyerne med nogle forskellige rumtyper, der kan noget forskelligt. Den tætte by er vigtig, men i stedet for bare at smække højhuse op kan man lede efter de områder, hvor der er fortætningsmuligheder i en lille skala. Hvor er den gamle garagegrund? De små hjørner, der kan opgraderes. Den form for fortætning tror jeg kunne være enormt givtig, og det kunne også være en måde at skabe det økonomiske incitament til at udvikle nogle af de kedelige baggårde på en god måde – hvor man kan stille krav til udviklerne og bygherrerne, fordi de får lov til at bygge helt inde i centrum."

Men er det ikke en meget vanskelig operation? For sådan nogle små luksusboliger på små grunde i centrum af byerne bliver vel automatisk nogle meget dyre kvadratmeter, og hvor bliver den sociale mangfoldighed så af?

"Det er naturligvis en vigtig pointe, men jeg tror også, at vi skal udvikle nogle nye økonomiske modeller, sådan som man ser det f.eks. i de udsatte boligområder. I Tingbjergbebyggelsen i København, som ejendomsinvestoren Nrep er ved at fortætte, har man lavet en ordning, hvor de skal bygge 1.000 boliger. Planen er så, at de siger: 'De første 400 boliger tjener vi ikke noget på, de næste 300 tjener vi en smule på, og de sidste 300 tjener vi gode penge på.' En tilsvarende model kunne man forestille sig kunne komme i spil i bymidterne i fremtiden.

Men vi bliver helt sikkert nødt til at gentænke de økonomiske modeller. Den almene bolig er en del af løsningen, men jeg tror også, at man skal udvikle nogle andre boligtyper, der ligger mellem det almene og ejerboligen. Ligesom man måske kunne genoplive andelsboligerne, der pludselig forsvandt. Jeg tror også, at byggefællesskaber kunne være en interessant model for fremtidens byudvikling.



I Odenses nye bymidte er der ingen biler. Til gengæld er der supercykelsti, god plads til gående og letbane.

Det handler om at øge diversiteten på mange planer: økonomisk, funktionsmæssigt, rumligt og æstetisk,” siger byplanprofessoren.

Aktivitet og mindre bidder frem for storskala

Når man går rundt i en større købstad i Danmark, ligner bymidterne i deprimerende grad hinanden med de samme kædebutikker overalt. Samtidig hører vi om butiksdød og om, hvor svært det er at få butikkerne i bycentrene til at leve. Forestiller du dig, at man simpelthen udfaser butikkerne i fremtiden?

”Nej, man udfaser dem ikke, men jeg tror, man må se i øjnene, at de skal koncentreres. Det har man f.eks. gjort i Herning. Der har man skåret den sidste kilometer af gågaderne og koncentreret det, der er tilbage. Det er en model, der virker.

Og så skal kommunerne selvfølgelig også finde ud af at flytte nogle aktiviteter til bymidterne og ikke lægge bibliotekerne ude i periferien f.eks. Man skal sørge for, at der kommer nogle kommunale investeringer i midtbyområderne. Nogle aktiviteter, der kan holde gang i bylivet.”

Hvilke udfordringer giver det arkitekter og planlæggere, når de skal designe den by, du skitserer her?

”Det betyder i hvert fald, at man skal tænke i lidt mindre bidder af byen ad gangen, end man hidtil har gjort. De gængse storskala projekter som f.eks. Ørestad og Jernbanebyen i København tror jeg, man skal passe på med. Det er selvfølgelig noget, entreprenører og investorer synes er meget irriterende, men jeg tror, det er vejen frem. Så vil vi også undgå at gentage efterkrigstidens fejltagelser, hvor enorme områder blev udviklet over få år. Det giver bydele uden historisk dybde.”

Men er det også en anden slags rum, der skal laves i fremtidens bymidter?

”Jeg tror, at det bliver mere varierede rum, hvor der både er elementer i en lillebitte skala og andre steder den store kompleksitet, hvor det hele clasher, og hvor vi kan det hele. Nogle steder skal der være rum, som er for os alle sammen, og nogle steder skal der være rum, som f.eks. primært er for unge. Jeg tror, at vi skal tænke meget mere diversitet – hele tiden,” siger Claus Bech-Danielsen.

Sammenknytning af by og natur

Vil fremtidens bymidte også være mere grøn?

”Ja, den sammenknytning af by og natur, vi har talt om i mange år, den kommer til at tage fart. Jeg tror bare, at det kommer til at ske på mange forskellige områder. Både store parker og mindre grønne spots overalt, hvor de kan klemmes ind. Vi kan jo allerede i dag se, hvordan de grønne og de blå områder i byen er de mest attraktive, og dermed de mest værdifulde.”

Det vil altså sige, at fremtidens bymidte bliver en mere forstadsagtig bymidte. Er det ikke en stor fare? Hvad bliver der af forskellen? Den klassiske storby er jo en hård kontrast til alt det, der er eller var udenom.

”Jo, men det er jo en udvikling, der er foregået i mange år allerede. Man kan sige, at det er paradoksalt, at når vi er inde i byen, så vil vi gerne tilføje den nogle forstads-kvaliteter, mens vi, når vi er ude i periferien, som f.eks. i Vollsmose, så vil vi gerne tilføje den nogle bymæssige kvaliteter. Så vi prøver hele tiden at hente det ind, som ikke er der. Men for at fastholde forskellen og også af bæredygtighedshensyn er det vigtigt, at vi bevarer byens særlige historie. De historiske lag er noget, vi kommer til at dyrke mere og mere inde i bymidterne.”

Det er altså en tæt, blandet by med boliger, biblioteker og butikker, du forestiller dig, men ikke bare det, for i din vision er det ikke nok at bygge tæt, man skal også tænke på, hvilken type boliger man bygger?

”Bymæssig fortætning må ikke bare handle om bygningsmæssig og arealmæssig fortætning. Når vi snakker bymæssig fortætning og øget byliv, skal det i højere grad handle om, hvor mange mennesker der bor i byen. Det skal handle om antallet af boliger og om, hvor mange mennesker vi bor per kvadratmeter i de boliger. Hvis vi laver masser af kvadratmeter, men der kun bor én person per 200 kvadratmeter, så bliver der jo ikke mere byliv. De store boliger er et problem både miljømæssigt og bylivsmæssigt. Vi bliver flere og flere singler på boligmarkedet, og det kan være med til at øge bylivet, da singler ikke i samme omfang som børnefamilierne sidder hjemme hver fredag aften. De vil gerne ud at bruge byens

" Man skal sørge for, at der kommer nogle kommunale investeringer i midtbyområderne. Nogle aktiviteter, der kan holde gang i bylivet.

- Claus Bech-Danielsen

Fremtidens byrum er ikke en statisk størrelse. Der skal både være rum i lille størrelse og rum, hvor der er plads til os alle sammen. Det handler ifølge Claus Bech-Danielsen om at tænke i diversitet, når byrummene planlægges.



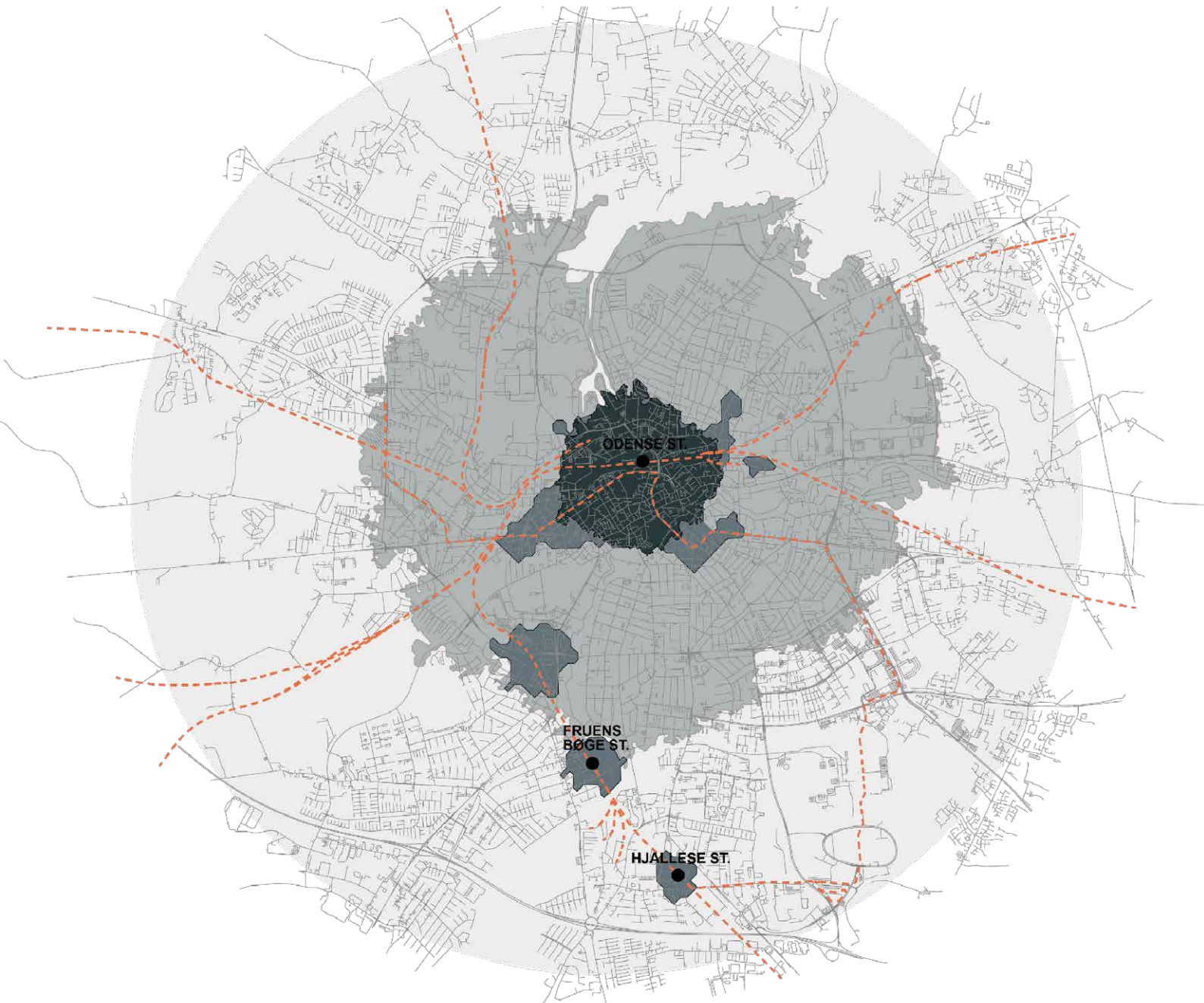


tilbud, så hvis vi husker at lave små boliger til én person, får vi også mere byliv,” siger Claus Bech-Danielsen.

Fremtidens danske by er ikke en radikalt forandret bymidte ifølge byplanprofessoren. Den er snarere en bymidte med varierende rum og skala, forskelligartede funktioner og tilbud og meget mere diversitet. Det er en grøn by og en by med både børnefamilier, par og singler – en gammeldags by, kunne man næsten sige. En by, der helt har glemt Le Corbusier – præcis som Odense.







NÆRHED ER ET AF SVARENE PÅ LOKALE KLIMAUDFORDRINGER

Det er nødvendigt at tage et opgør med den måde, vi gennem årtier har planlagt byerne på. Hverdagslivets væsentligste funktioner skal ligge tæt på hjemmet, og grøn mobilitet skal have førsteprioritet. En gennemførelse af disse principper er et væsentligt svar på de klimaudfordringer, byerne står over for, siger professor Malene Freudendal-Pedersen.

Over hele verden arbejdes med at finde løsninger på byernes udfordrende klimaproblematikker. Erfaringer udveksles gennem netværk, f.eks. det internationale bynetværk C40 og herhjemme i DK2020-samarbejdet, hvor landets 98 kommuner udvikler klimahandlingsplaner, der er i overensstemmelse med Parisaftalen.

En af løsningerne på de lokale klimaudfordringer er ifølge Malene Freudendal-Pedersen – professor i byplanlægning ved Institut for Bæredygtighed og Planlægning på Aalborg Universitet – bymæssig nærhed. Forstået på den måde, at det skal være muligt for et menneske at finde alt det, personen har brug for, i umiddelbar nærhed af, hvor vedkommende bor.

Professoren og en gruppe forskere fra Aalborg Universitet har gennem flere år arbejdet med det anerkendte bystrukturskoncept '15 minutters byen' i både dansk og international kontekst. Konceptet 15 minutters byen blev introduceret af professor Carlos Moreno i 2016 og går ud på at ændre bystrukturen, så borgerne har adgang til de væsentligste af hverdagslivets funktioner inden for en tidsmæssig radius af 15 minutter til fods eller på cykel fra deres bopæl.

Konceptet med 15 minutters byen er et opgør med den byplanlægning, der har været dominerende i adskillige årtier, hvor erhvervs-, bolig- og industriområder har været placeret adskilt. Hvilket igen har medført, at byer har været designet til biler for at gøre det let at komme frem og tilbage mellem de adskilte områder.

Ved at fokusere på nærhed reduceres behovet for at transportere sig, og det har igen betydning for luftforureningen i byen og udledningen af CO₂.

”De 15 minutter er ikke et præcist facit med to streger under, men skal ses som en rammefortælling, som søger at sætte nærhed, livskvalitet og hverdagens tidsforbrug på planlægningsdagsordenen. Derfor indeholder konceptet også 30 minutters territoriet, der handler om, at man kan nå frem til de væsentlige funktioner med f.eks. kollektiv og on-demand transport.

Ideen handler grundlæggende om at ændre eksisterende bildomineret infrastruktur. I de store byer er udgangspunktet derudover at ændre bystrukturen og danne mindre kvarterer med egen bymidte. Uanset bystørrelse er formålet at give aktiv grøn mobilitet førsteprioritet – og dermed opnå de mange afledte effekter,” siger Malene Freudendal-Pedersen.

Hvad er ideen med at opgøre afstand i tid i stedet for distance?

”Fordi det er nemmere at forholde sig til tid end til fysisk afstand. Faktisk så er det jo sådan, at de fleste mennesker allerede kommunikerer. Hvis du spørger nogen, hvor langt der er til et supermarked eller til stationen, vil svaret typisk være, at der f.eks. er 10 minutter at gå. Så ved du instinktivt, at der ikke er langt. Er svaret halvanden kilometer, så er det anderledes. Det er formentlig også nemmere at få folk til at cykle, hvis de ved, at det tager et kvarter, mens fire kilometer kan lyde som lidt langt at træde i pedalerne,” siger Malene Freudendal-Pedersen.

Kortlægning af byens funktioner

Tid kan også bruges i byplanlægning. Ved at tage udgangspunkt i bymidten eller bydelsmidterne og måle ud, hvor langt man kan komme på cykel eller gåben på 15 minutter, er det muligt at finde ud af, hvad der mangler.

Forskerne fra Aalborg Universitet har i deres arbejde kortlagt Odense Kommune og Ballerup Kommune. Odense er Danmarks tredjestørste by og landets fjerdestørste kommune med et indbyggertal på over 200.000. Kommunen består af en stærk bymidte og en række bydele og forstæder. Ballerup Kommune er noget mindre med omkring 50.000 indbyggere.

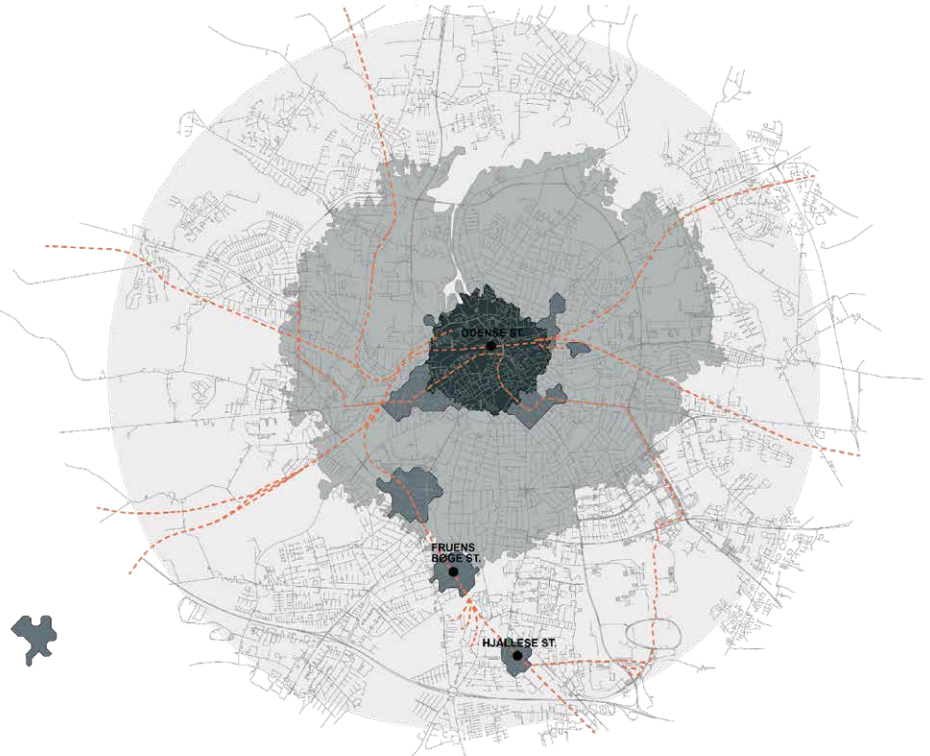
”Men vores tilgang er ens. I Ballerup har vi taget udgangspunkt i S-togsstationen, mens vi i Odense har målt ud fra Odense Station og de to bydelsstationer Dalum og Hjallesø. Derfra har vi kortlagt, hvor langt man kan bevæge sig fra udgangspunktet med henholdsvis offentlig transport, på cykel og i gang.

De oplysninger krydser vi med det, vi kalder for de fem væsentlige hverdagsfunktioner, defineret som ’fornøjelse’, ’omsorg’, ’lære’, ’forsyne’ og ’arbejde’. Når de bliver lagt ind i kortet, er det enkelt at aflæse, hvad der er rigeligt af, og hvad der mangler.

Som byplanlægger eller politiker kan værktøjet bruges til at definere, hvad der skal udvikles på, hvis man ønsker en by eller en bydel, der er tilrettelagt efter samme koncept som 15 minutters byen,” forklarer Malene Freudendal-Pedersen og giver et par konkrete eksempler:

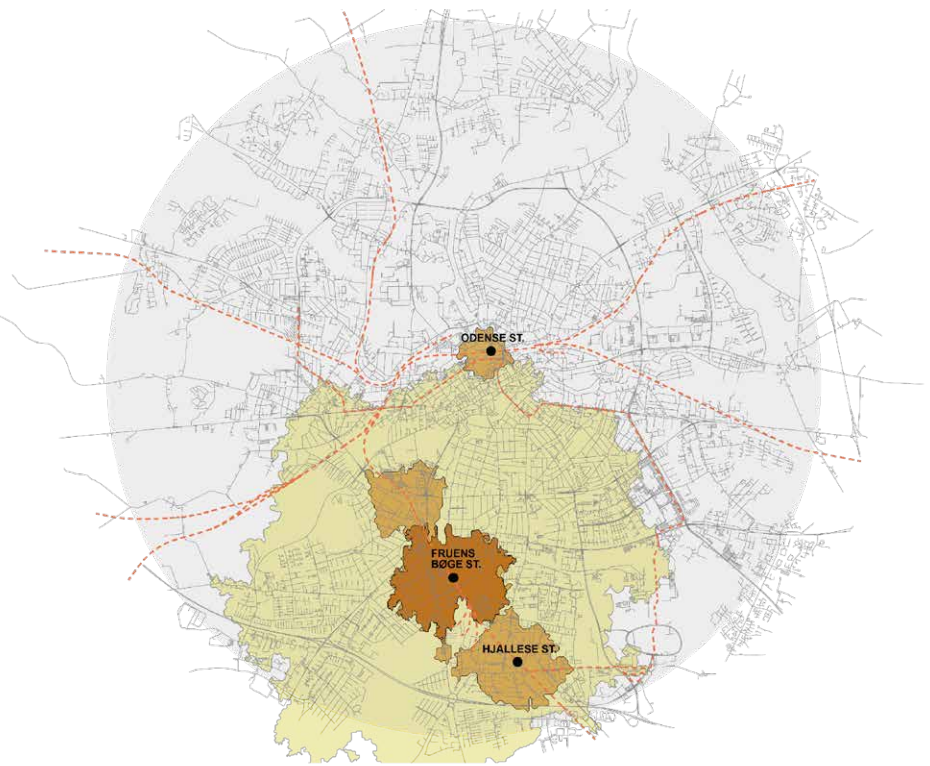
Afstand fra Odense st.

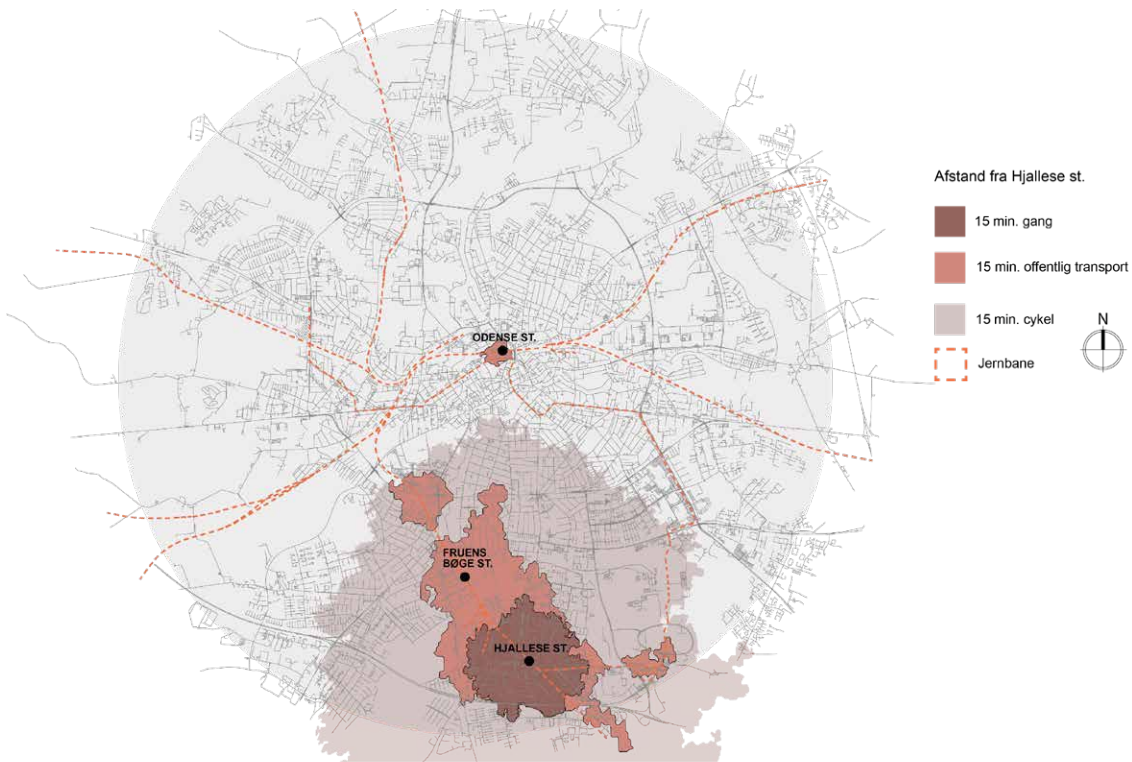
- 15 min. gang
- 15 min. offentlig transport
- 15 min. cykel
- Jernbane



Afstand fra Fruens Bøge st.

- 15 min. gang
- 15 min. offentlig transport
- 15 min. cykel
- Jernbane





Forskerne fra Aalborg Universitet har i deres arbejde i Odense taget udgangspunkt i Odense Station og de to bydelstationer Dalum og Hjallesø. Herfra har de kortlagt, hvor langt man kan bevæge sig på et kvarter med offentlig transport, på cykel og i gang. Ved at krydse de oplysninger med viden om, hvor der f.eks. er indkøbsmuligheder og arbejdspladser, bliver det muligt at se, hvilke funktioner der mangler i et lokalområde. Det giver byplanlæggerne mulighed for at prioritere indsatserne.

”Ser vi på de to bydele i Odense, kan vi gennem kortlægningen se, at ’forsyne’-funktionerne i højere grad er i Dalum. I Hjallesø er der til gengæld placeret et industriområde, som dermed medfører en del ’arbejde’-funktioner, hvor der modsat ikke er samme mængde ’arbejde’-funktioner i Dalum. Det giver derfor mening at planlægge flere ’forsyne’-funktioner i Hjallesø og flere ’arbejde’-funktioner i Dalum.

I Ballerup står transport for knap en tredjedel af de samlede CO₂-udledninger, og der er et politisk ønske om bilfri zoner eller cykelgader. Kommunen er ikke større, end at man med udgangspunkt i Ballerup Station kan komme ud i alle hjørner, men alligevel er byen meget funktionsopdelt, ikke mindst fordi planlægningen fandt sted i efterkrigstiden. Mange boliger er samlet ét sted, mens de store erhvervsområder ligger for sig selv, afskåret fra byen af store veje, anlagt for at gøre det let for bilerne at komme til og fra.

Det er et mønster, vi ser i rigtig mange byer, hvor de store veje så at sige skærer byerne over og gør det vanskeligere eller mindre attraktivt at bevæge sig til fods eller på cykel. Vil politikerne ændre på det, kræver det i et eller andet omfang et opgør med det bestående, på samme måde som man i Odense tog et opgør med Thomas B. Thriges Gade.

Ved at nedlægge gaden har man efterladt bilfrie byrum, der gør det nemmere at gå rundt i området. Kombineret med en ny supercykelsti og en letbane gennem området er det blevet enkelt at komme til og fra bymidten, som i øvrigt ligger helt tæt på banegården. Da området blev omdannet, blev der samtidig etableret mange nye boliger og arbejdspladser. Så hele måden, bymidten er omdannet på, taler lige ind i 15 minutters byen og 30 minutters territoriet, hvor der arbejdes med nye funktioner i en gammel by.”

I Odense opstod muligheden for ny by og pladسدannelse, fordi man nedlagde en bred vej. Kan det andre steder – særligt i etablerede byområder – være svært at gennemføre ændringer i praksis, fordi der f.eks. ikke er plads til rekreative områder?

”Det handler i så fald om at se på, hvad man har af ressourcer, der kan bringes i spil. Måske er der en skolegård i området. Uden for skoletid vil den kunne bruges

" Andre byer vil f.eks. kunne lære af, hvordan man i Odense fik skabt en ny bymidte på fodgængernes og cyklisterens præmisser.

- Malene Freudendal-Pedersen

som et åndehul for borgerne. På samme måde er der måske en kommunal bygning, der kan bruges som mødested, eller et erhvervsbyggeri, som kan benyttes efter aftale.

Men det er klart, at i en byforandring er det ikke tilstrækkeligt at finde svar på, hvordan den teknisk kan gennemføres. Andre betingelser, historiske, sociale og økonomiske, må også tages med i ligningen, betingelser, som er grundlæggende identitetsmarkører i en by.

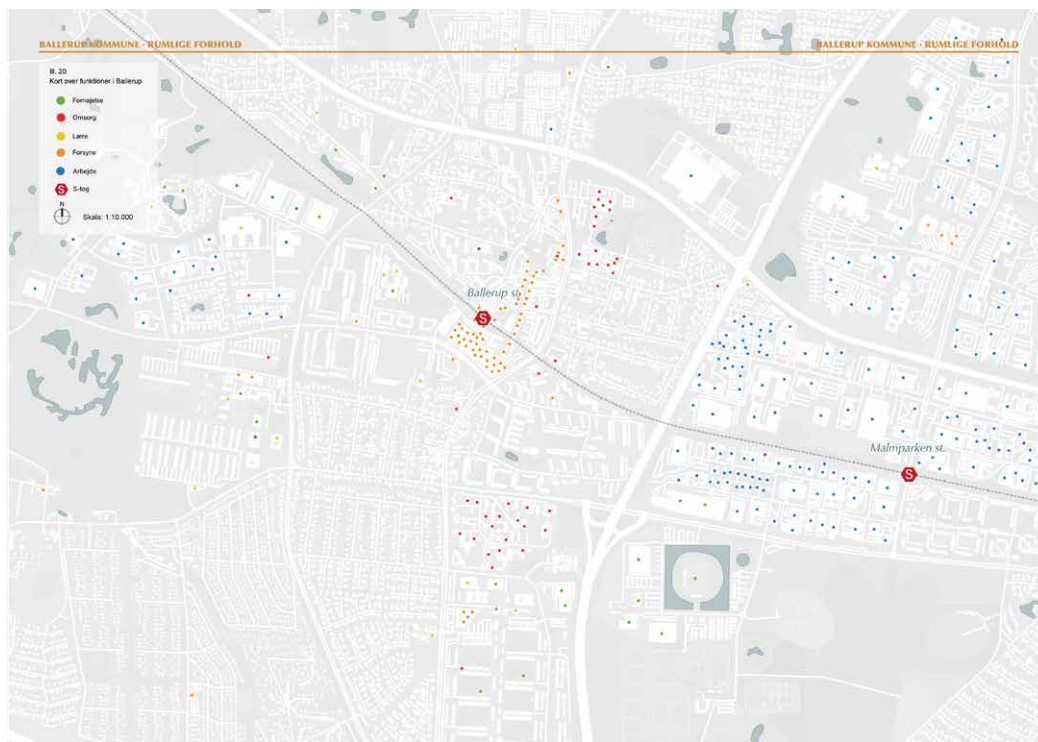
Derfor er det heller ikke muligt blot at tage en byforandring fra en by og implementere den 1:1 i en anden by, selv om det kan virke fristende og lyde enkelt. Omvendt betyder det ikke, at det er forfra hver gang. Der er megen læring, man kan tage med sig.

Andre byer vil f.eks. kunne lære af, hvordan man i Odense fik skabt en ny bymidte på fodgængernes og cyklisterens præmisser, og hvordan det lykkedes at få taget et markant opgør med bilismen i form af nedlæggelsen af en bred trafikeret gade. Læringen skal dog implementeres på en måde, der passer til den konkrete by, ikke omvendt, og der er den grundige kortlægning et godt udgangspunkt," siger professoren.

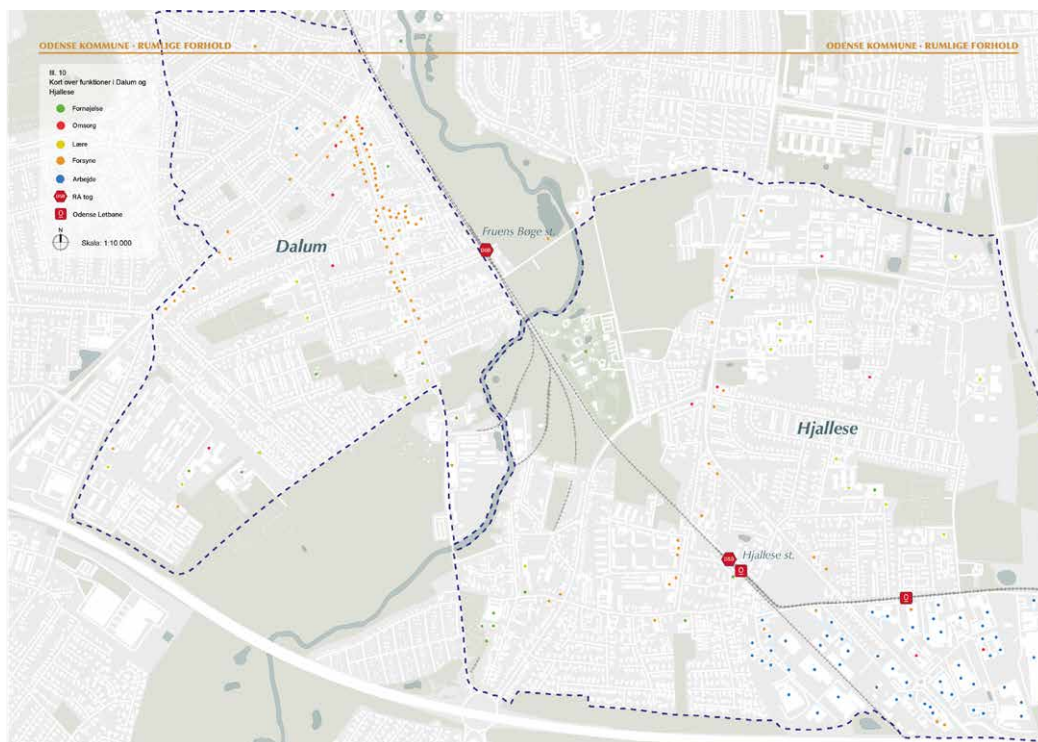
Samme udfordring, forskellige løsninger

Kritikerne af konceptet fremhæver bl.a., at mange af de principper, der findes i 15 minutters by-konceptet, er noget, kommunerne har arbejdet med i årtier. At byer for mennesker og det at dele byen op i mindre kvarterer længe har været dagsordenen. Har de grund til den kritik?

Ballerup er en typisk efterkrigstids-by, der er meget funktionsopdelt. Boliger ligger samlet ét sted, mens de store arbejdspladser er placeret samlet i et andet område. Områderne er adskilt af en stor vej, der gør det mindre attraktivt at cykle. Vil man ændre det, kræver det et politisk opgør med det bestående, påpeger Malene Freudendal-Pedersen.



Det er ifølge Malene Freudendal-Pedersen ikke tilstrækkeligt at basere byudviklingen alene på en kortlægning af de funktioner, som er til stede, samt de funktioner, som mangler, sådan som det er gjort i Dalum og Hjallesø. Man er også nødt til at inddrage historiske, sociale og økonomiske aspekter.



”Der, hvor konceptet udfordrer den traditionelle danske byplanlægning, er, at det tager udgangspunkt i de lokale behov og det hverdagsliv, der leves. Det kræver, at flere fagdiscipliner og forvaltninger inddrages, og at forskellige elementer håndteres sideløbende og på tværs. Byplanlæggere har en tendens til at kigge efter løsninger, som er nemme at kopiere. Ikke mindst fordi man så også kan kopiere de politiske argumenter for at gennemføre disse løsninger.

I vores arbejde med Odense og Ballerup kan vi se, at der er mange sammenfald, og derfor er det naturligt at tænke, at det er plug and play. De politiske planer og visioner om f.eks. en mere grøn og en mere inkluderende kommune ligner hinanden og vil gøre det i mange kommuner. På samme måde udtrykker borgerne mange af de samme hverdagslivsønsker. Men de rumlige forhold er meget forskellige. Ikke bare mellem Odense og Ballerup, men også mellem Dalum og Hjallese.

Det understreger igen, at det ikke er muligt at overtage en anden bys koncept 1:1. Der er nødt til at ske en tilpasning til den lokale kontekst. Målene kan godt være de samme i både den internationale storby, i København og i den mindre købstad, men midlerne skal være forskellige, hvis det skal lykkes,” siger Malene Freudendal-Pedersen.

Som et andet eksempel på lokal kontekst beskriver forskergruppen i rapporten ”15 minutters byen – Kort fortalt”⁵, hvordan byerne Paris og Portland har løst et ønske om mere grøn mobilitet på to forskellige måder.

I Paris har bystyret fjernet 60.000 parkeringspladser for at skabe plads til cykelstier. Det er gjort, fordi Paris som en gammel, kompakt by ikke har plads til at udvide det samlede trafikareal og derfor må udnytte det eksisterende byrum ved at tage plads fra bilerne til fordel for en cykelinfrastruktur.

Arbejdet startede under COVID-19-pandemien, hvor der blev anlagt midlertidige cykelstier, så borgerne kunne undgå at benytte offentlig transport. De midlertidige cykelstier, der blev etableret på eksisterende vejbaner, er siden gjort permanente, og bystyret har en ambition om, at hele Paris skal være dækket af cykelstier i 2026, i takt med at biltrafikken reduceres.

I Portland, som er en mere spredt by med bedre plads, er fokus i stedet på at udbygge cykel- og gåinfrastrukturen for at gøre det lettere, billigere og sundere at transportere sig mellem hverdagslivets aktiviteter.

”Målet har været det samme i begge byer, nemlig at få flere til at cykle i stedet for at bruge bil. Men metoderne har været vidt forskellige, fordi byerne er forskellige,” siger Malene Freudendal-Pedersen.

Synergi af handel, grøn mobilitet og bytryghed

Synergieffekterne ved 15 minutters by-konceptet er mange, viser Aalborg Universitets studier. For eksempel er handelslivet ikke afhængigt af, at kunderne kan nå butikkerne med bil, for når man bevæger sig rundt i byen til fods eller på cykel, er det nemmere at kigge spontant ind i en butik, man måske ikke havde prioriteret at nå via bil.

Ofte bliver det fremført, at det vil gå ud over butikslivet, at man ikke kan køre lige til døren i bil?

”Det er også et argument, jeg tit hører. Men forskningen både herhjemme og i udlandet peger i en anden retning. Også kulturliv, biblioteker, foreninger og andre samlingssteder nyder godt af denne effekt. Med bilen skynder man sig at komme frem og væk igen. På gåben bliver man let inspireret, og det er let at stoppe op og lige gå ind, når man ser nogle ting i vinduet. Man kan simpelthen fysisk nå at stoppe op - og det er desuden et tiltrængt break fra bilernes høje CO₂-udledning i byerne.

Vaner er svære at ændre, og vi er vant til at se bilen som værende øverst i transporthierarkiet, så den sætter vi ofte automatisk som centrum i vores familielogistik og mobilitet. Men når byens rammer ændres, så forvandles gåturen hjem fra børnenes institution til en grøn oplevelse for både børn og forældre. Børn kan gå og cykle selv, og der er ro til at føre en samtale om dagens dit og dat. Det giver frihed, fællesskab og kombinerer funktioner som børnelogistik, nærvær og naturoplevelse. Det bliver en mental pause.



Bymidteforandringen i Odense er sket med udgangspunkt i, at borgerne skal bevæge sig rundt til fods eller på cykel. Malene Freudendal-Pedersen peger på, at det har den effekt, at man bliver længe-re i bymidten, og at det er nemmere at stoppe op og blive inspireret, når man ser nogle ting i et butiksvindue.

Den grønne mobilitet, som cykel- eller gåturen til og fra arbejde kaldes, er også en nødvendig faktor i en folkesundhed, som med fordel for både alle og den enkelte kan forbedres ved daglig bevægelse.

En ny bystruktur som f.eks. den i Odense bymidte øger incitamentet til netop dette. Den nye bymidte giver også nye fællesskaber, fordi flere opholder sig mere i byens rum. Vi møder mennesker, der er anderledes end os selv – og vi kan sidde og tale sammen under det store træ ved H.C. Andersen-museet. Hele det her med at være i byen, at bruge bymidten som åndehul og opladning, kræver, at den har en struktur, hvor ens behov let og trygt kan gå op i en højere enhed – også uden bil. Det har man opnået med omdannelsen af Odense, hvor den samlede bymidte har gjort det lettere at klare mange af dagligdagens gøremål til fods eller på cykel,” siger Malene Freudendal-Pedersen.

Få borgerne med

15 minutters byen har som byplanlægningskoncept et overordnet formål om at skabe bæredygtige byer – miljømæssigt, socialt og økonomisk. Det understøttes retorisk gennem fortællinger om f.eks. ”den gode by”, ”den bæredygtige by”, ”det gode liv” eller forestillinger om, hvordan en alternativ fremtid kan se ud for byens indbyggere.

Vi mennesker er forskellige, hvad vi betragter som det gode liv eller den gode by er forskelligt. Hvordan reagerer folk på at få fortalt, hvad der er rigtigt og forkert?

”Det tror jeg helt generelt, at man skal lade være med. I stedet kan man lade borgerne selv være med til at formulere det. I vores arbejde med Odense og Ballerup valgte vi at opsøge mennesker i forskellige aldre på gaden for at få deres fortælling af, hvad der var godt i deres by, og hvad de savnede. Det viser sig ikke uventet, at det afhænger meget af, hvilken alder de er i, altså om de er unge, der vil hænge ud med venner, børnefamilier med en travl hverdag eller pensionister. Hver gruppe har sit hverdagsliv, som skal kunne understøttes af de funktioner, der er i deres bymidte.

Vi anbefaler stærkt kommunerne at gennemføre interviews med en række borgere, fordi det giver rum til refleksion og nuancer. Interviews kan foretages forskellige steder i en by, hvor forskellige målgrupper er til stede. På samme måde kan fokusgrupper give væsentlig viden om forskellige holdninger, problemer og løsninger.

Den dygtige kommune vil tage essensen af disse samtaler og kombinere det med kommunens politiske planer, strategier og visioner samt de rumlige forhold. På baggrund af det kan man formulere en række temaer, som kommunikativt kan formidles som storylines, der giver mening for modtagerne. Det er ikke det samme, som at alle vil synes, at alt er en god idé, men man kan jo godt være uenig og samtidig forstå, hvorfor tingene alligevel bliver, som de bliver.

I Odense er en af de politiske ambitioner, at alle skal have adgang til grønne områder inden for 300 meter. Vores kortlægning viser, at der er store, grønne områder i kommunen. Og de borgere, som vi talte med, gav udtryk for, at de oplevede

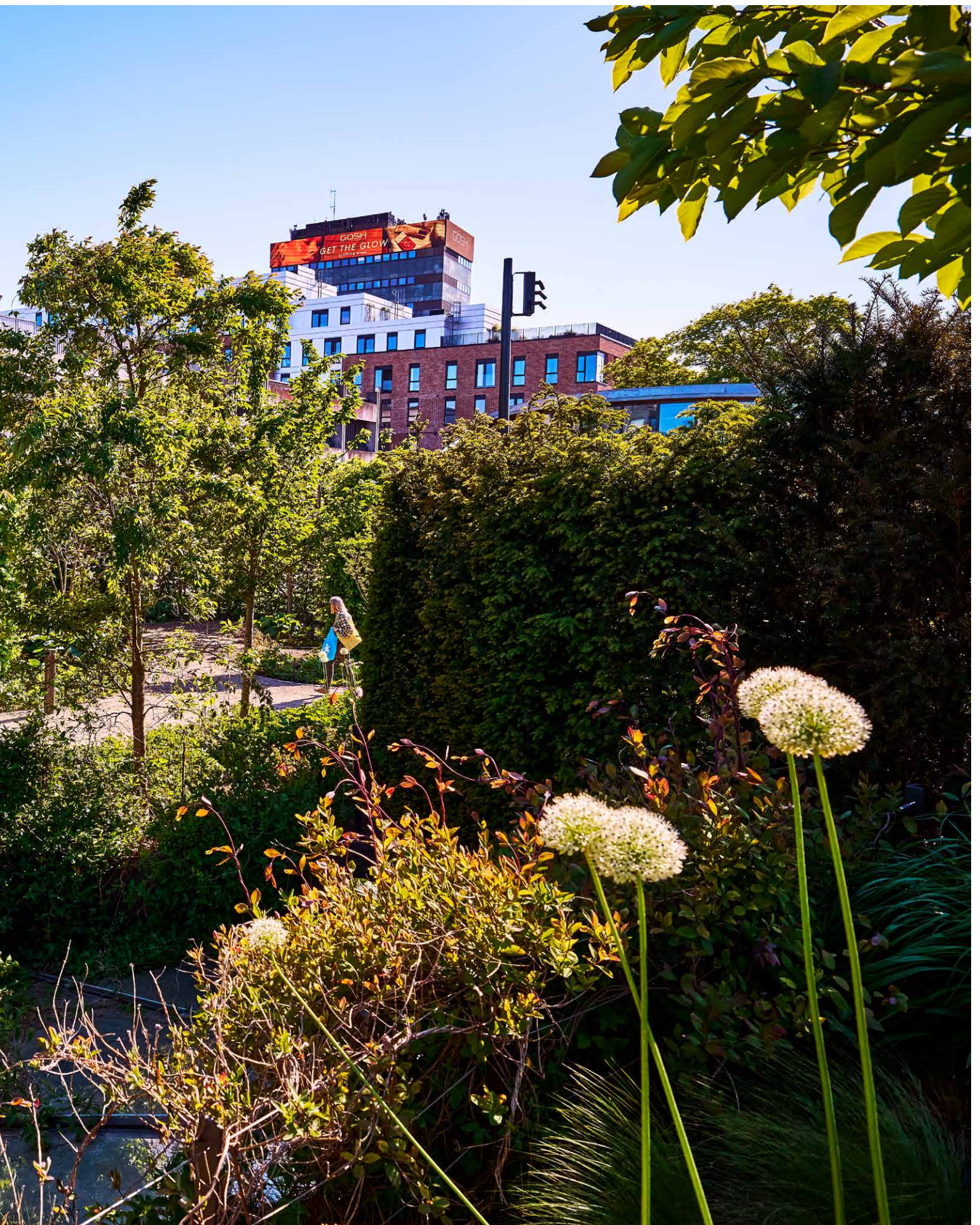
" Klimaforandringerne er en af de store problematikker, byer globalt står over for at håndtere. Disse udfordringer kræver store ændringer i den måde, vi strukturerer byerne på. På samme måde oplever jeg en interesse fra de unge for at være i de nære fællesskaber, mens børnefamilierne i større grad prioriterer tiden sammen med børnene i stedet for at sidde i trafikken. Og for det stigende antal ældre vil det være en værdi at have nærhed til de funktioner, de får brug for i hverdagen.

- Malene Freudendal-Pedersen

naturen som et sted, hvor der var fred og ro, og som noget, der skulle være tæt på borgerne. Det kunne vi koge ned til en storyline, som hed 'Kvarterbyen Odense, en storby med naturens ro og oplevelser, lige uden for døren'. En storyline, som sætter en politisk ambition om at være en grøn storby og samtidig taler til folks følelser.

På det byplanmæssige plan kan det bruges til at forbinde nye områder med de eksisterende grønne områder og til at tænke nye parker og grønne områder generelt ind i byudviklingen.





I Ballerup brugte vi samme tilgang. Et af ønskerne fra politisk hold er, at kultur- og fritidsliv skal danne rammerne om stærke fællesskaber, og vi kunne konstatere, at der faktisk var mulighed for, at de kommunale bygninger kunne åbnes til multifunktionelt brug. Samtidig gav særligt de unge udtryk for, at der manglede mødesteder. Det samlede vi i storylinen 'I vores Ballerup skaber vi fremtiden sammen gennem stærke fællesskaber'. Linjen fortæller, at det her er noget, vi skal gøre sammen. 'Vi' kan ud over politikerne f.eks. være boligforeninger, lokale virksomheder og sportsforeninger, der går sammen i partnerskaber," siger professoren.

Ser du for dig, at byerne herhjemme og i resten af verden i løbet af få årtier vil være indrettet som 15 minutters byer?

"Klimaforandringerne er en af de store problematikker, byer globalt står over for at håndtere. Disse udfordringer kræver store ændringer i den måde, vi strukturerer byerne på. På samme måde oplever jeg en interesse fra de unge for at være i de nære fællesskaber, mens børnefamilierne i større grad prioriterer tiden sammen med børnene i stedet for at sidde i trafikken. Og for det stigende antal ældre vil det være en værdi at have nærhed til de funktioner, de får brug for i hverdagen. Livet leves også i mellemrummene, på legepladsen, på torvet og i fællesskabet.

Så svaret er, at ligesom konceptet gør gavn i Paris, Milano og i mange andre internationale storbyer, så kan konceptet også gøre gavn i byer i Danmark. Så jeg ser et stort potentiale for at implementere konceptet i flere byer," siger Malene Freudendal-Pedersen.

I forskernes arbejde med Odense og Ballerup opsøgte de borgere i forskellige aldre for at få deres bud på den gode by. Mens de unge gerne ville hænge ud med vennerne, havde børnefamilierne og pensionisterne andre behov.





EN BYMIDTE BØR KUNNE RUMME DET HELE

Arkitektur og design spiller en væsentlig rolle for, hvad en bymidte eller en by skal indeholde. Det samme gør strategi og branding, hvilket 'I Love Ny Odense' er et godt eksempel på, siger seniorforsker Marie Stender. Hun mener, at en bymidte skal kunne rumme det hele, men at det hele ikke behøver at foregå samme sted.

Der foregår en konkurrence mellem byer om at tiltrække investeringer, borgere, virksomheder og talentfuld arbejdskraft. Det er en konkurrence, som har været i gang de seneste årtier, ikke bare i en dansk kontekst, men som en del af globaliseringen. Ifølge antropolog og seniorforsker Marie Stender ved BUILD, Aalborg Universitet, handler en del af den konkurrence om at skabe attraktive steder.

Hvad forstår du ved attraktive steder?

”Det at være attraktivt sted eller en attraktiv by er noget, der skifter, hvilket Odense bymidte er et meget godt eksempel på. Med etableringen af Thomas B. Thriges Gade i efterkrigstiden blev den centrale del af byen forandret efter modernistiske planidealener. Byen skulle være en friktionsfri maskine ud fra Le Corbusiers principper med, at industrien er ét sted og boligerne et andet sted, bilerne kører dér, og fodgængerne går dér, og funktionerne er i høj grad skilt ad. Det hele skulle fungere så effektivt og gnidningsløst som muligt. Det var progressivt i datidens perspektiv, og med til det hørte at lægge en stor vej ind tværs igennem en by.

Siden er der sket et skift i idealerne, og hvad der anses som progressivt. Nu er det mere rettet imod det, vi kan kalde oplevelsesbyen. Hvor det i høj grad handler om at genfortrylle byrummene, hvor der er en indbygget kritik af fortidens valg om, at steder er bygget til biler snarere end til mennesker.

Så der er i høj grad fokus på at skabe attraktive steder, hvor der er liv og aktivitet, og hvor der også gerne må være en friktion. Hvor man støder ind i noget og bliver overrasket, mærker noget og går på opdagelse.

Skal vi se på, hvor idealet i særlig grad er i dag, så er vi på vej mod den vilde og våde by. Hvor byen ikke længere kun er for mennesker, men også er designet til at indeholde andre arter og natur kombineret med tiltag, som kan håndtere nogle af de klimaudfordringer, vi står over for, f.eks. hvordan store mængder regnvand håndteres.

På den måde afspejler Odense bymidte ganske godt de skiftende idealer, der har været de sidste 60-70 år.”

Vi planlægger i én tid og realiserer i en anden, fordi store stedlige forandringer nemt tager mere end et årti at gennemføre. Ville man i dag vælge andre greb i en stedsudvikling end for bare 10-15 år siden, f.eks. fordi hele klimadebatten har udviklet sig?

”Det siges – lidt sarkastisk – at byplanlægning i virkeligheden bare handler om parkeringspladser. Det er i hvert fald ofte det, man ender med at diskutere, også med offentligheden. I Odense valgte man at etablere byrum, som både er flotte, grønne og bilfrie, men samtidig har man anlagt en stor parkeringskælder under hele området, som alt andet lige har krævet en hel del beton. Spørgsmålet er, om man ville have gjort det anderledes i dag, altså om man ville have valgt, at bilerne slet ikke måtte komme ind til bymidten. For at vise, at en moderne storby er grøn og rummer biodiversitet, ikke bare som noget, der er lagt ovenpå, men som hovedingrediensen.

I min forskningsgruppes aktuelle forskningsprojekt Respond kan vi f.eks. også se, hvordan COVID-pandemien fra 2020 til 2022 nærmest fungerede som et hævemiddel for den grønne debat. At behovet for grønne områder i byerne blev meget større.”

Ser du den dagsorden slå igennem i de byudviklingsprojekter, der finder sted i dag?

”Ja, der blev truffet politiske beslutninger under pandemien, som vægtede adgangen til grønne byrum højt. Og vi ser også, at det i stigende grad bliver debatteret, om man helt skal udelukke bilerne fra nye bydele eller eksisterende bydele, der forandres. Hvor bilisterne før var en dominerende gruppe, der måtte tænkes ind, så kigger vi nok ind i en fremtid, hvor de ikke nødvendigvis er det.

Igen handler det også om, hvem det er, man bygger byen til. Og der er tendensen, at man designer til den urbane middelklasse. I København kører de typisk på cykel og betaler 55 kr. for en bestemt kop kaffe på en bestemt café. Så gøres cykelstier bredere, ikke mindst på grund af de mange ladcykler, som er kommet til i løbet af de seneste år.”

I Love Ny Odense

Hvad gør det for selvforståelsen blandt byens borgere, når man fra politisk hold siger, at indtil videre har byen været en provinsby, som har været præget af industri og af biler, men nu laver vi det om til en moderne storby, hvor der i stedet skal være fokus på samvær og på andre kvaliteter?

”Selvforståelsen er ikke bare én ting, der findes mange forskellige grupper af borgere og aktører i en by. Det gør stedskabelse enormt interessant, og det er bestemt ikke konfliktfrit, for ikke alle er enige om, hvad byen eller et sted skal indeholde. Det så vi i debatten om Odenses udvikling, og det ser vi stort set alle andre steder, hvor der skabes forandring.

Det fysiske er ét element, men der er også noget andet på spil i at skabe et sted, som handler om identitet. Det er ikke nok at lukke en gade eller at have en gennemarbejdet helhedsplan. Uanset hvor dygtig man er til at designe og arbejde på alle de forskellige parametre, så tager det tid at udvikle byer, eller bygninger for den sags skyld, og verden når altid at forandre sig i mellemtiden. Det samme gør vi mennesker, og derfor ender vi ofte med at gøre noget andet, end arkitekter og planlæggere havde tænkt sig.

Derfor handler det om at arbejde med arkitektur og design på den ene side og med tiltag til at skabe bestemte typer af byliv på den anden side. Og at brande sig på det. I Odense har man branded sig på 'I Love Ny Odense', som er sjovt, fordi man tager noget så arketyrisk som 'I Love New York' og bruger det som et signal om, at man nu er ved at udvikle sig til en moderne storby. Det er selvfølgelig noget, der er planlagt og arbejdet strategisk med. Hvor der også er tænkt over, hvilke butikker og cafeer der skal være til stede i byen, hvilke events der skal til for at 'få gang i gaden', og hvordan tilstedeværelsen på de sociale medier skal bruges til at skabe opmærksomhed om byen som et sted, hvor det er godt og levende at være.”

Hvor afgørende er valget af bymidte for den by, man gerne vil skabe? I Odense har man f.eks. valgt at have en bymidte med en blanding af boliger, liberalt erhverv, butikker og restauranter ud fra et ønske om, at der skal være liv på mange tider af døgnet.

" Uanset hvor dygtig man er til at designe og arbejde på alle de forskellige parametre, så tager det tid at udvikle byer, eller bygninger for den sags skyld, og verden når altid at forandre sig i mellemtiden. Det samme gør vi mennesker, og derfor ender vi ofte med at gøre noget andet, end arkitekter og planlæggere havde tænkt sig.

- Marie Stender

"Det er ret afgørende. Bymidten er identitetsskabende for flere end bare dem, der bor i nærområdet. Den er med til at give en forståelse af, hvad det er for en by, man bor eller opholder sig i. Hvad den særlige historie er på det her sted, uanset om det er en meget gammel bymidte eller en ny og moderne. Selv om man bor i et parcelhuskvarter et stykke fra bymidten, så vil oplevelsen af at bo i en progressiv by med nyt byggeri og f.eks. en letbane alligevel slå igennem på selvfølgelig. Det skaber identitet.

Samtidig er valget med at ville have mange funktioner og en blandet bymidte ikke helt let. Når det kommer til stykket, er der ikke mange mennesker, som vil have larm og lugt lige uden for vinduet, og det kan jo meget vel følge med, hvis stedet er planlagt til at have blandede funktioner."

Glem den perfekte plan

Kan et byområde blive så designet og rettet mod en bestemt gruppe, at resultatet bliver det modsatte af det ønskede, altså et byområde, der opleves som ekskluderende for alle dem, der ikke passer ind i målgruppen?

”Det kan det bestemte. Både ved at man f.eks. får lagt for meget vægt på yngre generationer med udesteder og natteliv og ikke medtager ældre generationers behov for indkøbssteder og tryghed. Og ved et socialt ekskluderende design, hvor man nemt kommer til at glemme de mere skjulte steder i byen, hvor der kan udfoldes et andet byliv. Hvor øldrikkeren kan sidde i fred og ro, eller den hjemløse kan ligge på en bænk, uden at det vækker anstød.

Derfor er det afgørende, at der er fleksibilitet indbygget i processerne og i det endelige udkomme af en forandring. For man kan og skal – vil jeg sige med baggrund i min forskning – ikke lave den fuldstændig detaljerede, perfekt gennemtænkte plan, som bare skal køres igennem. Der skal være en fleksibilitet, som kan optage nogle af de forandringer eller ting, der pludselig dukker op undervejs. Det er en fuldstændig central udfordring.”

Er det ikke svært at indarbejde fleksibilitet i særligt stort omfang i en omfattende byomdannelse, som er nødt til at være meget snævert planlagt, hvis det hele skal gå op? Fordi der indgår en proces, hvor man inddrager borgerne og efterfølgende sælger byggefelter, og der er man nødt til at være ret præcis på, hvad man lover?

”Jeg mener godt, at man både kan have en indledende borgerinddragelse eller høring og samtidig gøre det klart, at det ikke er muligt at lægge alle rammer fast fra start. At det også er nødvendigt at skabe rum for, at forskellige aktører kan komme ind og være med til at sætte deres præg på udviklingen.

Risikoen ved at låse sig fuldstændig fast på en arkitektonisk idé uden inddragelse er, at man ender med noget, der er uaktuelt og sjælløst. At området opleves lidt for iscenesat eller kulisseagtigt. Rigtig by kræver, at forskellige tider, forskellige

mennesker, forskellige sociale grupper indtager stedet. Og lægger et nyt lag til, interagerer med hinanden og sætter deres præg på stedet.

På samme måde kan man godt arbejde med det, der skal bygges på de byggefelter, der sælges. Grundlæggende ved at sikre, at det hele ikke bliver ens eller kun til en bestemt målgruppe, som vi har set i nogle udviklingsområder, men derimod at sikre, at der bliver plads til diversitet. Både til eksklusive boliger, almene boliger, studieboliger og seniorboliger. Og ved at anlægge byrum, der kan noget forskelligt. Både menneskelig diversitet og biodiversitet bør i højere grad være i fokus.

Der sker ofte det i en udvikling af eksisterende steder, at man bruger energi på at få kortlagt de eksisterende bygninger, men der sker ikke en social kortlægning. Der bliver ikke tænkt i, hvordan de sociale ressourcer kan involveres og bygges videre på.”

Ikke alt skal foregå samme sted

Kan og skal en bymidte kunne rumme det hele?

”Man bør have som ideal at rumme det hele. Men det hele behøver ikke at foregå præcis samme sted, og ikke alle steder behøver at være lige levende. Restaurations- og butikslivet kan godt koncentreres bestemte steder, og så kan der være andre steder med plads til ro, rekreation og natur. Udfordringen ved det er selvfølgelig, at det så ikke bliver en blandet bymidte, men en bymidte, der er opdelt til forskellige målgrupper. Så det kommer først og fremmest an på bymidtens størrelse. En stor bymidte kan godt have forskellige funktioner, som kan være geografisk bestemt, mens en mindre bymidte rummer det hele.”

Er der en indbygget risiko i en byomdannelse eller forandring af et sted, at der tilføres så meget nyt, at borgerne ikke længere føler, at de hører hjemme der?

”Det er en risiko. Jeg arbejder med udsatte boligområder, som er en anden kontekst, men det er de samme planlægningsparadigmer, der tages udgangspunkt i, altså man vil gerne skabe den blandede by, hvor det tidligere har





været mere monofunktionelle boligområder med grønne områder mv. Her er tilbagemeldingen ofte, at beboerne anerkender, at det er blevet flot, men at de ikke længere oplever, at det er deres sted. For eksempel fordi vi omdanner de meget store græsarealer, der ofte er mellem bygningerne i de udsatte boligområder, som blev bygget ud fra modernistiske principper. Målet ved en omdannelse er ofte at skabe mere vild natur og blandede funktioner, som skal tiltrække byliv og gøre det spændende, men rigtig mange beboere har virkelig gode barndoms minder om at kunne løbe frit rundt mellem blokkene på de store plæner. Derfor oplever de et tab.

Så vi skal selvfølgelig også passe på, at vi ikke bliver så forblændet af vores tids byplanidealer, at vi ikke kan se de reelle kvaliteter i forskellige steder, både fysisk, arkitektonisk og socialt. Vi skal bygge videre på de historier, identiteter, det sociale liv, der allerede findes. Derfor er en social kortlægning og involvering af folk undervejs en fuldstændig central del af sådan en omdannelse.”

Selv om en bymidte skal kunne rumme det hele, så skal alt ikke nødvendigvis foregå samme sted. Restaurantlivet kan f.eks. samles et sted, butikslivet et andet, og så skal der være områder med plads til ro, påpeger seniorforsker Marie Stender.



KLAR STRATEGI OG GODE RAMMEBETINGELSER TILTRÆKKER INVESTORER

Det er i høj grad op til kommunerne selv at få investorerne trukket til. Imødekommenhed, fleksibilitet og en klar vision for, hvordan byen skal udvikles, er væsentlige parametre, siger Nikolaj Stampe, ejendomschef i PKA, og Bjarke Roed-Frederiksen, cheføkonom i EjendomDanmark.

Siden byomdannelsen i Odense for alvor tog fart med lukningen af Thomas B. Thriges Gade i sommeren 2014, har en række store pensionskasser og andre private developere valgt at etablere projekter i byen. Nogle af dem i bymidten, andre i nye områder, der er blevet byudviklet.

Pensionskassen PKA, der har over 360.000 medlemmer og en formue på mere end 440 mia. kr., har valgt at investere massivt i Odense og har siden 2017 været partner i flere store projekter.

”Vi har faktisk været i Odense i mange år med mindre ejendomme. Men Odense var en by, der var gået lidt i stå, der skete ikke meget, og derfor holdt vi os tilbage med at investere i byen,” siger Nikolaj Stampe, ejendomschef i PKA.

Hvad var det, der fik jer til at se på Odense med nye øjne?

”Kommunalpolitikere lancerede i 00’erne en række strategier for, hvordan byen skulle udvikles. Både med omdannelsen af bymidten og med mere kulturliv samt en udvikling af erhvervslivet. Det betød, at selv om industriarbejdspladserne forsvandt, så kom byen hurtigt og godt ud på den anden side. Så kombinationen af hospital, universitet, gode vilkår for erhvervslivet og samtidig et fokus på kultur betød, at vi begyndte at lægge mærke til og få en tro på Odense.

Da strategierne efterhånden blev realiseret, bl.a. med lukningen af Thomas B. Thriges Gade, kunne vi konstatere, at kommunen så at sige turde stikke spaden dybt for at lave de rigtige løsninger. Det er noget, der giver os trykthed som ejendomsinvestor. Samtidig havde vi i PKA vedtaget en strategi om, at vi ville være til stede i de store byer i Danmark, så på det tidspunkt begyndte vi at undersøge, hvad der var af muligheder i Odense,” fortæller Nikolaj Stampe.

I 2017 annoncerede PKA det første store projekt i Odense. En investering på 250 mio. kr. i et byggeri på omkring 12.000 kvadratmeter omfattende 144 boliger centralt i byen nær banegården. Siden har pensionsselskabet sammen med byudviklingsvirksomheden A. Enggaard investeret i 30.000 kvadratmeter på en tidligere slagterigrund midt i byen, i yderligere 30.000 kvadratmeter på Odenses gamle inderhavn og står nu over for at udvikle et projekt på 86.000 kvadratmeter på en grund, der oprindeligt var afsat til opførelse af et shoppingcenter i Odense centrum. Nu etableres der i stedet en bydel med boliger og erhverv, servicevirksomheder og et hotel.

" Da strategierne efterhånden blev realiseret, bl.a. med lukningen af Thomas B. Thriges Gade, kunne vi konstatere, at kommunen så at sige turde stikke spaden dybt for at lave de rigtige løsninger. Det er noget, der giver os tryghed som ejendomsinvestor.

- Nikolaj Stampe

"Vi har udviklet de her områder i samarbejde med Odense Kommune, og hver gang har det krævet nye lokalplaner at realisere projekterne. Vi har oplevet en tilgang fra kommunen, der har handlet om at være imødekommende og indgå i en positiv dialog. Når vi som investor mødes af en kommune, som ønsker at nå resultater og skabe udvikling sammen med os, så bestyrkes vi i, at det er et sted med perspektiver," siger Nikolaj Stampe.

En simpel kalkule

At det er lykkedes Odense Kommune at tiltrække investorer i stort omfang, hænger sammen med flere ting, mener Bjarke Roed-Frederiksen, cheføkonom i EjendomDanmark, der er brancheorganisation for ejere, udlejere og administratører af fast ejendom i Danmark og har omkring 3.000 medlemmer.

"Den positive udvikling i Odense skyldes bl.a. kommunens bevidste valg om at genopfinde bymidten som et attraktivt sted for mennesker. Med alle de behov, vi har i vores hverdag, inden for rækkevidde. Derudover har kommunen været meget fleksibel i forhold til lokalplaner, byggeansøgninger og til at udpege nye udviklingsområder. Samtidig har det lokale erhvervsliv udviklet sig positivt, og Odense har et godt ry som uddannelsesby, som trækker mange unge til. Så der har været mange spillere, som har været enige om vejen at gå, og der er fortsat et godt udviklingspotentiale. Det er alt sammen noget, en investor ser på, når de regner på, hvor der skal investeres.

Det har også betydet, at Odense er kommet ret højt på listen hos de professionelle investorer og developere, for det er en simpel kalkule, der ligger bag. Man regner på, hvad det koster at opføre ejendommene, hvilket som regel er ret ens, uanset hvor man er i landet, og så ser man på, hvad man kan få af indtægter. Hvis det er en levende by og en god beliggenhed, så kan man få en højere husleje,” siger Bjarke Roed-Frederiksen.

Hvis man som kommune ønsker at tiltrække investorer, handler det så om i første omgang at se indad og gøre sig attraktiv?

”Jo mere attraktiv man kan gøre sig, jo bedre er det. Her spiller det også ind, hvilke visioner man har for hele byen, og hvordan man byplanlægger i forhold til, om der er liv i bymidten, hvad der f.eks. er af skoler og daginstitutioner, byens stisystemer og kollektive trafik. Det er ikke sikkert, at man har det alt sammen nu, men der skal ligge en plan for det.

I Odense anlagde man en letbane, og det er sådan noget, en investor rigtig godt kan lide, for det betyder, at man kan være sikker på, at der også i fremtiden vil være kollektiv trafik i det område, hvor skinnerne ligger. Det er selvfølgelig ikke alle byer, der har mulighed for at få en letbane, men så handler det om at få beskrevet meget tydeligt, hvordan byen eller udviklingsområdet vil blive betjent med kollektiv trafik, sådan at en investor kan betrygges,” siger Bjarke Roed-Frederiksen.

Sats på developere

I PKA går man primært ind i store projekter, hvor man kan udrulle en samlet vision for en hel bydel. Af samme grund er man stort set kun til stede i de store byer. Investeringerne sker i et samarbejde med de developere, der i sidste ende skal stå for at realisere byggeriet.

”Ved at gå ind i de meget store projekter kan vi arbejde med at skabe liv mellem husene, sociale relationer og indarbejde nogle elementer som f.eks. en sportshal, et cykelværksted eller et fælleshus. Elementer, som måske ikke i sig selv er en god forretning for os, men som tilsammen er med til at gøre området attraktivt og

efterspurgt. Vi kan også sikre en bred sammensætning af beboere ved at have både ejer- og lejeboliger samt måske butikker og cafeer, der skaber et liv i området og også tiltrækker mennesker udefra.

Det er sværere i små projekter eller i projekter, hvor der er flere developere inde over. Derfor arbejder vi mest i de byer, hvor der er store byområder, som kan udvikles, og det er sjældent i de mindre kommuner,” forklarer Nikolaj Stampe, ejendomschef i PKA.

Så hvis man er en lidt mindre kommune, som gerne vil noget med sin by og laver et udbud, så skal man ikke forvente, at I byder ind?

”Der er flere ting i det. For det første skal vi sikre et afkast til vores medlemmer, og der er langt større sikkerhed i både udlejning og salg af boliger i de store byer. Dernæst er det ikke PKA, der som sådan går ud og finder projekter, for vi har ikke selv organisationen til at udvikle dem. Derfor samarbejder vi som investor med nogle developere, som vi har et nært forhold til, og som vi ved bygger i en god kvalitet.

Det er næsten altid i de større byer, men der er undtagelser. For eksempel er vi i gang med et projekt i Holbæk, og der er vi med, fordi den developer, der står for projektet, er en, vi har stor tillid til. Men også her gælder, at developeren er kommet til os, så hvis en kommune gerne vil noget, så skal de starte med at alliere sig med en developer, de kan udvikle projektet sammen med,” siger Nikolaj Stampe.

Hos EjendomDanmark er rådet til de mindre byer og kommuner også, at man samarbejder med en developer. Gerne en lokal, der kender byen.

”Der er mange developere, som er store lokalt og regionalt. De kender byen og nabobyerne og holder sig ofte til det område. Så dem kan man som kommune med fordel indlede en dialog med.

Derudover skal man se på de rammebetingelser, man som kommune stiller op for investorerne. Hvis man sørger for gode vilkår, altså forudsigelige lokalplaner, god infrastruktur og hurtig byggesagsbehandling, og hvis man i øvrigt sørger for, at resten af ens by og kommune udvikler sig, så vil man helt automatisk være

" Man skal kigge bredt, men starte med at se på, om man som kommune er attraktiv at investere i, eller om man har fået gjort det for besværligt.

- Bjarke Roed-Frederiksen

mere attraktiv for investorer," siger Bjarke Roed-Frederiksen, cheføkonom i EjendomDanmark.

Rundtomkring i landet er der byer, der oplever tomme bygninger og butikslokaler, der er svære at få lejet ud eller få solgt til en investor. Hvad skal kommunerne gøre for at få liv i de bygninger igen?

"Det er i virkeligheden de samme ting. Start med at se på, om man har gjort noget galt, og om man har sikret, at rammevilkårene er gode. Samtidig må man se på, om der er andre faktorer, som spiller ind. Har man som kommune selv skabt en attraktiv by med liv og velholdte udeområder. Hvordan ser det ud med ledigheden, som har det med at påvirke ejendomsmarkedet, kan man gøre en indsats for at tiltrække virksomheder? Så man skal kigge bredt, men starte med at se på, om man som kommune er attraktiv at investere i, eller om man har fået gjort det for besværligt.

Efterhånden er det velkendt, at butikkerne i bymidten dels kæmper med dagligvarebutikker eller butikcentre, der er placeret i udkanten af byen. Her har kommunerne mulighed for både at begrænse udviklingen i randområderne og at skabe en attraktiv bymidte. Det handler om at sikre, at den er nem at komme til, og at der er trygt at være. Gerne med grønne områder, pladser, hvor man kan slå sig ned, så der kommer liv, og aktiviteter, som kan skabes sammen med dem, der driver butikkerne. Samtidig kan kommunen flytte aktiviteter ind i bymidten, som også skaber trafik og aktivitet," siger Bjarke Roed-Frederiksen.

Hvis der bliver for mange tomme butikslokaler i bymidten, bør kommunen ifølge Bjarke Roed-Frederiksen begrænse udviklingen i randområderne og samtidig gøre bymidten mere attraktiv. F.eks. ved selv at flytte aktiviteter ind i området.





EN LEVENDE BYMIDTE KRÆVER SOLIDE STRATEGIER OG TÆT SAMARBEJDE

Hvis alle aktører, som er til stede i bymidten, arbejder tæt sammen, og hvis samarbejdet bakkes op af politiske strategier og visioner, er det muligt at have en levende bymidte med et rigt butiksliv. Sådan lyder konklusionen fra COWI, der står bag en omfattende detailhandels- og serviceerhvervsanalyse for Odense Kommune og har udarbejdet en række tilsvarende analyser over hele landet.

Da byrådet i Odense i 2008 besluttede at lukke Thomas B. Thriges Gade og gen-danne den historiske bymidte, var det bl.a. ud fra et ønske om at styrke byens indre kerne. I stedet for den firesporede gade midt gennem det centrale Odense skulle området indeholde boliger, erhvervsliv, detailhandel og kultur.

Bymidteomdannelsen stod på fra 2014 til 2021, og i dag fremstår det centrale Odense som en samlet, moderne bymidte med såvel historiske bygninger som nybyggeri, et musik- og teaterhus og et moderne H.C. Andersen Hus. Dertil kommer en god tilgængelighed via letbane og supercykelstier.

Efterfølgende har COWI i 2023 – på opdrag fra Odense Kommune – gennemført en detailhandels- og serviceerhvervsanalyse for hele kommunen. En analyse, som indgår som en del af grundlaget for den politiske stillingtagen til konkrete butiksprojekter og planlægning for butiksområder i Kommuneplan 2024-2036.⁶

I analysen er Odense Kommune opdelt i ni lokalområder, herunder den omdannede bymidte og de nært tilstødende områder.

”Analysen fra Odense viser, at bymidten har klaret sig bedre, siden de første beboere flyttede ind i de nye byområder og havneområder, end mange andre bymidter, vi analyserer. Antallet af butikker har faktisk været stabilt fra 2017 til 2022, mens det de fleste steder i landet er faldende. Meget peger på, at den politiske strategi i Odense med at fortætte bymidten og give mulighed for både boliger og arbejdspladser har haft en direkte afsmitning på handlen i de omkringliggende butikker. Det spiller også ind, at der ikke i perioden er sket større udbygninger af detailhandlen uden for bymidten.

Det er en vigtig læring for andre kommuner, at det kan være en god idé enten at bygge nye boliger og kontorbygninger eller at give tilladelse til at omdanne eksisterende bygninger i bymidten de steder, hvor der ikke er udsigt til, at handelslivet vender tilbage. Andre steder kan kontorer, rådgivere og lignende få mulighed for at komme tilbage til strøggaderne i de tomme butikker,” siger Kristian Bransager, der er seniorspecialist i COWI og har arbejdet med byudvikling i mere end 40 år.

”Vi har analyseret omsætningen i Odense bymidtes forretninger, og der kan vi se, at den faktisk er stigende fra 2016 til 2022. Tallet dækker over, at bymidtens sædvanlige forretninger har holdt omsætningen stabil, mens der er kommet et par

dagligvarebutikker mere, og de har bragt en ekstra samlet omsætning med sig. Med andre ord er betydningen af en dagligvarebutik i bymidten stor, fordi den skaber liv i gaden og sikrer en omsætning. Hvis Odense midtby ikke havde fået tilført nye dagligvarebutikker og flere beboere, ville omsætningen med stor sandsynlighed være faldet.

Det, vi også konkluderer i analysen, er, at der er sket en fortætning, og at der et skabt et godt liv i den nye del af bymidten, hvor letbanen bevæger sig gennem området. Det er faktisk lykkedes at binde bymidten sammen på tværs af området, hvor Thomas B. Thriges Gade lå. Til gengæld er der forholdsvis mange tomme lokaler i hande­lsgadernes yderområder, hvor der er behov for en revitalisering,” siger Kristian Bransager.

Bymidten først

Hvad anbefaler jeres analyse, at der skal ske i de kommende år?

”En af de anbefalinger, vi ofte giver kommuner i forbindelse med en detailhandelsanalyse, er at lave en ’bymidte først-strategi’. Det vil sige nogle velovervejede rammer for udbygningen af nye aflastningsområder, ligesom der generelt er behov for at tage stilling til, om ikke det vil være bedre at placere nye butikker og alle andre bylivsskabende erhverv og funktioner i bymidten frem for andre steder i byen. Hvis man virkelig vil en levende bymidte, så er det i dag nødvendigt at koncentrere ikke bare butikker, men også alt andet, der skaber liv og attraktivitet, i bymidterne.

Den anbefaling har vi også givet Odense Kommune, for selv om kommunen har gjort meget af det rigtige allerede ved at fortætte bymidten og introducere forskellige funktioner som mødesteder, boliger, erhverv og kultur, ser vi som nævnt, at detailhandlen i centrum af Odense alene formår at fastholde sin omsætning. Det tager lang tid, før en ’bymidte først-strategi’ slår igennem, så det handler nu om at få lagt strategier for, hvordan bylivet skal udvikle sig på sigt, og hvad der skal udvikles i den del af bymidten, hvor der ikke sker så meget, og hvor der er en tendens til tomme butikker.

" Kommunens rolle kan særligt være at være fleksibel og imødekommende over for at få liv i de tomme butikslokaler, f.eks. ved at give tilladelse til, at de indrettes til spisesteder og barer.

- Kristian Bransager

Det, kommunen selv kan beslutte, er, om der f.eks. skal placeres et sundheds- hus, borgerservice eller måske et bibliotek i bymidten, hvis de rigtige lokaler kan indrettes til det. Det er noget, som kan indgå som en del af den fremtidige planlægning for bymidten og kan være med til at skabe liv og en god blanding af forretninger og funktioner, der gør bymidten attraktiv at besøge, hvad enten man har et ærinde eller bare ønsker en hyggetur.

Derudover anbefaler vi generelt, at der etableres et stærkt samarbejde mellem de mange aktører, som bymidten består af. Det kan både være kommunen, de kulturelle tilbud, dem, som driver butikker og restauranter, og dem, der ejer bygningerne.

Kommunens rolle kan særligt være at være fleksibel og imødekommende over for at få liv i de tomme butikslokaler, f.eks. ved at give tilladelse til, at de indrettes til spisesteder og barer. Det er noget, der arbejdes med i byerne i England, hvor de har meget mere fokus på 'night time economy', end vi har i Danmark. Strategien går kort sagt ud på at have liv i bymidten flere timer i døgnet. Så det kan være en strategi at arbejde sammen med ejendomsejerne om, hvordan en del af en handelsegade kan omdannes til et sådant formål, mens butikkerne samles i den del af gaden, hvor der i forvejen er mest handelsaktivitet i dagtimerne," siger Kristian Bransager.

Tænk som et storcenter

Hvad er den største forhindring for, at bymidten kan udvikles succesfuldt?

”En af de store knaster er den meget fragmenterede ejerstruktur, der typisk er af bygningerne i en bymidte og også er i Odense. Det er en struktur, som også gør sig gældende i de gader, som er særligt udfordret, og netop den struktur kan gøre det vanskeligt at skabe en forandring, fordi der er mange parter, som skal blive enige. Det står i modsætning til f.eks. et storcenter, hvor der er én ejer, som bestemmer åbningstider, markedsføring, sammensætningen af butikstyper, vedligeholdelsesstand, huslejer mv.

For en stor kædebutik er det nemt at leje sig ind i et storcenter. Det er vanskeligere, hvis man vil ind i en midtby, hvor der ikke er en tilsvarende organisering. Derfor kan en strategisk løsning være, at ejendomsejerne i en bymidte eller i de enkelte gader går sammen i et selskab, en forening eller et andet formaliseret samarbejde, der drives med samme beføjelser som et storcenter. Med kommunen som tæt partner, da kommunen har ansvaret for trafik, parkering, renholdelse, forskønnelse og andre tiltag, der skaber rammerne for handelslivet.

I lande som Tyskland og England findes der flere modeller og ambitionsniveauer for sådan et samarbejde. De kaldes for BID, som står for 'Business Improvement District', og sådanne formaliserede samarbejder kan danne den organisatoriske ramme, som gør, at butikkerne i f.eks. Odense bymidte vil stå stærkere.

Men det er værd at gentage, at Odense Kommune allerede er langt. Der er bygget meget i bymidten og i de nærområder, der grænser op til, og der bliver bygget mere de kommende år. I kombination med den fortætning, som har fundet sted, og med de udbud af både kultur og dagligvarehandel, der er kommet i bymidten, har byen gjort meget for at bringe bymidten i en gunstig position. En position, der kan bygges videre på i de kommende år,” siger Kristian Bransager.



EST. 1993

RYAN'S IRISH PUB

Ryan's

Ryan's

BOOK YOUR NEXT EVENT HERE
• BIRTHDAY PARTY
• BACHELOR PARTY
• STAFF PARTY
• CHRISTMAS PARTY

Open Stage

Ryan's
IRISH PUB

HUNGRY? HAVE YOU THOUGHT ABOUT...
• FRESH CORN
• BURGERS
• ANCHOVIO CLUB
• IRISH STEW

Open Stage



GUINNESS

Ryans

Ryans

KAMMERHUET

GUINNESS

GUINNESS

MG4 Electric
Årets Bedste
Mellemklassebil

REFERENCER OG FOTOKREDITERING

REFERENCER

¹ <https://mytedetektiverne.dk/TBT%20Kilder/Kilde%203%20Byplan%201956.pdf>

² Partnerskabsaftale mellem Realdania og Odense Kommune om Fra Gade til By - omdannelse af Thomas B. Thriges Gade

³ Konkurrenceprogram. Fra gade til by - bybygningsprojekt, omdannelse af Thomas B. Thriges Gade

⁴ https://issuu.com/fragadetilby/docs/2013-08-08_tbt-helhedsplan_udbud_fi

⁵ https://vbn.aau.dk/ws/portalfiles/portal/653089646/15_minutters_byen-Kort_fortalt_opslag.pdf

⁶ <https://www.odense.dk/politik/politikker-og-visioner/byudviklingsplaner/kommuneplan/detailhandels-og-serviceerhvervsanalyse>

FOTOKREDITERING

Omslag:

Steffen Stamp

Fyens Stiftstidendes pressefotosamling, Odense Stadsarkiv

Side: 14, 18, 19

Julius P. Lindegaard Knudsen, Odense Stadsarkiv

Side: 18

Kennett Krebs

Side: 43

Odense Kommune

Side: 16

Odense Stadsarkiv

Side: 14, 15, 17

Rasmus Hjortshøj

Side: 30, 31, 50, 51, 82, 89

Steffen Stamp

Side: 9, 11, 28, 32, 33, 37, 38, 41, 43, 45, 47, 52, 65, 68, 71, 72, 80, 90, 96, 100





FRA GADE TIL BY

Den samlede publikation om 'FRA GADE TIL BY'-projektet består af fire bind, der kan læses samlet eller individuelt. Hensigten er, at de fire bind tilsammen giver et billede af, hvordan man kan gennemføre en succesfuld byomdanning. Hvert bind har et særligt fagligt emne, så man kan læse i dybden uden nødvendigvis at skulle læse hele publikationen, men dog fortsat have mulighed for at orientere sig i det samlede byudviklingsprojekt.

Samlet set giver de fire bind en grundig indføring i baggrunden for, at Thomas B. Thriges Gade blev etableret, debatten om gaden og de alternative muligheder, der har været diskuteret gennem årene, og beslutningen om at nedlægge gaden igen i 2008.

De fire bind fortæller om det partnerskab mellem Odense Kommune og foreningen Realdania, der blev etableret i 2010 med

henblik på at gennemføre den omfattende omdannelse af Odense bymidte, og den sammensyning af bymidten, som partnerskabet gennemførte med afsæt i team Entasis' helhedsplan. Publikationen bygger på et omfattende researchmateriale bestående af omkring 2.500 interne dokumenter fra partnerskabet, mere end 5.000 medieomtaler og andet materiale samt omkring 30 interviews med personer, der har været en del af projektet.

Gennem en journalistisk bearbejdning af det omfattende materiale og interviews med centrale aktører – der suppleres af dokumentation i form af fotografier og tegningsmateriale, skitser, diagrammer og andet materiale – gives en forståelse af de visioner, ambitioner og principper, der endte med at forme projektet.

Emnerne i bindene er ARKITEKTUREN, PROCESSEN, KOMMUNIKATIONEN og bymidtens FUNKTION i nutiden.

FUNKTIONEN