

# Letbane & byforbedring



LETBANEN SOM INTEGRERET DEL AF BYFORBEDRINGSSTRATEGIER





## LETBANEN SOM INTEGRERET DEL AF BYFORBEDRINGSSTRATEGIER

Dette notat er udarbejdet af professor Jens Kvorning efter opdrag fra Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune.

### **Kan letbanen være en effektiv del af en byforbedrings-strategi i København?**

Formålet er at undersøge og præsentere en række udenlandske eksempler, hvor introduktionen af nye letbaner har været del af en succesfuld byforbedrings-strategi, som har inkluderet opgradering af problemramte boligområder - og vurdere i hvilke udstrækning, det er sandsynligt at disse strategier kan overføres til og anvendes i København.

Anledningen er at Københavns Kommune er i gang med overvejelser over, om anlæggelsen af en letbane kan udgøre en effektiv del af en byforbedrings-strategi for Tingbjerg og Husum området, og være med til at løse nogle af de sociale og bystrukturelle problemer, der findes i dette område.

### **Hvorfor er Barcelona, Paris og Bordeaux valgt som eksempler?**

De tre eksempler er valgt fordi de repræsenterer tre forskellige bymæssige situationer, hvor anlæggelsen af en ny letbane har været del af forbedringsstrategier, med forskelligt sigte og forskellige udgangspunkter:

- Barcelona-eksemplet handler om opgradering og integrering af et mindre, problemramt område.
- Paris-eksemplet handler om at anvende letbanen, som del af en strategi til at opgradere et større rand-område med mange svage boligområder og et dårligt image, men et område, som også rummer mange byudviklingsmuligheder.
- Bordeaux-eksemplet handler om letbanen, som del af en bredspektret forbedringsstrategi for hele byområdet, og om letbanen som katalysator for både nye organisatoriske og politiske handlingsmønstre.

Alle disse problemstillinger er aktuelle, når det skal diskuteres om - og i givet fald hvordan - en letbane kan medvirke til at skabe forbedringer i Tingbjerg-Husum området.

### **Afgrænsning og metode,**

Det er vigtigt at bemærke, at den måde jeg læser og forklarer de tre eksempler på, er ved at se på dem 'udefra' og efter at de er gennemført.

Det er altså effekterne på det sociale og bystrukturelle niveau, der er i fokus: Det er ikke en grundig beskrivelse af tilblivelses processen, med dybtgående undersøgelser af i hvilke rækkefølge de politiske beslutninger og valg er blevet taget, eller hvilket organisatorisk set-up, der har vist sig mest succesfuldt. Der vil næsten altid i sådanne beslutningsforløb være tale om en kompleks interaktion mellem forskellige aktører, og en form for politisk læreproces, hvor man gradvist indser hvordan forskellige initiativer bedst kan kædes sammen. En afdækning af denne proces kræver et andet fokus end det der er anlagt her.

De tidsmæssige og økonomiske rammer for udarbejdelsen af notatet har bevirket, at det er baseret på en bearbejdning af den viden og det materiale, som jeg på forhånd havde om de pågældende projekter og byer. Det har således kun i begrænset omfang været muligt at indhente supplerende oplysninger.

Jeg har forsøgt i teksten at gøre det klart, hvornår jeg mener mine vurderinger er sikre, og hvornår de kræver supplerende undersøgelser, inden de kan anvendes som udgangspunkt for konkrete beslutninger i en københavnsk sammenhæng.



## INDHOLD

Rapporten indledes med et resumé af de afsluttende vurderinger.

Den analytiske del rummer først en beskrivelse af problemstillingerne i Tingbjerg-Husum området.

Derefter følger beskrivelsen af de tre udvalgte eksempler og de problemstillinger, strategier og resultater, der er vigtige i den forbindelse.

Denne eksempelbeskrivelse følges af en opsamling og sammenligning, med fremhævelse af de vigtigste pointer og strategiske elementer fra de enkelte eksempler.

Derefter følger en diskussion og vurdering af i hvilket omfang modeller og strategier fra de tre eksempler kan overføres til en Københavnsk sammenhæng, og om det er sandsynligt at de med succes kan anvendes i en byforbedringsindsats i Tingbjerg-Husum

Indledning	3
Resumé	7
Problemstillinger i Tingbjerg - Husum	9
Reference eksempler i Barcelona, Paris og Bordeaux.	13
Barcelona La Minna	15
Boulevardringen i Paris	21
Bordeaux	27
Opsamling på Barcelona, Paris og Bordeaux.	32
Konklusion	34



## RESUME AF KONKLUSIONER.

På baggrund af analysen af de tre byomdannelse projekter i henholdsvis Barcelona, Paris og Bordeaux har jeg foretaget en vurdering af hvilke sociale og bystrukturelle effekter, der sandsynligvis kan opnås i Tingbjerg-Husum området, hvis Københavns Kommune anlægger en lignende strategi i forbindelse med etablering af en ny letbane fra Nørrebro station til Gladsaxe - og den kobles til den kommende letbane langs Ring 3.

Det er min vurdering at hovedparten af de positive effekter, der er opnået i de tre byer, også vil kunne opnås med letbaneprojektet gennem Tingbjerg og Husum.

Det er dog helt afgørende for om succes kan hentes hjem, at der opnås nogle overbevisende rumlige og arkitektoniske løsninger omkring letbanen, at planlægningen og anlæggelsen af letbanen suppleres med en række øvrige, fysiske indsatser og koordineres med andre forvaltningers initiativer i de berørte områder.

Succes'en opnås kun, hvis det på samme tid lykkes at forbedre vilkårene for beboerne og dagliglivet i byen og at påvirke markedet og skabe incitament for ejere og investorer til at gennemføre forbedringer, der kan supplere de tiltag, som det offentlige kan gennemføre for egne midler.

De væsentlige greb, som bør gennemføres sammen med anlæggelse af selve letbanen, hvis den skal opnå en social gevinst, er:

- Byrumsmæssige forbedringer. I Bordeaux og Paris er anlæggelsen af letbaner gennem problemramte områder blevet suppleret med byrumsmæssige forbedringer og forskønnelser af alle de gader, som letbanen gennemløber og af de tilstødende pladser og parker. Det er denne byrumsmæssige opgradering og forskønnelse, som sammen med banen har ændret områdets image og selvforståelse, og gjort det interessant for private aktører at investere i området.
- Fortætning og supplerung. Tilføjelse af boliger med andre ejerformer rettet mod andre sociale grupper, som det er sket i Barcelona, vil være et vigtigt greb at supplere letbanen med. På den måde kan området gøres tilgængeligt og attraktivt for flere, end det er i dag.
- Bearbejdet randzone. Alle 3 eksempler viser, at en vigtig strategi for at forbedre et problemramt område er at bearbejde og aktivere kant- eller randzonerne. Området mellem Tingbjerg og Voldparken er vigtigt at få bearbejdet, og det lille erhvervsområde langs Frederikssundsvej bør også gives opmærksomhed ligesom forbindelserne til de rekreative arealer rummer potentialer.
- Strategisk anlæggelse af attraktioner. Attraktioner som det kommende kulturhus i Tingbjerg kan tiltrække besøgende og brugere udefra og skabe en øget gennemstrømning i området. Også her er det afgørende at få skabt gode byrum omkring bygningerne, som sammenkæder til letbanen og inviterer til besøg af udefrakommende.

For at være sikker på at kunne opnå disse gunstige effekter er det vigtigt at der gennemføres undersøgelser af de konkrete muligheder i forbindelse med den valgte linjeføring - og at også potentialerne ved de forskellige linjeføringer vurderes og sammenholdes. I den forbindelse er det vigtigt at være opmærksom på at de vejprofiler der er til rådighed i Tingbjerg og Husum, på en del strækninger er smallere end dem der indgår i de tre eksempler, hvorfor det omhyggeligt må undersøges hvordan det undgås at vejprofilet overfyldes.





### **Husum - landsbyen der gradvist er tilpasset og indlemmet i storbyen**

Husum området rummer den typiske udviklingshistorie for Københavns yderdistrikter, hvor en oprindelig selvstændig landsby bliver indlejret i storbyens byudvikling. Landsbyens oprindelige strukturer, dens rum og bebyggelser bliver i denne proces tilpasset til den nye sammenhæng. Indfaldsvejen forbliver med små ændringer i det samme forløb og udgør stadig den vigtigste forbindelse og det samlende træk. Men landsbyens bebyggelse bliver indlemmet og omdannet som del af et bylandskab, der består af forskellige epokers villabebyggelser, etagehusbebyggelser, byggeforeninger og de små industrienklaver, institutioner og friarealer som også spejler de forskellige epokers idealer og vilkår. Det er altså tale om et område præget af en langsom udvikling, hvor de nye tilføjelser hele tiden har deformeret det eksisterende, men ikke mere end den oprindelige landsbystruktur, markstrukturen og flere af de oprindelige vejforløb stadig spiller en stor rolle.

### **Tingbjerg – den planlagte men isolerede bydel.**

Tingbjerg er den modsatte historie: Et stort byområde planlagt og bygget på forholds kort tid, i store samlede etaper. Det er en bydel som baserer sig på nogle særlige modeller og idealer, som stammer fra en bestemt tid.

Tingbjerg adskiller sig på flere måder fra hovedparten af de samtidige store boligbebyggelser, og udgør en form for kommentar eller kritik til de idealer, som var fremherskende efter anden verdenskrig.

Tingbjerg holder gennem hele opbygningen fast i den gule mursten, som det dominerende materiale, mens hovedparten af de samtidige bebyggelser var præget af betonelementer. Og hvor den dominerende model for boligbebyggelse, efter anden verdenskrig, var fritliggende boligblokke på en grøn flade med parkkarakter, så er Tingbjerg bygget på idealet om gaden, som det strukturerende i fysisk forstand, og også gaden som et vigtigt socialt rum i et hierarki, der også rummer gården, haven og parken.

Det indebærer at Tingbjerg eksempelvis har sine butikker organiseret på en måde, så tanken var at de skulle danne en gade i stedet for et lukket butikscenter. Og det betyder at mange af gaderne indgår i et sammenhængende netværk, hvor de fleste andre af samtidens bebyggelser arbejder med blinde gader som adgang til den enkelte boligblok.

Ironisk nok blev denne satsning på det sammenhængende gadenet i den interne strukturering kombineret med at hele bydelen ligger som en blind ende i forhold til det øvrige Husum område.

Både Tingbjerg og Husum har umiddelbar adgang til de meget smukke og attraktive rekreative arealer ved Utterslev Mose og langs med Vestvolden.

Selvom Tingbjerg på mange måder skiller sig ud fra andre samtidige boligbebyggelser, så fik den et udviklingsforløb som kom til at ligne mange af de øvrige samtidige bebyggelser. I takt med at flere og flere familier blev i stand til at købe eget hus, så blev de socialgrupper, som de almenyttige boligselskabers bebyggelser henvendte sig til snævret ind, og der kom en overvægt af svage familier, som ikke havde mange valg med hensyn til at bosætte sig.

BY- OG LANDSKABSRUM I TINGBJERG - HUSUM.



### **Forbedringsproblemer og forbedringspotentialer**

Tingbjerg har været – og er stadig – ramme om en masse sociale initiativer og aktiv foreningsvirksomhed, men den er også præget af en stor andel af svage familier, og denne situation er i perioder blevet overlejet af at større eller mindre bander har kunnet tegne et image af Tingbjerg som domineret af vold og kriminalitet.

Mellem Tingbjerg og det gamle Husum ligger andre store sociale bebyggelser, som ikke er så problemramte som Tingbjerg, men som sandsynligvis er i risikozonen. Også disse bebyggelser opleves som afsondrede, fordi der ligger et mindre industribælte, der både fysisk og fornemmelsesmæssigt afbryder den bymæssige kontinuitet og sammenhæng med det gamle Husum og Frederikssundsvej, som udgør den samlende og identitetsbærende gade i området.

Det er disse latente og aktuelle problemer, der gør det både påtrængende og perspektivrigt at diskutere forbedringsstrategier for Tingbjerg-Husum. Og det er den afsondrethed, som karakteriserer de store boligbebyggelser og de store rekreative muligheder, som gør det oplagt at diskutere perspektiverne i en sporvognslinje, der potentielt kan skabe ny tilgængelighed, sammenhæng og kendskab til området.

Der ligger imidlertid også i bydelens struktur og i den nære kontakt til store rekreative landskaber et særligt potentiale for forbedringer, og der er forskellige forbedringsprojekter undervejs som vil kunne styrkes og få større effekt, hvis de sammenkædes med andre forbedringsprojekter.





Barcelona - La Mina



Paris - Boulevardringen



Bordeaux



På de følgende sider gennemgås de tre eksempler, der er valgt fordi de rummer en række af de problemstillinger der også er aktuelle i Husum / Tingbjerg.

### **Letbanen som katalysator for byforbedring**

I alle tre tilfælde har letbanen spillet en vigtig rolle, men skala og sammenhænge er forskellige:

Barcelona eksemplet handler om opgradering af en mindre bydel.

Paris eksemplet handler om letbanen som en sammenkædning, der kan give nogle lidt isolerede rand-områder nye muligheder og ny betydning og vitalitet, netop i kraft af sammenkædningen.

I Bordeaux blev letbanen koordineringsredskabet for en bredspektret forbedringsindsats, som rettede sig mod både trafiksanering, image, tilgængelighed, nye byrum og markedsbaserede forbedringsprocesser.

### **Relevansen af eksemplerne**

Man kan indvende, at det er store byer der refereres til – specielt når det gælder Paris. Men det er ikke byens størrelse, der er afgørende for, om man kan hente relevante erfaringer, men om de områdetyper og problemstillinger der indgår er af samme type, som dem der er aktuelle i Tingbjerg og Husum. Og dette krav opfylder de tre eksempler.

La Mina distriktet indgår i bystrukturen i Barcelona på den samme afsondrede måde som Tingbjerg gør. Og bydelen har også en sammenlignelig kontakt til store rekreative strøg, som er under opgradering, på samme måde som det er tilfældet i Tingbjerg.

I Paris er det netop yderdistrikterne og overgangen til de ydre kommuner, der er i fokus og ikke de indre, historiske byområders, der er i fokus. Derfor kan der hentes særdeles relevante erfaringer herfra.

I Bordeaux handler det om en by, der er i størrelse er fuldt sammenlignelig med København – både når det gælder centalkommunen og byregionen. Den bredspektrede og by-relaterede strategi, der her er tale om, skulle derfor også være relevant at lære af for København.

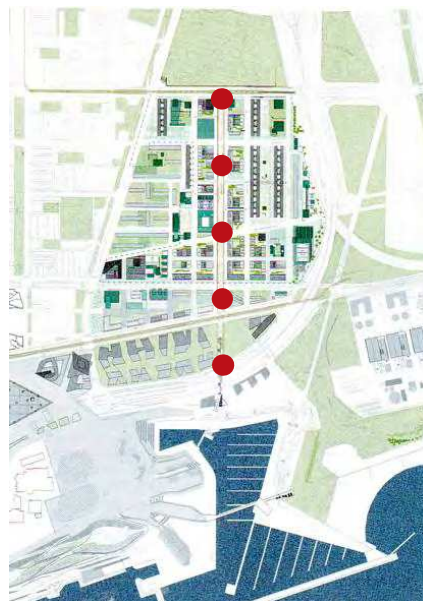
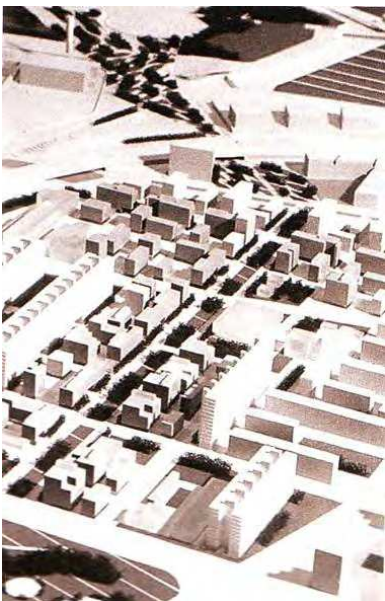
### **Tolkningen af eksemplerne**

Ud fra en skalabetragtning skulle der altså være relevans i eksemplerne, men det afgørende for at kunne lære af dem og anvende dem er at forstå, hvordan de som strategier er bygget op:

Hvad er det letbanen bliver brugt til?

Hvad er det for sammenkædninger med andre forbedringstiltag der giver en særlig stor effekt?

Hvad er det i den konkrete udformning, der gør at de får en særlig stor effekt?



BARCELONA.

La Mina projektet er placeret i den nord-østlige kant af Barcelona, tæt ved Besos floden og de store infrastrukturer, der løber langs med floden. Den oprindelige bebyggelse består af et nogle høje, ensartede betonelement bygninger. Planen øverst er en strategiplan fra 2000, som angiver udviklings- og omdannelsesområder i Barcelona, og man kan se at La Mina området vil blive bragt i en ny sammenhæng i kraft af udviklingen langs med kysten og den planlagte opgradering af Besos-flodens omgivelser. Modelfotos og plan nederst af La Mina projektet viser, hvordan der lægges en boulevard (markeret med røde prikker) og en lavere bebyggelse ind mellem de eksisterende høje bygninger. Omkring boulevarden bygges nye ejerboliger og institutioner.



### **Afsondret bydel med svag serviceforsyning**

Bydelen ligger i den østlige del af Barcelona op til Besos-floden og relativt tæt ved Kysten. Den er oprindeligt udviklet i 1960'erne og 1970'erne med store boligbyggerier, som, i lighed med hvad der skete i mange andre europæiske byer, hurtigt udviklede sig til problemområder, med et stor koncentration af dårligt stillede indbyggere.

Der er den særlige problemstilling knyttet til Franco-tidens store boligbebyggelser, at de i forhold til dem, der blev opført på samme tid i andre store europæiske byer, næsten altid var underforsynede med - eller helt manglede - de elementære service anlæg i form af skoler og andre typer af social og kommerciel service.

Der er velfungerende enklaver i bydelen, men specielt den østligste del, som var meget afsondret, var mere problemramt, mere trøstesløs og mere præget af hærværk end de andre dele. Området var i udpræget grad et sted man ikke kom, hvis man ikke boede der, både på grund af at det udgjorde en 'blind ende' i byen, og på grund af alle problemerne og det dårlige ry, som området havde. Det var derfor også et område som var præget af alle de negative spiraler, med fraflytning af stærke familier og indflytning af svagere, som kendetegner de problemramte boligområder.

Bystrukturen i Barcelona var på det tidspunkt, hvor denne bydel blev opført, karakteriseret ved at der var meget store, overvejende industrielle områder mellem de centrale dele af Barcelona og denne østlige bydel, og at områderne langs kysten var helt optaget af industri og store forurenende forsyningsanlæg i form af kraftværker og rensningsanlæg.

### **Byforbedring efter Franco-tiden**

Den byudviklingsstrategi, som er blevet fulgt i Barcelona efter Franco regimets fald, satsede på gradvist at sætte omdannelsesprocesser i gang i byen, ved hjælp af små spredte projekter. Op til Olympiaden i 1992 fik man gang i omdannelsen af de industrielle kvarterer, der lå nærmest bykernen og stranden. Efter Olympiaden fortsatte man med gradvist at åbne stranden, hvilket også fik denne del af byen til lidt efter lidt at orientere sig mod vandet. I de tilbageværende industriområder, øst for bykernen, blev der igangsat en omdannelse, som skulle udvikle dette område til et nyt 'videnskvarter'. Forlængelsen Diagonalen og udviklingen af det såkaldte Forum-område åbnede og integrerede den sidste del af kyststrækningen og skabte et nyt konference og hotel kvarter, som blev muliggjort ved at ombygge og overdække de store infrastrukturanlæg ved kysten, så deres forurening blev dæmpet, og de ikke længere udgjorde et problem i forhold til byens forbindelse med vandet

Set i forhold til den kriseramte østlige bydel opstod der således både en ny fysisk kontekst, som gav nye muligheder, og der opstod i kraft af disse ændringer, i de nære omgivelser og i byens samlede struktur, også nye økonomiske muligheder for at forbedre det kriseramte kvarter.

### **Bydelen får nyt navn og integreres bedre i Barcelona med ny letbane**

Disse muligheder blev realiseret og koordineret i en samlet plan for udvikling af distriktet, som nu blev døbt La Mina, for også gennem navngivningen at signalere en ny fremtid.

I stedet for kun at interessere sig for en opgradering af de eksisterende bebyggelser, var udgangspunktet for denne



La Mina.  
Den nye boulevard og rambla. Til højre på billedet nye boligbygninger med ejerboliger. Til venstre den nye basisskole. Man kan ane letbane trace'et som de grønne bælter på begge sider af ramblaen.



La Mina.  
Tværgående forbindelser til den eksisterende bebyggelse



La Mina.  
Letbanen i eget trace på begge sider af ramblaen.



forbedringsplan, at området skulle ses som en helhed og integreres med den omkringliggende by på en ny og bedre måde.

### **Ny boulevard med letbane som hovedstrategi**

De vigtige greb for at opnå denne integration var at anlægge en ny boulevard, eller rambla, igennem området, og introducere en ny letbane på denne boulevard.

Boulevarden forbinder Kysten med en eksisterende park, lidt længere inde i landet, og skaber dermed både praktisk og symbolsk forbindelse til de nye kvaliteter og områder i Barcelona, og den danner i kraft af sin udformning og sin placering et nyt samlende byrum, med en kvalitet, som signalerer opgradering og ny fremtid.

Den nye letbane gør både boulevarden til et praktisk samlingspunkt for området, i kraft af at mange ankommer til bydelen med letbanen, men den betyder også at mange mennesker, som ikke har direkte ærinde i bydelen, bliver bragt igennem og får kendskab til bydelen. Bydelen bliver på den måde indskrevet på Barcelona-beboernes mentale kort, og den går fra at være ukendt eller fortrængt, til at blive anerkendt som en del af byen.

### **Bibliotek, kulturhus og institutioner forstærker boulevardens og letbanens fornyelsespotentialer.**

Boulevardens fornyelsespotentialer blev yderligere udnyttet ved at bygge nye boliger langs med den, ved at forbinde den til de eksisterende områder med omhyggeligt udformede gader og stier, og ved langs med den, at placere en række sociale institutioner, som både henvender sig til de eksisterende beboelsesområder og deres indbyggere og til de nye boligområder – og i en vis udstrækning til hele byen.

### **Biblioteket henvender sig til gamle og nye beboere.**

Ved Boulevarden er bygget et nyt bibliotek og kulturhus, som er placeret på et hjørne ud mod Boulevarden og således at det både flankerer Boulevarden og en af de tværgående gader, som fører ind i de eksisterende kvarterer. Bygningen knytter an til dagliglivet i områder både i kraft af biblioteksfunktionen, og ved at give plads til kulturelle events og lokale fester. Og den signalerer med sin placering og sin arkitektur, at der ofres kræfter og omhu på området, og at der er nye muligheder for et rigere dagligliv.

### **Nye institutioner opgraderer og forbinder.**

Langs med Boulevarden er der endvidere bygget nye børnehaver og basisskoler, som både henvender sig til den eksisterende og den nye bebyggelse. DE markerer sig i bybilledet langs boulevardens, og de danner vigtige organiseringspunkter for dagliglivet i området.

### **Nye ejerboliger tiltrækker andre socialgrupper**

Det sidste lag i planen, som er ved at blive realiseret, er en række nye ejerboliger, der ligger langs med Boulevarden. De formodes at kunne tiltrække nye grupper til området, fordi disse boliger netop opfattes som knyttet til Boulevarden



Barcelona, La Mina. I forgrunden ses hjørnet af det nye kulturhus. I midten ses en af de oprindelige boligbygninger og i baggrunden to af de nye bolighuse med ejerboliger.



Barcelona, La Mina. Nyt boligbyggeri ved boulevarden, bagved ses det eksisterende



Barcelona, La Mina. Letbanen ved stoppestedet.

og dermed til områdets fremtid og ikke dets fortid.

### **Omhyggelig og generøs udformning.**

Selve Boulevarden er spatiøst og omhyggeligt udformet, således at den signalerer kvalitet og omhu for kvarteret. Den er udformet som den traditionelle Rambla, med et bredt fodgængerspor i midten, hvor man kan promenerer og gå en tur ned til stranden, men hvorfra man også fordeler sig når man ankommer med Letbanen. Letbanen kører i eget tracé på begge sider at denne fodgængerpromenade, og uden på 'dette trace' er der en vejbane i hver retning.

Det er altså en gade, som i kraft af sin udformning prioriterer fodgænger og letbanen frem for bilen. Dette understreges også af at Letbanetrace'et på en del af strækningen er udformet som en grøn flade.

### **Fra afsondret boligområde til integreret bykvarter**

Når man i dag besøger området er det oplagt at Boulevarden eller Ramblaen, i kraft af sin udformning og forbindende karakter, har betydet at man som 'fremmed' og besøgende ubesværet kan besøge og være til stede i området, hvilket man ikke kunne før, hvor man både opfattede sig selv - og af beboerne blev opfattet - som én der var trængt ind i et boligområde.

### **Letbanen og boulevarden åbner og integrerer.**

Boulevarden har åbenlyst fået den ønskede betydning i kvarteret: For det første fordi det er her man ankommer med letbanen, man går tur på Boulevarden, den giver adgang til de nye fælles funktioner, og man krydser den på vej rundt i kvarteret – den indtager altså en central placering i områdets dagligliv. Den anden grund til at den har fået så stor betydning ligger i at mange kører igennem med Letbanen og Boulevarden derfor er en gade i Barcelona, som mange kender, hvor der før kun var en blind lokalgade, i et yderligt liggende boligområde.

### **Holder strategien ?**

Når man i dag går rundt i kvarteret, tror man på, at de nye boliger i kraft af deres standard og deres tilknytning til Boulevarden kan tiltrække andre socialgrupper til området. Men der er endnu ikke i fuldt omfang bevis for denne vurdering, fordi krisen har ramt det nye boligområde, med den konsekvens, at en del boliger står tomme og nogle af de sidste byggerier tilsyneladende er gået i stå.

Men der er tidligere byggede delområder som fungerer, og som åbenlyst rummer de socialgrupper, som man er ude efter. I en del tilfælde forsøger beboerne i de nye bebyggelser dog at sætte hegn op mod den eksisterende bebyggelse, for at beskytte deres nærområder. Om det varsler problemer, eller er en forholdsvis almindelig og uskyldig reaktion må de nærmeste år vise.

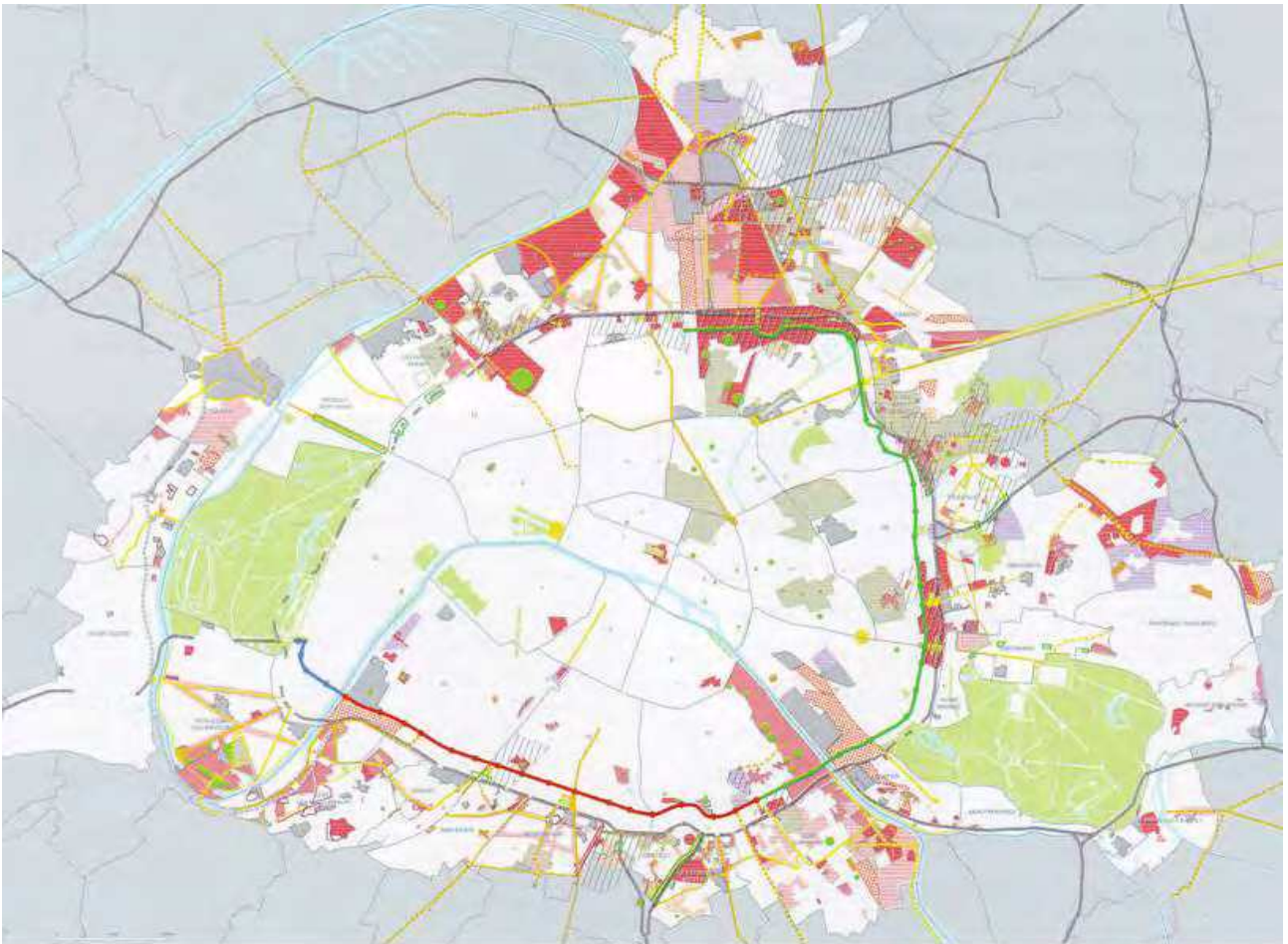




Apur

ØVERST Paris. Den kraftige røde streg viser letbaneringen, som den nu er realiseret. Den tyndere røde linje mod nord er letbanesystemet i Saint Denis. Med blå er angivet metro-netværket, og med grønt ekspresmetroen RER. Som en svag grå linje udenfor letbaneringen ses motorringvejen omkring Paris

NEDERST Paris. De farvede felter angiver potentielle byomdannelsesområder. Det ses at de primært er lokaliseret tæt ved ringbanen.





Strasbourg var den første by i Frankrig som indførte den moderne letbane. I Paris regionen var det Saint Denis, som ligger nord for Paris kommune, som var først med at introducere letbanen, som et nyt element i det kollektive transport-system. I Saint Denis var det i høj grad også et spørgsmål om at forbedre forbindelsen mellem nogle af de problemramte boligområder og bymidten, og skabe bedre sammenhæng til metrosystemet og dermed til hele regionen. Selvom denne letbanelinje i dag sine steder opleves nedslidt, var den et tidligt eksempel på at give letbane-tracé'et en udformning, så det blev et tilskud til gadens udseende frem for et problem. Det skete ved at lade skinnerne ligge som forsænkede, næsten usynlige elementer i et grønt græstæppe eller nedfældet i en sten-belægning.

Erfaringerne fra Saint Denis og Strasbourg fik mange andre kommuner i Frankrig til at genintroducere letbanen i denne moderne udgave, hvor den både har meget komfortable lav-gulvs vogne og indgår meget smukkere i gadernes arkitektur end tidligere.

Paris Kommune har gennem de sidste 10-15 år diskuteret brugen af letbanen som et supplement til metro og bus, og den har været på tale i forbindelse med en del udviklings- og omdannelsesprojekter, især i distrikterne tæt ved bygrænsen.

### **Bygrænsen som et særligt problem**

Bygrænsen har også været et tema, som der har været stor fokus på i de sidste 10-15 års byplandebat i Paris. Dels fordi områderne, som grænser op til ringmotorvejen omkring Paris både rummer nogle svage boligområder og samtidig rummer nogle af de sidste større udviklingsområder i Paris kommune. Men der har også været fokus på disse rand-områder, fordi koblingen til de selvstændige kommuner på den anden side af ringmotorvejen, har været et vigtigt tema - både ud fra sociale og byudviklingsmæssige synspunkter.

Anlæggelsen i 1970'erne af ring-motorvejen omkring Paris blev sine steder gennemført på en byarkitektonisk meget hårdhændet måde, som kalder på en form for reparation. Motorvejs-ringen kom også til at udgøre en grænse, der fik bystrukturene indenfor og udenfor motorvejen til at udvikle endnu større forskelle, end de havde tidligere, og skabe større isolering af nogle svage områder. Derfor er der i de sidste 10-15 år fremkommet en række både principielle og konkrete forslag til, hvorledes der kunne arbejdes med denne overgangszone.

### **Letbanen som trafik anlæg og byudviklingsstrategi**

Det blev for 6 år siden besluttet at etablere en sammenhængende Letbane-ring, som forløber i den indre Boulevard – Boulevard interieur - som løber parallelt med motorvejs ringen, og som oprindeligt blev anlagt, der hvor voldterræn'et omkring Paris havde ligget. På store dele af det nedlagte voldterræn blev der efter første verdenskrig bygget nye arbejderkvarterer, men omkring portene fandtes der allerede en mere blandet bebyggelse, som udviklede sig videre. Områderne i denne zone mellem den indre boulevard og motorvejs-ringen, består derfor af meget sammensatte bebyggelser, men med overvægt af mindre privilegerede socialgrupper.

### **Valg mellem letbane eller metro.**

Da man nærmede sig en beslutning om at bygge en ny ringbane omkring Paris, blev der igangsat et større udredningsar-



Paris. Letbanen fremstår på store dele af strækningen som et grønt tæppe, der mildner gadeprofilen og gør det langt mere behageligt både at opholde sig ved og cykle og gå langs med Boulevarden end det var tidligere.



Paris. Gadeprofil med cykelsti og rambla



Paris. Hvor gadeprofilen udvider sig er de tilgrænsende arealer udviklet som små lokale pladser eller haver, der tilfører området nye kvaliteter og understøtter opfattelsen af at hele kvarteret er blevet opgraderet.

bejde, hvor det blev undersøgt hvilke potentialer Letbanen havde i den konkrete sammenhæng, og hvilke potentialer en metro-ring ville have.

Efter oplysninger fra APUR - det parisiske byplankontor - var der ikke store økonomiske forskelle på totaludgifterne for de to projekter. Men metro projektet ville have en næsten tre gange så stor transportkapacitet, som letbanen, i kraft af sin højere hastighed.

Alligevel valgte man at satse på letbanen og begrundelsen var dens 'visibilité' – dens synlighed.

### **Synlighed.**

At spørgsmålet om synlighed endte med at blive det udslagsgivende havde i høj grad at gøre med de berørte bydeles særlige sociale og image-mæssige problemer.

Metroen ville skabe en hurtigere forbindelse, men den ville kun påvirke bybilledet omkring stationerne.

Letbanen ville være synlig på hele strækningen, og stå som et bevis på at en fornyelses- og forbedringsproces var i gang i disse svage områder. Dem der rejser med letbanen ser de områder de kører igennem, og dermed bliver områderne en del af den kollektive bevidsthed. Og fordi letbanen kører på overfladen, kunne den bruges som anledning til at gennemføre omfattende istandsættelses- og forskønnelsesprojekter, af de gader den kører på.

Af disse grunde valgte man den langsommere, men synlige, letbane frem for den hurtige, men usynlige metro.

Letbanen blev realiseret i to etaper: Først den sydlige del og så den østlige og nordlige, som stod færdig for et års tid siden. Selvom den kaldes letbane-ringen, udgør den ikke en sammenhængende cirkel. Den nord-vestlige del af cirklen mangler, og letbanen kører som en pendul-linje mellem de to endestationer og med skift på en mellem-station ved Port de Vincennes.

### **Letbanen som områdeløft**

Spørgsmålet om 'synlighed' blev som nævnt udslagsgivende for at vælge Letbanen frem for metroen. Og denne synlighed som en mulighed for at løfte områdernes image er der blevet lagt stor vægt på i udformningen af projektet.

På hele strækningen er gadeprofilen i sin fulde bredde blevet omlagt og udført i en meget høj standard. Letbanen kører overalt i eget tracé, og dette tracé er på de fleste strækninger udlagt som en grøn flade, hvor skinnerne er nedsænket i fladen. Når letbanen nærmer sig et stoppested, eller krydsning med en vej, bliver trace'et belagt med sten.

Fortovsbelægninger er overalt fornyet og udført i de samme sten, som anvendes ved stoppesteder, og der er indført cykelstier på hele strækningen.

Ved de større omstigningspunkter er der busholdepladser umiddelbart ved siden af letbanestoppet, og det hele er gennemført med de samme materialer og den samme formgivning, og med prioritering af let og sikker omstigning.

Ved de gamle porte, som de fleste steder er meget livlige steder, med mange butikker og cafeer, er effekten særlig mærkbar. Netop fordi disse steder var meget aktive, både som trafikknudepunkter og som fortætning af handelsfunktioner, var de som oftest også rodede og udformet med afviklingen af biltrafik som prioritet. Her er der dels opnået meget bedre forhold for fodgængerne og en udformning, som uden at anfægte det livlige, skaber større ro og overskuelighed.





Paris. Omstigning mellem letbane og bus



Paris. Omstigning mellem letbane, metro, busser og cykler er organiseret og udformet således at det sker både hurtigt, sikkert, komfortabelt og smukt. De to nederste billeder er fra Port de Vincennes hvor ringbanens to grene, T3a og T3b mødes og har omstigning til metro og regional tog.

De steder hvor gadeprofilen udvider sig og løber sammen med pladser eller små parker, er disse områder også blevet istandsat samtidig med anlæggelsen af letbanen.

Både når man bevæger sig lokalt og når man gennemkører større dele af strækningen opleves der derfor en meget kraftig standardhævning, og en meget større attraktivitet i denne rand-zone, som tidligere blev opfattet som steder man kun kom hvis man havde et ærinde, eller kortvarigt passerede på vej ind i eller ud af byen.

### **Effekten af ringbaneprojektet.**

APUR – det parisiske byplankontor – har fået gennemført undersøgelser af hvilken effekt letbaneprojektet har haft på ejendomsværdierne i de berørte områder - og de er ret opsigtsvækkende: Ejendomspriserne i ringbanens opland er i den undersøgte periode steget 20% mere end ejendomspriserne i Paris kommune i gennemsnit.

Det betyder naturligvis at der nu er økonomisk mulighed for, at der kan og vil ske en række markedsbaserede opgraderinger i denne zone – og der kan allerede iagttages mange fornyelsesprojekter i hele den berørte zone.

Effekterne har både at gøre med de bystrukturelle ændringer, med de mobilitetsmæssige forbedringer, og med den ændrede mentale forståelse af området.

### **Bystrukturelle effekter.**

Ringbanen styrker rand-zonen som en sammenhængende zone med særlige muligheder. Portene der hidtil alene har været en station på vej ind i eller ud af byen, bliver nu kædet sammen. Og fordi portene har særlige funktioner – bl.a. udstillings faciliteter og større sportsfaciliteter, dannes der en ringby med et særligt potentiale. Og dette potentiale udgør også en mulighed for at overvinde noget af den barriere, der har været mellem Paris og de tilgrænsende kommuner. Det er nu et bælte man søger til fra begge sider.

### **Mobilitetsmæssige effekter**

Letbanecirklen har naturligvis den vigtige effekt at den skaber forbindelse mellem det overvejende radiære metrosystem, men den har også den effekt at den opgraderer det kollektive system i forhold til bil-systemet. Der er sket en vis reduktion af bil-kapaciteten på den indre Boulevard, hvilket opleves som en meget stor forbedring for lokalmiljøerne. Og der er opnået et kraftigt løft i komforten på det kollektive system. Hvor omstigningsstederne mellem bus og metro før næsten altid var meget slidte og uappetilige, er de nu blevet smukke og komfortable. Hvor bussen hakkede af sted underlagt biltrafikken, så glider letbanen af sted og krydser, med et meget effektivt fungerende signalprioriterings-system, de tværgående gader uden at blive stoppet. Dermed får letbanen også en lidt højere gennemsnits hastighed end i mange andre byer med nye letbaner.

### **Mentale effekter.**

Det er oplagt at den brede forbedringsindsats, som letbaneprojektet er knyttet sammen med, har ændret synet på denne tidligere isolerede randzone i byen. Stigningerne i ejendomspriserne er en tydelig indikator, de mange nye udviklingsprojekter er en anden indikator, og selve belægningsprocenten i letbanen – som er meget høj – er en tredje indikator på, at forståelsen og accepten af området har ændret sig markant i kraft af denne kombination af ændret tilgængelighed og eksponering og synlighed af de forbedringer der er sket.





Bordeaux.  
 Letbanesystemet i Bordeaux består af 3 linjer, som i kraft af den integrerede byforbedringsstrategi samtidig kan ses som omdannelses eller forbedringskorridorer.



Bordeaux.  
 Letbanen i den tætte by.



Bordeaux.  
 Letbanen langs floden.



Bordeaux kommune har omkring 750.000 indbyggere og den er hovedby i en region med ca. 3,5 mill. indbyggere. Letbane-projektet i Bordeaux blev realiseret i de første år af det nye århundrede, men havde været diskuteret i en længere periode forud.

Det var den tidligere statsminister Allain Juppé, der som nyvalgt borgmester i Bordeaux fra 1995 igangsatte Letbaneprojektet. Når Juppé beskriver projektet gør han meget ud af at fortælle, at det indgik i en langt mere omfattende strategi, som grundlæggende handlede om at skabe en ny begejstring og tiltro til Bordeaux. Strategien var at gennemføre en række forskellige forbedringsprojekter på en måde, så de støttede hinanden og løftede Bordeaux til en ny position – både i beboernes og i omverdenens forståelse af byen.

Letbane-projektet var centralt i denne strategi på flere måder – både på den politiske scene, og når det gjaldt det bystrukturelle og imagemæssige.

### **Letbane eller metro**

Som transportprojekt afløste letbane-projektet en tidligere plan om at bygge en metro. Dette projekt havde byen haft store vanskeligheder med at finansiere, og udstrækningen af metro-nettet ville af økonomiske grunde blive så begrænset, at det ikke for alvor ville blive attraktivt for byen. Den politiske scene var i en del år blokeret af en konflikt mellem tilhængere og modstandere af metro-projektet.

### **Letbanen integreret med andre forbedringsprojekter**

Da Juppé kom til som borgmester brugte han letbane-projektet til at skabe den politiske åbning og enighed, som gjorde at man kunne komme videre. Men han kædede også projektet sammen med en række andre tiltag, således at effekten af projektet blev langt større, end den ville have været, hvis man havde gennemført sporvognsprojektet som et isoleret projekt. Man kom med denne udvidede strategi i kontakt med næsten alle grupper og aktører i byen.

Letbane-projektet blev introduceret som del af en strategi, der også omfattede etablering af en ny park og promenade langs floden, istandsættelse af byrum og monumenter overalt i byen, istandsættelse af boliger i mange af de mindre attraktive kvarterer, og introduktion af en ny, mere offensiv og bredtfavnende kulturel strategi.

Denne samlede strategi berørte på en eller anden måde alle grupper og områder i byen og skabte en ny optimisme og stolthed, som var bredt forankret.

### **Letbane og byrumspolitik**

Konkret blev anlæg af letbanelinjer kædet sammen med etablering af nye byrum på den måde, at de gader, hvor letbanen skulle køre, blev sat i stand til en høj standard, men også alle de byrum der på en eller anden måde grænsede op til de nye linjer blev sat i stand. Derved opnåede man, at den tilgængelighed som letbanen skabte, blev kombineret med at generel hævnning af områdernes kvalitet og attraktivitet, i kraft af denne bredspektrede og synergiskabende forbedringspolitik.



Bordeaux. Letbanetracé udenfor bymidten.



Bordeaux. Omstigningspunkt bil, letbane, bus. Når man parkerer er P-billetten samtidig billet til letbanen.



Bordeaux. Kulturhuset knyttet til letbanen og til opgradering af problemramte områder.

### **Sociale og økonomiske effekter.**

Det havde effekter både på den økonomiske og den sociale side. Økonomisk betød det at husejere og ejendomsinvestorer umiddelbart kunne se, at attraktiviteten steg i de områder, som letbanen løb igennem, og at der derfor var god grund til også at investere i private forbedringer, som kunne profitere af denne bymæssige standardhævning. For beboerne og dem der arbejdede i områderne betød det, at det der kunne være en dobbeltydig ændring – nemlig at letbanen på den ene side skabte ny tilgængelighed, men samtidig i nogle områder reducerede bil-fremkommeligheden - faldt ud til samlet set at være en fordel, i kraft af de parallelle strategier, og det løft de forskellige byområder helt åbenlyst oplevede.

### **Fornyelseskorridorer.**

Letbanens netværk blev på den måde ikke bare linjer, der beskriver ny tilgængelighed, men også linjer der fremstår som fornyelseskorridorer i byen.

Fra en normal forståelse, hvor letbanen var noget der havde at gøre med transportplanlægning, blev letbane-projektet samlingspunktet for en bredt favnende og meget effektiv, forståelig og bredt forankret byomdannelses-strategi.

### **Offentlige politikker og private initiativer.**

Som tidligere nævnt har både de offentlige politikker og planer og de private investorer bygget videre på denne strategi. Der har været offentlig støtte til istandsættelse af nedslidte boliger, men netop i nogle af de områder hvor fornyelseskorridorens effekt var mest åbenlys, er der sket meget store private investeringer i opgradering af eksisterende boliger, og der eksperimenteres både fra offentligt og privat hold med nye boligformer, og med ombygninger af gamle pakhuse til nye, attraktive byboliger.

### **Ny balance mellem privatbil og kollektiv trafik.**

På det bystrukturelle plan er letbane-linjernes effekt som fornyelses- og opgraderingskorridorer blev udnyttet til at knytte an til andre omdannelses- og forbedringsområder.

Ved grænsen til den tættere by er der planlagt og etableret parkeringsanlæg, som samtidig er omstigningspunkter mellem bil, bus og letbane. Parkerer man sin bil i et af disse anlæg, er parkeringsbilletten samtidig billet til letbanen, og tilskyndelsen til at benytte disse omstigningspunkter er derfor stor – så meget mere som man parallelt med introduktionen af letbanen også har vanskeliggjort biltrafik og parkering i nogle af de centrale områder i byen.

### **Mobilitet og kulturanlæg.**

Ved de ydre ender af letbanens net møder den nogle af de store problemramte etageboligområder fra 1960'erne og 70'erne. Disse områder er i kraft af letbanen blevet koblet meget mere effektivt op på den centrale by, men man har også her kombineret en række initiativer og politikker. Parallelt med at der har været igangsat forbedringsprojekter internt i problem-områderne er der eksempelvis ved en af letbane-linjerne placeret et stort, nyt kulturhus, som især henvender sig til yngre grupper. Kulturhuset er placeret så det ligger på kanten af de store problemramte områder og





Bordeaux. Letbanetracé tæt ved centrum.



Bordeaux. Letbanetracé mellem tætby og forstad.



Bordeaux. Letbanetracé i forstaden

dermed tilbyder dem nye muligheder. Men samtidig er dette anlæg også placeret således, at det komfortabelt kan nås med letbanen fra andre dele af byen. Sådanne kulturelle mødepunkter udgør en vigtig dimension i opgraderingen af de problemramte områder gennem en bedre integration med resten af byen i både trafikal og kulturel forstand.

### **Letbane og sammenhængskraft.**

Letbane-nettet i Bordeaux har således, i kraft af integrationen i en bredspektret fornyelses og forbedringsstrategi, formået både at hæve byens image udadtil, at skabe ny optimisme og stolthed indadtil, og forsøgt at imødegå eller opbløde de segregeringsprocesser, som præger alle vestlige byer gennem bedre integrering af de udsatte områder.

### **Forudsætninger.**

Der er nogle fysiske forudsætninger for denne succes, som er vigtige at være opmærksomme på, når det skal diskuteres i hvilke udstrækning denne strategi kan anvendes andre steder. Det drejer sig om noget så prosaisk som hvor meget plads der er i de gade- og vejprofiler, der skal anvendes til letbanen. En del af succes'en i Bordeaux må tilskrives at mange af de gader der er anvendt til letbanen har en sådan bredde, at banen kan køre i eget tracé. Man har nok mange steder reduceret bil-kapaciteten, men der er stadig to vejbaner og dermed nogenlunde komfortabel adgang for biler, og der er i kraft af det selvstændige tracé ret få konflikter i kryds, og dermed er det også muligt at opnå en nogenlunde fornuftig gennemsnitshastighed på letbanen.

En del af de steder hvor der har været for lidt plads – det gælder både i bycentret og i nogle forstadsområder - har man helt udelukket biler, for at kunne opretholde kørehastigheden for sporvognene og undgå at gadeprofilet blev overfyldt, og dermed uattraktivt og belastende for lokalområdets beboere.

Der er også nogle organisatoriske forudsætninger, som er vigtige at være opmærksom på. En del af succes'en skyldes ifølge flere forskellige kilder, at man gennem mange år har haft et meget effektivt tværsektorielt byplankontor i Bordeaux, som – sammen med en effektiv politisk ledelse – har formået at sammentænke letbanens potentialer med de andre fornyelsesstrategier og diverse sektorpolitikker.

De tre eksempler er alle karakteriseret ved at man har forsøgt at forøge effekten af at etablere en ny letbane eller et system af letbane-linjer, ved at sammentænke den trafikale og mobilitetsmæssige forbedring og investering med en række andre forbedringer og tiltag. Eksemplerne indgår dermed i en vigtig bestræbelse indenfor den europæiske byplanlægning, gående ud på at tænke strategisk, opsøge synergier og forsøge at aktivere de private investorer, når det gælder byforbedrings-strategier. Men man kan også se eksemplerne, som stadier i en lærerproces, hvor byerne lærer af hinanden, og forsøger at tilpasse denne læring til de lokale vilkår og muligheder.

Når det som her gælder om at skabe forbedringer i den allerede udbyggede by må den offentlige planlægning og indsats indrettes således, at den kan påvirke markedet og skabe incitament for ejere og investorer til at gennemføre forbedringer, der kan supplere de tiltag, som det offentlige kan gennemføre for egne midler. Det drejer sig om at skabe alliancer og samarbejder som sikrer at initiativerne så vidt muligt støtter hinanden og trækker i samme retning, og det drejer sig om at sikre bred opbakning ved at sørge for at indsatsen gør dagliglivet mere komfortabelt og oplevelsesrigt.

De tre eksempler er forskellige på den måde at Bordeaux har arbejdet med det bredeste sigte. Man har set introduktion af et sammenhængende letbanesystem som muligheden for at opnå en langt mere omfattende byforbedring, end den der alene har med mobilitetsforbedringer at gøre.

Paris eksperimenterer med letbanen som en supplerende del af det kollektive system, men viderefører også mange af de succesfulde, supplerende tiltag, som er udviklet i Bordeaux. Og man afprøver denne strategi i et område, hvor mobilitetsforbedringerne og de nye sammenhænge som letbanen kan skabe, kan kobles til en længe overvejet byforbedringsindsats i overgangszonen mellem Paris og de omkringliggende forstadskommuner, hvor der både ligger mange svage boligområder, men også store byudviklingspotentialer.

Barcelona eksemplet er det der mest direkte adresserer opgradering af et problemramt område. Man anvender med succes letbanen som instrument til at åbne og integrere et isoleret og stigmatiseret boligområde. Men når det gælder letbanen er der i Barcelona tale om en mere fragmenteret net, idet letbane-systemet anlægges og drives af private investorer, og nogle kritikere beskriver at konsekvensen af denne model er, at letbanesystemet er for svagt integreret med det øvrige kollektive system, til at fuldt ud at forløse sit mobilitetspotentiale.

### **Effekter af en bredspektret strategi.**

Mere konkret har sammentænkning mellem Letbane og andre byforbedrings-initiativer haft følgende effekter:

Det har betydet at etableringen af Letbanen opleves som en mere omfattende forbedring end hvis den oprådte alene. Det gælder både for beboerne og byens andre borgere, der ser området, der betjenes af letbanen, som smukkere og mere attraktivt end før. Og det gælder for investorer og andre aktører på ejendomsmarkedet, som ser den standardhævning



der er sket som så omfattende, at det åbner for nye perspektiver ved at investere i det pågældende område. Den brede standardhævning peger også for investorerne på vigtigheden af at gennemføre nye investeringer af en vis kvalitet, som er på højde med den nye standard i området.

At opnå denne bredere og mere omfattende effekt af letbanen er både vigtig af ovennævnte grunde, men den er også vigtig for at opnå en bred opbakning til anlæggelsen af letbane-linjen. Hvis letbaneprojektet optræder som en isoleret forbedring, kan det lettere blive udsat for kritik – for kun at henvende sig til nogle grupper, for at indskrænke bilernes muligheder og for at overfylde gaderummet.

Den anden vigtige effekt er letbanens evne til at sammenkæde og integrere en bydel som hidtil har været afsondret. I princippet vil alle nye trafikale anlæg af en vis vægt have denne potentielle effekt, men den særlige egenskab ved letbanen er, at effekten opnås uden at der samtidig optræder de negative aspekter af øget trafikal tilgængelighed i form af øget støj, forurening og uhelds risiko.

Det tredje vigtige potentiale ved letbanen – som er mest konkret tilstede i Barcelona-eksemplet, men også findes i de andre - er potentialet for at ændre både områdets selvforståelse og det image, som det pågældende område har i resten af byen.

Det er meget svært at gennemføre succesfulde forbedringer i et område der er stigmatiseret og præget af nedadgående sociale spiraler, hvis der ikke samtidig sker ændringer, som får omverdenen til at se området på en ny måde. La Mina projektet i Barcelona skaber i kraft af letbanen et kendskab til området, simpelthen ved at mange mennesker kommer igennem området, og dermed sker der en indskrivning af området i den mentale forståelse af byen.

Derudover skaber La Minna projektet med letbane-boulevarden et nyt, samlende rum, som giver plads for nye møder og nye kombinationer af aktiviteter. Der optræder her en overlapning mellem en masse dagligdagsaktiviteter, som knytter sig til det eksisterende område, og dem der knytter sig til de nye boligbebyggelser. Samtidig inviterer boulevarden med sin rambla-udformning til at promenerer ned til kysten eller gennem området – altså nogle måder at være til stede og bruge området, som er typisk urbane, men som den gamle organisering af veje, p-pladser og stier ikke lagde op til.

At disse mange overlappende aktiviteter kan finde sammen og udfolde sig i et nyt rum, nemlig boulevarden, i stedet for at skulle fortrænge kendte mønstre i et allerede eksisterende byrum er sandsynligvis en vigtig pointe ved La Minna projektets succes, som det er vigtigt at være opmærksom på, hvis man ønsker at anvende denne strategi et andet sted.

## KONKLUSION: EN LETBANELINJE GENNEM TINGBJERG KAN SKABE NY TILGÆNGELIGHED, OG KAN SOM EN DEL AF EN SAMLET STRATEGI STARTE POSITIVE FORANDINGSPROCESSER

### **Sammenfattende.**

Min vurdering er at mange af de positive effekter af letbanen integreret med en bredspektret forbedringsstrategi, som de tre eksempler viser, burde kunne overføres til Tingbjerg-Husum.

Men det er helt afgørende for om succesen kan hentes hjem, at der kan opnås nogle overbevisende rumlige og arkitektoniske løsninger, og at der sker en koordinering af de forskellige sektorforvaltningers initiativer i området, så der opnås den størst mulige synergi. Derfor bør der igangsættes et udredningsarbejde, som undersøger mulighederne i de forskellige delområder, som identificeres potentielle indsatspunkter, og som kortlægger og sammenkæder forskellige forvaltningers planer for området.

### **Trafikale forbedringer skal kombineres med æstetiske. Byrummenes anvendelighed skal øges.**

Der er mange måder at skabe smukkere gader på, og der kan også i Husum opnås et smukt og indbydende gadeprofil, hvis anlæggelse af en sporvognslinje kombineres med en forbedring af hele gaden. Men gaden får en anden form og karakter end i de omtalte eksempler, fordi gadeprofilet mange steder er smallere end i de omtalte eksempler.

Det er derfor vigtigt at der gennemføres omhyggelige studier af gadeprofilets kapacitet, så man undgår den overfyldning af gaderummet som præger nogle af de tidligere letbane-projekter, som eksempelvis i Saint Denis.

Og det er vigtigt at være opmærksom på at grunden til at man i mange af eksemplerne har oplevet en stor lokal tilfredshed er at ændringerne af de fleste er blevet oplevet som et fremskridt, fordi man på samme tid har fået letbane som en ny transportmulighed, der er stadig en god tilgængelighed med bil, reduktionen af vejarealet har betydet reduktion i støj, forurening og uheldsrisiko, og man har fået nogle gader, der umiddelbart opleves som smukkere og giver de omliggende kvarterer et bedre image.

Men hvis disse forhold tages alvorligt og hvis forbedringerne i selve gaderummene - som i Bordeaux og Paris - suppleres med forbedring i de tilstødende by- og parkrum, så vil der med stor sandsynlighed kunne opnås en lignende effekt, hvor både lokale beboere og dem der passerer igennem byen oplever bydelen som smukkere og mere velfungerende end før. Det vil have effekt på både ejendomsmarkedet, på områdets image og på beboernes tilfredshed med deres lokalområde.

### **Letbanen skaber ny tilgængelighed og gennemstrømning og giver et bedre image**

Det andet vigtige spørgsmål i forbindelse med vurderingen af om effekterne fra de tre eksempler kan overføres til Husum-Tingbjerg har at gøre med letbanens evne til gennem sammenkædning, gennemstrømning og ny tilgængelighed at skabe et nyt image og muliggøre at der igangsættes forbedringsprocesser og opadgående sociale spiraler.

Her er det La Mina projektet der tilbyder den mest oplagte model. Selve gennemstrømningen – kombinationen af ny tilgængelighed for dem der bor i området og nyt kendskab til området fordi der er mange der passerer igennem – vil umiddelbart kunne opnås på samme måde i Tingbjerg som i La Mina. Og måske endda med større effekt med hensyn til kendskab til området, fordi oplandet til en ny letbane fra Husum til Gladsaxe vil være større, end det er til letbane-linjen i Barcelona.

Tingbjerg kan i et vist omfang ligesom i La Mina tilføres nye funktioner og nye boliger som knytter sig til letbane-linjen, og dermed muliggøres større diversitet i det sociale og aktivitetsmæssige billede i området.

Den vestligste af de foreslåede linjeføringer gennem Tingbjerg (hovedalternativet) er sandsynligvis at foretrække, fordi den vil kunne åbne for en helt ny forbindelse og skabe to adgange i stedet for en, hvilket må anses for et vigtigt led i at nedbryde fornemmelsen af 'dead end' og afsondrethed, som forbindes med Tingbjerg. Den alternative linjeføring mod øst har til gengæld mulighed for at have et rekreativt publikum, og den vil betjene en større del af Ruten - den oprindelige 'hovedgade' i Tingbjerg bydelen. Derfor er det også vigtigt at arbejdet med letbanens linjeføring koordineres omhyggeligt med de forbedringsprojekter, der måtte findes for Tingbjerg.

Det er også værd at bemærke at der på længere sigt kan være mulighed for i Tingbjerg at tilføre boliger med andre ejerformer, rettet mod andre sociale grupper, som tilfældet er i La Mina. Desuden er der aktuelle planer om at opføre et nyt kulturhus i Tingbjerg, som vil forstærke og eksponere de kulturelle aktiviteter og måske også derigennem åbne bydelen for større kontakt med omverdenen.

En omhyggelig sammenkædning mellem det nye kulturhus, de offentlige rum der kan etableres omkring den, og en ny letbane, og de omlægninger af gadeprofiler det vil medføre, vil tilsammen danne en strategi, som rummer mange af de elementer som indgår i La Mina projektet - og også indgår i Bordeaux og Paris eksemplerne.

La Mina projektet er i en vis grad også blevet støttet af et andet forbedrings initiativ i Barcelona, nemlig åbningen af et sammenhængende rekreativt landskab langs med Besos-floden som løber tæt forbi området. I Tingbjerg er der en tilsvarende mulighed for at integrere de initiativer, der er i gang for en mere aktiv udnyttelse af den ydre forsvarslinje, med nye cykelforbindelser – og derigennem løfte Tingbjerg og ændre dets image.

### **Kantzonen til naboområderne skal udvikles med initiativer, der rækker ud over bydelen**

Paris eksemplet peger på at bearbejde kant- eller randzoner som en vigtig strategi, når det gælder om at forbedre problemramte områder. I den forbindelse er både en bearbejdning af kantzonerne mellem Tingbjerg og Voldparken vigtige, men også opmærksomhed på hvad der kan ske i det lille erhvervsområde der ligger langs Frederikssundsvej. Ligesom der i Tingbjerg er planer om et nyt kulturhus, som bør sammentænkes med en eventuel Letbane, så er der også i Voldparken initiativer omkring miljø- og energicentre, som peger ud over selve bydelen, og som har potentiale i forhold til at etablere en bred forbedrings strategi med letbanen som den afgørende katalysator.

### **Der skal udvikles byrumsforbedringer, der passer ind i lokalområdet**

Både Bordeaux og Paris anvender byrumsforbedringer som en måde at øge effekten af letbanen når det gælder både beboernes forståelse af deres område, resten af byens forståelse og ejendomsmarkedets måde at vurdere området på. Denne strategi er vigtig at forfølge, men konteksten i Husum / Tingbjerg adskiller sig meget fra Paris og det der er derfor vigtigt at udvikle modeller for en sådan byrumsforbedring, der er velovervejede i forhold til den lokale kontekst – samtidig med at de har en overbevisende kvalitet i både arkitektonisk, funktionel og fysisk betydning.