

Den moderne, bæredygtige by



.....
MILJØMINISTERIET

By- og Landskabsstyrelsen

Indhold

- 5 Byernes udfordringer
- 9 Store forandringer – og nye muligheder
- 15 Sundere, grønnere storbyer
- 17 Tættere forstæder med bæredygtig transport
- 21 Alle har et ansvar

Den moderne, bæredygtige by.

Udgivet af Miljøministeriet, oktober 2008.

ISBN: 978-87-92256-72-0

Redaktion: By- og Landskabsstyrelsen og Niras Konsulenterne.

Illustrationer: Forside: By- og Landskabsstyrelsen, Næstved kommune og Polfoto. Side 4: By- og Landskabsstyrelsen. 6ø: Helle Ina Elmer.

6m: Sebastian Gondek, plphoto.de. 6n: André Homan,

www.andrehoman.net. 8ø: Jan Engell. 8n: By- og Landskabsstyrelsen.

10: Odense Kommune, www.cykelby.dk. 12: Byrumshandlingsplan, Københavns Kommune, www.vejpark2.kk.dk. 14ø: By- og Landskabsstyrelsen efter oplæg fra Næstved Kommune. 14n: Colourbox.com.

16ø: Kerteminde Kommune. 16n: Aarstidernes Arkitekter.

18ø: oleakhoej.dk. 18n: Arbejdsskitse til byudvikling for 1. etape i Lisbjerg, Århus Kommune. 20: Kulturplan (ø) og Visionsplan (n) for Sønder Havn og Stationsområdet i Køge, Køge Kommune.

23: By- og Landskabsstyrelsen.

Grafisk produktion: Maarbjerg Grafisk Design. Oplag: 2000.

Henvendelse om publikationen:

Miljøministeriet

By- og Landskabsstyrelsen

Haraldsgade 53

2100 København Ø

Tlf: 72544700

mail: blst@blst.dk

Publikationen kan citeres med kildeangivelse.

Forord



Overalt i verden står byerne over for store udfordringer, som råber på god byplanlægning. Den skal vi levere! Men det skal være en byplanlægning, som griber byen i sin helhed og som leverer konkrete løsninger af høj kvalitet. Vi skal skabe byer, som folk kan lide at se på og færdes i, byer, der fungerer, byer, hvor man let kan komme fra sted til sted, og byer, som balancerer miljømæssigt og som er sunde og trygge at leve i.

Men hvad er det så for udfordringer, vi står overfor?

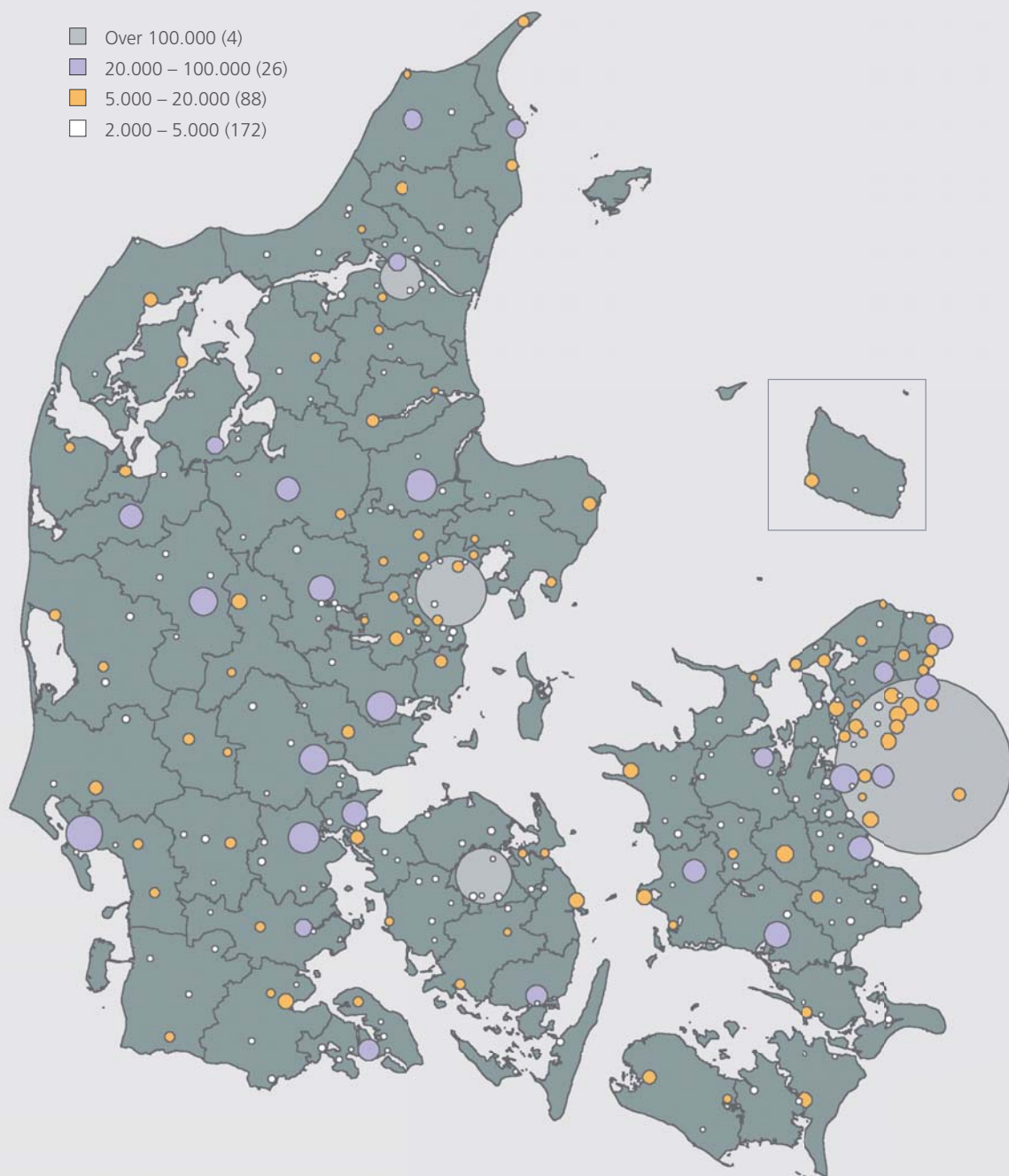
Ja, der er mange af de traditionelle opgaver vedrørende byernes udformning, som fortsat er aktuelle, men en række nye store udfordringer trænger sig på. Flere og flere søger fortsat mod byerne, og byernes voksevækst giver byer, som selv om de summer af liv og oplevelser er præget af trængsel og belastning af miljøet. Klimaforandringerne giver nye udfordringer med temperaturstigninger, højere vandstand og flere heftige regnskyl. Og så skal byerne bidrage til at begrænse klimaforandringer

Jeg har en ambition om at ruste byerne til disse udfordringer - til at fremtidssikre byerne. Derfor har jeg igangsat et bypolitisk initiativ, der skal give bud på den bæredygtige by. Vi skal drøfte, hvad vi vil og kan med vores byer, og hvordan vi gennem god byplanlægning kan realisere vore planer. Jeg tror vi skal omkring redskaber som tættere byer, grønne byer, blå byer og sundere byer, hvis vi virkelig skal skabe nye attraktive alternativer til dagens bymiljøer, men det er noget af det, jeg gerne vil udfordres på.

Jeg håber derfor med dette oplæg at sætte yderligere gang i den debat, som allerede foregår i kommunerne, blandt de private investorer samt alle de mennesker, hvis hverdag skal foregå i fremtidens byer. Og jeg håber på, at flest mulige professionelle såvel som andre med interesse for vore byer vil være med til at sætte deres præg på den bypolitiske redegørelse, som jeg vil fremlægge i foråret 2009.



Troels Lund Poulsen
Miljøminister



50 års udvikling i Danmark



Andelen af byboere er steget fra 70% til 90% af befolkningen



Byernes areal er tredoblet

Byernes udfordringer



Flere bor i byer

Stadig flere bor i byer. Det gælder på verdensplan. Det gælder i Danmark, hvor nu næsten 9 ud af 10 bor i byer. For 50 år siden var det 7 ud af 10. Byerne vokser. På 50 år er de danske byers areal tredoblet. Byzonen er siden år 2000 blevet udvidet med 10 pct. og befolkningen i byerne er i samme periode øget med 4 %.

Både positive og negative sider

Byerne er attraktive. Her er boliger og arbejdspladser, uddannelsesmuligheder, institutioner, butikker, kultur og fritidstilbud. Her er – alt efter størrelse – valgmuligheder, mangfoldighed, liv og puls. Byerne er effektive. Her er mennesker, boliger og virksomheder nok til at sikre bæredygtige, kollektive løsninger vedr. transport, drikkevand, spildevand, affald og energi.

Byerne er i bevægelse. Virksomheder lukker eller flytter, nye typer kommer til. Nye behov og muligheder opstår. Kvarterer skifter funktion og giver mulighed for nyt byggeri og ny anvendelse af gamle bygninger.

Byerne er problematiske. Funktionsopdeling i byerne og mellem byerne har fået transportbehovet til at stige. De største byer risikerer at sande til i trafik. Støj, luft- og jordforurening præger stadig hverdagen mange steder. Transporten og de mange andre aktiviteter medfører stort energiforbrug og CO₂-udslip.

Miljøproblemer skabes i byerne – det gør løsninger også

Dermed har byerne og deres aktiviteter en stor del af skylden for klimaforandringerne. Og forandringerne mærkes tydeligt. Oversvømmede kældre og overbelastede kloakker er åbenlyse resultater af klimaforandringerne i kombination med de store befæstede arealer på veje pladser og udearealer, der forhindrer regnvandet i at sive ned i jorden.

Derfor er det i høj grad også byerne, der skal være med til at løse problemerne. Byudviklingen og byggeriet må sigte mod en vifte af løsninger, der tilsammen skaber den moderne, bæredygtige by.

Vi skal bygge tættere

Vores måde at bygge by er ved at udvikle sig på samme måde som i USA, hvor byernes energiforbrug er langt større end i de tættere europæiske byer. Vi skal vende tilbage til de tættere byer og dermed skabe mindre afstand mellem byens funktioner. Cykel og kollektiv trafik bliver bedre alternativer til bilen. Det giver bedre muligheder for kollektive løsninger også på andre områder. Det skaber større intensitet

Det i høj grad byerne, der skal være med til at løse problemerne. Byudviklingen og byggeriet må sigte mod en vifte af løsninger, der tilsammen skaber den moderne, bæredygtige by.

VÄSTRE HAMNEN, MALMØ

Store regnmængder giver også muligheder

Vand kan tilføre mange kvaliteter til et byområde. Det kan give variation. Det opfordrer til leg og det kan være levested for mange forskellige planter og dyr. Vand virker beroligende, og vand i bevægelse kan sløre generende støj. Regnvand opsamles i kunstige søer og kanaler.



SKATEPARK SCHLACHTHOF, FLENSBORG

Byliv og motion er ikke modsætninger

Byrum kan udformes, så de opfordrer til bevægelse og leg. Nogle byrum er udformet nærmest alene med bevægelse og leg for øje. Andre tiltrækkes som tilskuere, der imponeres af den vitalitet, råhed og ungdommelighed stedet udstråler.



SPORTPLAZA MERCATO, AMSTERDAM

Kompensation for arealforbrug med grønne vægge og tage

Planter har positiv indvirkning på byens luftkvalitet og klima. Grønne vægge og tage kan også optage regnvand, og ved kraftige regnskyl kan det tilbageholde yderligere vand, så belastningen af kloaknettet mindskes. Der kan indrettes haver, tage kan dækkes med lave vækster eller hele bygninger kan pakkes ind i grønt som en del af arkitekturen.

og tryghed, mere liv og mere rum for mangfoldighed. Derfor skal vi tænke i større tæthed, uanset hvor stor eller lille en by eller bydel er.

Tæthed alene gør det ikke

Større tæthed må ikke få negative konsekvenser. Lys, luft og sundhed er en naturlig del af den moderne, bæredygtige by. Det samme er effektive løsninger på energi, vand og affald. ”Teknikken” skal være i orden – også i byens bygninger, hvor det er vigtigt at undgå, at farlige stoffer påvirker miljøet og er en sundhedsrisiko for mennesker. Klimaforandringerne skal udnyttes positivt. Vi skal ikke kun tænke tæt, men også grønt, blåt og sundt.

Vi skal tænke grønt

Haver, parker, grønne åndehuller, skov og natur giver byen kvalitet. Folk er glattere, mindre syge og stressede, når de kan se på og færdes i det grønne. Det grønne er byens lunger, skaber frisk luft, giver skygge og plads til dyre- og planteliv. Meget grønt betyder lavere temperatur om sommeren i byerne. Det grønne giver muligheder for afslapning, for at følge med i årstidernes skiften, for leg og bevægelse.

Vi skal tænke blåt

Vand er vigtige kvaliteter i byen. Søer, vandløb, kanaler, fjord og hav giver oplevelser og aktivitetsmuligheder. Jo renere, jo flere muligheder og jo bedre vilkår for planter og dyr. Byen skal være med til at sikre rent og rigeligt grundvand.

Klimaforandringer betyder mere vand fra oven. Det giver muligheder for flere planlagte vådområder i byen. Det betyder mere grundvand, hvis regnvandet kan sive ned i jorden i stedet for via de befæstede arealer at havne i kloakken.

Vi skal tænke sundt

Det er i høj grad livsstilen, der afgør om vi lever sundt eller ej. Stress og overvægt er store trusler mod sundheden. En by kan blive en sundere by, hvis det er oplagt at gå, at cykle og at dyrke motion. Hvis byen er ren, og luften god. Hvis vi undgår brugen af farlige stoffer både udendørs og indendørs. Hvis der er oplevelser lige uden for døren. Hvis det samtidig er let at finde stille områder, hvor der er grønt og hvor vi kan hvile, cykle eller gå en tur.

Vi skal sammentænke øget tæthed, grønt, blåt og sundt

Den store udfordring er at sammentænke øget tæthed, grønt, blåt og sundt. At bygge med højere tæthed og alligevel sikre, at byen er grøn, blå og sund. Det gælder ved planlægningen af byerne. Det gælder byens huse. Det gælder de tekniske løsninger omkring transport, vand, energi og affald.

Byerne er forskellige – løsningerne bliver forskellige

I Danmark har vi rundt regnet 300 byer med mere end 2.000 indbyggere. Udgangspunkterne for at tage udfordringerne op er ikke ens. Byernes størrelse, beliggenhed og muligheder er forskellige. Det samme er planlægningstraditioner og holdninger. Løsningerne skal passe til de lokale forhold.



Den store udfordring er at sammentænke øget tæthed, grønt, blåt og sundt.



DEN GAMLE BYDEL, DRAGØR

Tæthed i den gamle bymidte

Det at bygge tæt, kan have mange udtryk og er ikke kun at finde i de store byer. Selvom det ikke er det, der normalt forbindes med høje bebyggelsesprocenter, så har netop flere af de gamle bymidter en høj tæthed. På trods af de lave huse, haverne, gårdspladser og pladserne, har Dragørs gamle bymidte en bebyggelsesprocent på 70%.



Tæthedsprocenter på ejendomme

- 150 til 830
- 100 til 150
- 50 til 100
- 25 til 50
- 1 til 25
- Alle andre

Store forandringer – og nye muligheder



Nyt erhvervsliv giver nye muligheder

Erhvervsudviklingen i de seneste to-tre årtier har haft stor betydning for byernes udvikling. Detailhandelen er en vigtig faktor i byernes liv. Uanset hvor butikker placeres, påvirker de trafik- og handelsmønstrene dramatisk

Store dele af industrien er flyttet eller forsvundet, mere vil følge i de kommende år. De forladte industriarealer på havnene, i byernes centrum eller i deres periferi åbner muligheder for at bygge tættere og grønnere til gavn for både byliv og bæredygtighed.

Skibsfart og fiskeri har også ændret sig. I mange havnebyer skal man derfor tage stilling til, hvordan arealerne kan genanvendes.

Selvom der er nedlagt mange arbejdspladser, er der oprettet endnu flere. Det er typisk inden for brancher, der ikke forurener eller støjer. Det er brancher, som lettere kan blandes med f.eks. boliger, og som kan bidrage til et godt bymiljø. Det gør det nødvendigt at overveje, om de eksisterende regler og planlægningstraditioner til at regulere sameksistensen mellem erhverv og bolig stadig er hensigtsmæssige.

Der er også erhverv, som nødvendigvis må ligge i byerne og i havnene. Mange af disse virksomheder er risikovirksomheder. De kan ikke umiddelbart integreres med boliger og andre almindelige bymæssige aktiviteter. Det er væsentligt at sikre, at disse virksomheder fortsat kan fungere og udvikles. Og det må sikres, at der er de tilstrækkelige sikkerhedsafstande rundt om disse virksomheder – af hensyn til både virksomhederne selv og deres naboer.

Det betyder også, at havnene ikke bare må tømmes for erhverv og omdannes til f.eks. boligområder. Der er fortsat behov for havne og skibsfart.

Moderne behov stiller nye krav blandt andet til de grønne områder

Også befolkningens livsmønster har ændret sig. Nu lever vi i individualismens tidsalder. Flere og flere mennesker gennemlever perioder i deres voksne liv, hvor de bor alene. Det påvirker efterspørgslen efter boliger og transport. Samtidig er gamle dages kollektive løsninger ikke længere så relevante, som de engang var. Når det gælder idræt, har man for eksempel konstateret, at langt den største vækst i udøvelsen har ligget uden for det kendte foreningsliv. Enten i form af kommercielle tilbud eller i form af helt uorganiseret og spontan udøvelse af idræt. Det er vigtigt, at byerne også giver mulighed for individuel idræt og bevægelse.

Det er ikke nær så problematisk at blande bolig og erhverv, som det var tidligere.



CYKELSTIER, ODENSE

Cykler i storbyen

Forbedrede forhold for cyklisterne i byerne har stor indvirkning på cykeltrafikken. Gennemgående cykelstier og markeringer i vejkryds er blandt de forbedringer, Odense Kommune har investeret i. Fra 1999-2002 steg cykeltrafikken med 20%, fra 2003-2004 med 2% og året efter med 7%. Trods stigningen i cykeltrafikken er antallet af cyklistulykker reduceret med 20%.



Vi bliver hele tiden klogere

Vi får hele tiden ny viden om bæredygtighed og klimaforandringer. Det grundlag, som regler og tekniske specifikationer byggede på for bare fem-ti år siden, skal derfor tilpasses, så det svarer til denne nye viden. Forandringer i erhvervslivet og befolkningens livsmønster og den nye viden om klimaforandringer bevirker, at alle byer står over for en serie af udfordringer og muligheder. Alle byer må arbejde sig frem mod større bæredygtighed.

Byerne er også forskellige. Det bliver udfordringerne og dermed mulighederne også.

Vandet skal gøres tilgængeligt

Af historiske årsager er beliggenhed ved å eller hav et kendetegn ved mange byer. Indtil jernbanerne i 1800-tallet gjorde det muligt at transportere store mængder gods over land, var skibsfart den almindeligste metode til godstransport. ”Havet bandt og landet adskilte”, som mange har lært i skolen.

Det betyder, at mange byer har mulighed for at tilbyde nuværende og fremtidige borgere noget, de fleste skatter virkelig højt: Udsigt til vand og adgang til vand.

I begyndelsen af det tyvende århundrede var der en forkærlighed for at rørlægge og overdække åer. Blandt andet fordi det forurenede vand dengang udgjorde en sundhedsrisiko. Samtidig var havnene afspærret for de fleste, fordi de var arbejdspladser, hvor man håndterede tungt og farligt gods.

I dag er det muligt at åbne byernes havne og åer til gavn og glæde for flest muligt. Omdannelsen kræver omtanke og grundige overvejelser, for at få en fornuftig balance mellem de mange interesser – bolig, fritid, erhverv og havneaktiviteter. Ellers kan én slags afspærring hurtigt blive erstattet af en anden.

Jernbanerne fylder – og skaber lokal trafik

Fra midten af 1800-tallet begyndte man at anlægge jernbaner i Danmark. De har sat stort præg på byudviklingen – og gør det stadig.

Som regel er det kun muligt at komme over en jernbane ganske få steder. Det betyder, at jernbaner kan være en barriere, som forlænger de lokale afstande i byen, så man fristes til at tage bilen. For at modvirke denne fristelse, kan man i mange byer med fordel tænke på at skabe attraktive muligheder for, at fodgængere og cyklister kan passere jernbanerne.

Overvej tættere bebyggelse ved stationerne

En vigtig forudsætning for, at folk har lyst til at tage toget, er, at de bor ganske tæt på en station. Alligevel er bebyggelsesprocenterne omkring jernbaner og stationer ofte meget lave. Med inddragelse af moderne teknik til at dæmpe støjen og rystelserne fra jernbanen er der derfor mange gode grunde til at se nøjere på, om man kan bruge arealerne tæt ved stationerne til nye attraktive bydele med boliger, butikker, cafeer og erhverv.



Alle byer står over for en serie af udfordringer og muligheder. Alle byer må arbejde sig frem mod større bæredygtighed.



PLAN FOR ETABLERING AF EN PLADS I REVENTLOWSGADE,
KØBENHAVNS KOMMUNES HANDLINGSPLAN FOR KØBENHAVNS BYRUM

Byens mellemrum kan aktiveres

Den eksisterende by kan blive grønnere og sundere, ved at aktivere byens mellemrum. En grå asfaltplet kan omdannes til et spændende opholdsrum for unge med mulighed for at løbe på rulleskøjter, skate og spille fodbold. Det lille område bliver pludselig brugbart, og kan med indretningen motivere til leg og bevægelse.



Tilbage til den menneskelige målestok

Mange byer gennemskæres af ganske store veje. Det anså man for 30-40 år siden for at være det bedste svar på den udfordring, den stigende biltrafik udgjorde.

Vejene leder blandt andet færdslen til store parkeringspladser i bymidterne, som blev anlagt for at sikre, at folk stadig ville handle på byens hovedgade, når den blev omdannet til gågade.

Derfor er større tæthed en stor udfordring for mange byer. Hvor bymidterne i de helt store byer ofte er præget af stor tæthed, stor alsidighed og liv de fleste af døgnetimer og ugens dage, har mange mellemstore byer udhulede bykerner, der ligger ret øde og utrygge hen en stor del af tiden. Paradoksalt har centrum i mange byer altså ofte de kendetegn, der præger de helt store byers periferi.

Disse problemer kan mange steder løses ved at bygge tættere. Nogle steder kan man anlægge underjordiske parkeringsanlæg eller bygge parkeringshuse. Det giver nye muligheder på de sløjfede P-pladser. Her er det vigtigt at blande bolig, ikke-forurenende erhverv, institutioner, nye aktiviteter og rekreative, grønne områder. Så skabes en "grøn tæthed" og sundheden stimuleres. Andre steder kan det være bedre at tænke i kollektiv trafik, så behovet for at parkere i bymidterne mindskes.

I den forbindelse bør også anlægges attraktive gang- og cykelstier, der forbinder byens centrum med dens inderste periferi. Kan man gå og cykle mellem bolig, arbejde, institutioner og fritidstilbud ad smukke og sikre stier, får flere mennesker lyst til at vælge en sund transport til de korte afstande.

Byens kanter kan få stor betydning for sundheden

Man skulle tro, det var den letteste sag i verden at løbe eller cykle sig en tur i grønne omgivelser i hvert fald for den, der bor i en mindre by. Men meget af den jord, der ligger rundt om byerne, anvendes til landbrug eller andre erhvervsformål. Når nye boligkvarterer planlægges, er det vigtigt fra starten at tænke sunde og rekreative stisystemer ind i planerne til gavn for hele byen.

Større bæredygtighed kræver både kulturel og teknisk omstilling

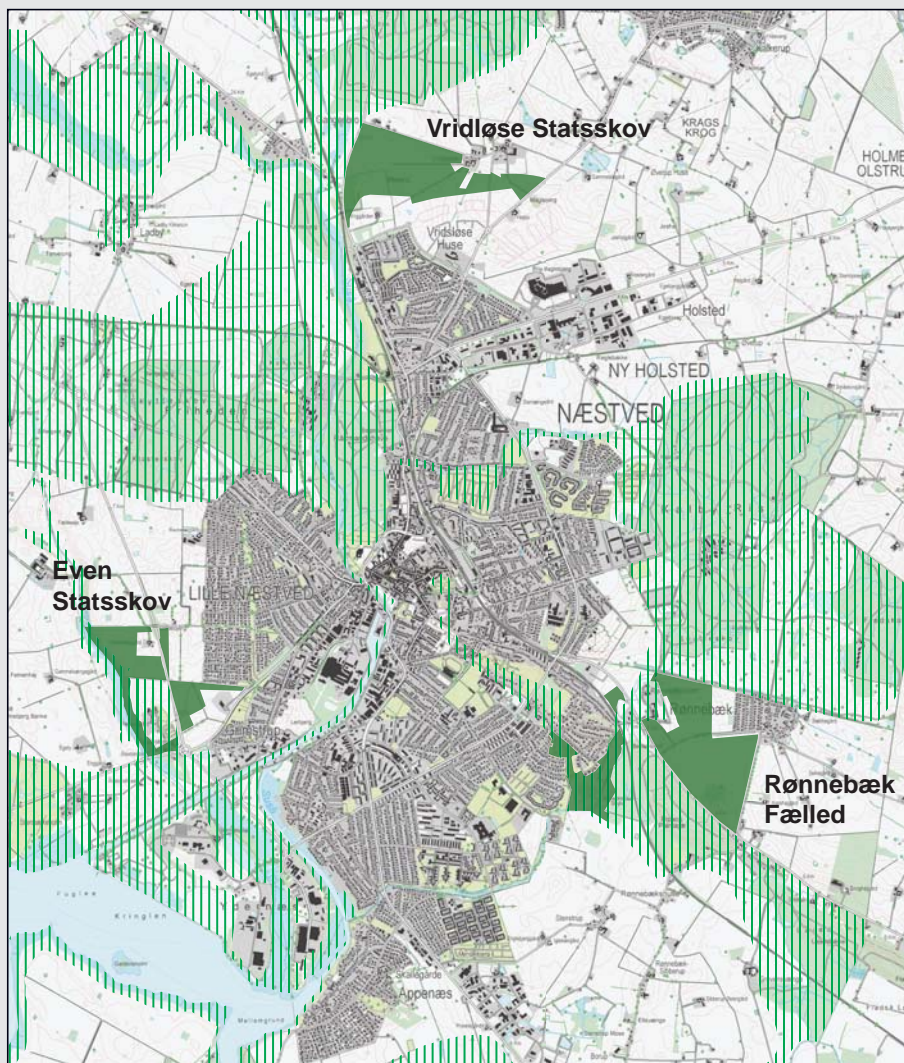
Vi skal fortsat værne om de bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøer i byerne og fremme ny smuk arkitektur.

Vi skal også skabe byrum, som er rare og spændende at opholde sig i. Her kan klimaforandringerne hjælpe os. Mere nedbør og heftigere regnskyl betyder at der skal bortledes større mængder regnvand, når nu de store, befæstede områder, der er karakteristiske for byerne, forhindrer regnvandet i at sive ned i jorden. Regnvandet kan opsamles i kunstige søer eller damme, der kan forhindre oversvømmelse. Nedsivningen kan øges med flere grønne områder, tilplantning og belægninger, der i højere grad tillader regnvandet at sive ned til grundvandet. På den måde kan vi afbøde virkningerne af klimaforandringerne og samtidig styrke både det blå og det grønne præg i byerne.

Også byens bygninger kan bruges i kampen mod klimaforandringerne. Det er teknisk muligt at bygge huse, med sunde byggematerialer, huse der ikke bruger energi, men producerer den. Her gælder det først og fremmest om at sprede kendskabet til den form for byggeri.



Kan man gå og cykle mellem bolig, arbejde, institutioner og fritidstilbud ad smukke og sikre stier, får flere mennesker lyst til at vælge en sund transport til de korte afstande.



NÆSTVED

Bynær skovrejsning til rekreation og grundvandsbeskyttelse

Offentlig skov nær ved byerne er til stor glæde for friluftslivet, og skov medvirker til at beskytte vores grundvand. Næstved kommune har i samarbejde med staten startet skovrejsningen ved Næstved. I takt med byens udvikling og udvidelse vil de nye statsskove blive en integreret del af byen. En meget stor del af byens borgere vil kunne nå et skov- og naturområde på 5 minutters cykeltur.

- Skovrejsning
- Grøn kile



Sundere, grønnere storbyer



Tætheden giver en palet af muligheder

Storbyer er tætte og meget alsidige. Der er tradition for at blande beboelse, erhverv, offentlige institutioner og rekreative områder. Alsidigheden betragtes af de fleste som en attraktion. Funktionerne ligger tæt, og de centrale bydele ligger sjældent lukkede hen.

Men tætheden og alsidigheden har også sine skyggesider. Der kan let opstå konflikter mellem på den ene side erhverv, der udløser støj og forurening, og på den anden side beboere, der naturligvis ikke er interesseret i dette. Eller konflikter mellem ønsket om områder, præget af dynamik og liv på tidspunkter, hvor folk holder fri, og beboere, der først og fremmest er interesseret i nattero.

Brug for bedre planlægningsredskaber

Det er vigtigt at blive bedre til at håndtere disse modsatrettede interesser, så de ikke bliver til regulære konflikter. Derfor består arbejdet med at gøre de store byer mere bæredygtige også i at udvikle bedre redskaber til planlægning og til at inddrage de forskellige interesserter, så der findes konstruktive løsninger.

Tæthed giver forurening og støj

I Danmark som helhed er hver fjerde bolig støjramt. I de store byer er andelen væsentlig højere. Forureningerne fra bilerne fører til luftvejs-sygdomme. Støj øger risikoen for hjerte- og kredsløbssygdomme. Støj forstyrrer både kommunikation og hvile. Støj nedsætter børnenes indlæringssevne og virker negativt på motivation og koncentration.

Større sundhed kræver renere luft, mindre støj og stille områder

Derfor er det afgørende at nedsætte forureningen og dæmpe støjen fra trafikken – og det må have en særlig høj prioritet i de store byer. Således vil miljøzoner med krav om partikelfiltre på lastbiler og busser få stor betydning for begrænsningen af luftens indhold af sundhedsfarlige stoffer. Vi fik de første miljøzoner den 1. september 2008 i København og på Frederiksberg. Det forventes, at de tre øvrige storbyer, der er omfattet af ordningen, følger efter.

Når støjen skal dæmpes, drejer det sig blandt andet om at reducere trængslen og den tunge trafik - det har desuden en gavnlig virkning på forureningen. Det drejer sig også om at sørge for, at der findes stille områder, hvor man kan søge tilflugt for storbyens støj.

Trængsel og tidsspilde skal tages alvorligt

I stigende omfang bliver biltrafikken til trængsel. Trængsel spilder tid ved at gøre køretiderne længere og ved at gøre dem uberegnelige.

For at nyde godt af tæthedens fordele, er alle storbyer nødt til at tage dens ulemper alvorligt. Storbyens alsidighed og tæthed kan nedsætte behovet for miljøbelastende transportformer. Den rummer nemlig den fornødne basis for en effektiv og attraktiv kollektiv transport. Metro, letbaner, miljøvenlige busser i eget tracé kunne være nogle af løsningerne.

Storbyens alsidighed og tæthed rummer den fornødne basis for en effektiv og attraktiv kollektiv transport.



"LYSET OVER KERTEMINDE", PROJEKT FOR OMDANNELSE AF HAVNEN I KERTEMINDE

Ny kontakt mellem vandet og bymidten

Hvor erhvervshavnene har adskilt byen og vandet, kan kontakten genskabes, ved havneomdannelser. "Vandet kan igen trækkes ind til købstaden, og nye bylag føjes til og giver grundlag for ny udvikling", som der står i vinderprojektet fra konkurrencen, som Kerteminde Kommune udskrev i 2007 for at sætte fokus på udviklingsmulighederne for havnen.



STRYGET, SILKEBORG

Vandet som aktiv i tætbyen

Gudenåen er brugt som et væsentligt aktiv ved omdannelse af arealerne ved den tidligere papirfabrik i Silkeborg. Danmarks største faunapassage er etableret på et sted, hvor der egentlig var for lidt plads midt i byen. Arealet er nu et attraktivt, rekreativt område, hvor der fra byen er mulighed for at mærke vandet, og hvor sejlene får kontakt til byen.

Også lavteknologiske løsninger er vigtige. Det er i princippet let at gå og cykle over de ret korte afstande i storbyen. Derfor skal det også være attraktivt at gå og cykle.

Men biler kan ikke undværes i de store byer. Der vil altid være et vist behov for at transportere personer, varer og gods med biler. Derfor skal der arbejdes med effektive parkeringssystemer og parkeringsanlæg, hvor behovet for parkeringsareal på terræn minimeres.

Byomdannelser skal være grønne og sunde

Ændringerne i erhvervsstrukturen skaber et naturligt behov for at omdanne tidligere, ofte centralt placerede industriarealer til nye typer af arbejdspladser, til privat og offentlig service eller til boliger. Samtidig er der også brug for gode rammer for de virksomheder, der bliver tilbage i byen.

Når storbyerne omdannes, er det vigtigt at tænke både på det grønne og sundheden og at tilpasse løsningerne til moderne mennesker. Når der anlægges parker og grønne felter på tidligere industriarealer, er det vigtigt, at de er udformet på en måde, så byens brugere og beboere let kan få sig en løbetur eller organisere et boldspil.

Det skal den almindelige udvikling også

Træer og grønne områder har mange fordele. De behager øjet og virker afstressende. De opfordrer til bevægelse og motion, især hvis de enkelte grønne områder forbindes af grønne strøg, hvor man kan gå og cykle. Træer og planter ikke bare renser luften, men sænker i sommerhalvåret temperaturerne mærkbar i de store byer. Planter bidrager til at bortlede regnvand, og mindsker på den måde behovet for andre og måske dyrere løsninger.

Derfor er det ikke kun byomdannelse, der bør have en grøn dimension. Også den eksisterende by kan udvikles, så den bliver mere grøn og sund – for eksempel ved at tænke i grønne tage og grønne facader.

Også den eksisterende by kan udvikles, så den bliver mere grøn og sund – for eksempel ved at tænke i grønne tage og grønne facader.

Tættere forstæder med bæredygtig transport



Yngst og størst

En forstad er et område domineret af boliger, der ligger i tilknytning til en by. Især omkring de større byer findes også en række store erhvervsområder, stammende fra den første udflytningsbølge af virksomheder fra de centrale bydele.

Forstæderne er den yngste form for bymæssig bebyggelse i Danmark. De fleste og største er først anlagt efter 2. verdenskrig. Til gengæld er forstaden på den korte tid blevet det mest almindelige sted at bo i Danmark. Over halvdelen af danskerne bor i noget, der kan betegnes som en forstad.

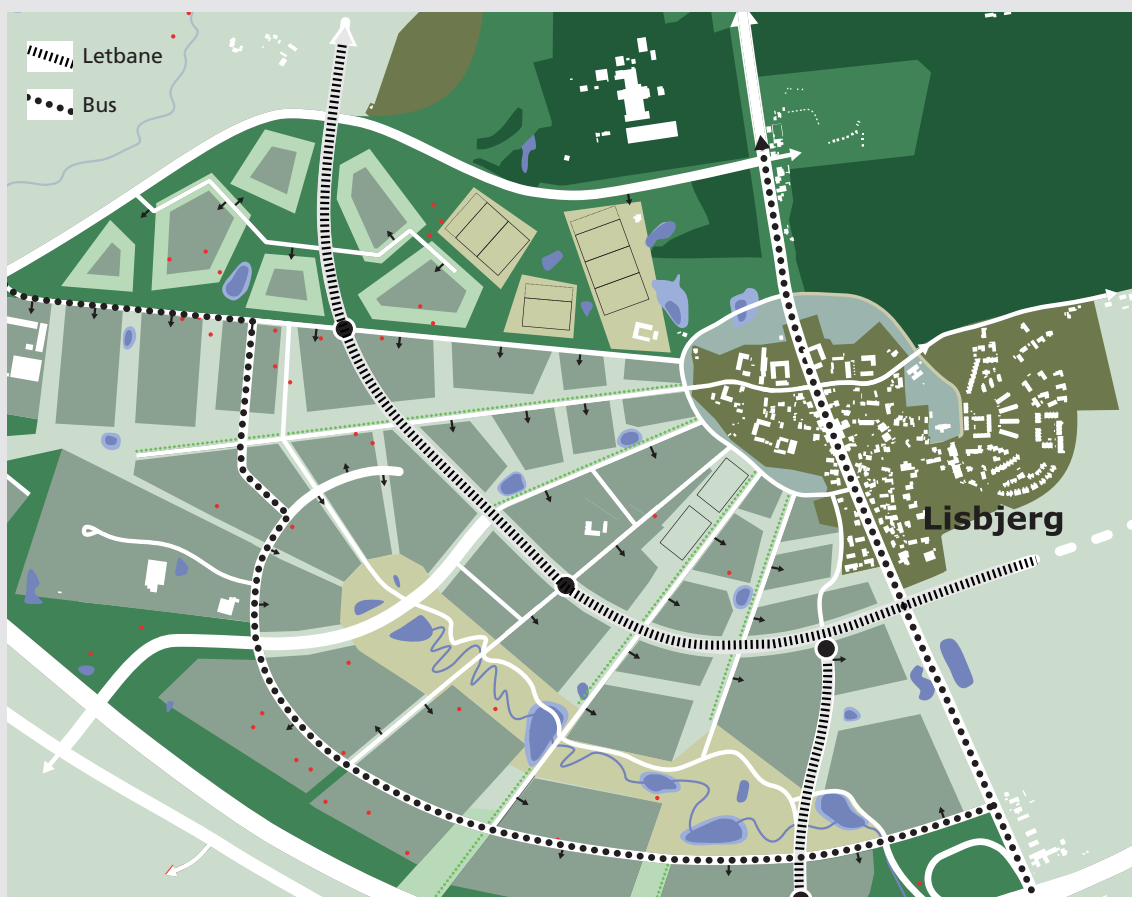
Forstæderne beslægtet over halvdelen af det samlede byareal. Det er her en stor del af byudviklingen finder sted. Det er derfor også her en stor del af løsningerne på den moderne, bæredygtige by skal findes.



ØRESTADEN

Tæt by understøtter en effektiv infrastruktur

Effektiv metro og letbane får flere til at bruge den kollektive trafik. Når der omkring stationerne bygges tæt, bliver det lettere at betjene byen hensigtsmæssigt. Metroen gennem Ørestaden var etableret inden bydelen, og bebyggelsen har høj tæthed ved stationerne. Samtidig er bydelen beriget med en kanal og parker med plads til bevægelse.



LISBJERG, ÅRHUS

Ny forstad opbygget med kollektiv infrastruktur som nerve

8 km nord for Århus midtby planlægger Århus Kommune en ny bydel, der over de næste årtier skal huse 25 000 nye beboere. Byen skal betjenes af busser og en letbane. Letbanen understøttes af en høj bebyggelsesmæssig tæthed og giver bydelen en højklasset forbindelse til midtbyen. Der planlægges en ligelig fordeling af boliger og erhverv.

Men også mest problematisk

Forstaden er set med nutidens og fremtidens briller en meget lidt bæredygtig måde at planlægge byer på. De fleste store enfamiliehuse ligger i forstæderne, og de har et ganske voldsomt energiforbrug pr. beboer.

Som regel er man nødt til at bevæge sig over en anseelig afstand for at passe sit arbejde, for at klare indkøb og ikke sjældent endda for at benytte institutioner, skoler og fritidstilbud. Der er ofte langt til tog og bus, og bilen bliver det dominerende transportmiddel.

Grundlæggende nytænkning er nødvendig

Forstaden er ofte den helt igennem planlagte by, baseret på principper som masser af lys og luft og dermed stort arealforbrug, funktionsadskillelse og derfor meget transport med bilen som et nødvendigt transportmiddel.

Derfor kan man ikke skabe bæredygtige forstæder uden at gennemtænke hele begrebet ”forstad” nærmest fra bunden. Hvordan skal man komme til og fra arbejde? Hvordan skaber man større tæthed? Hvordan skabes sammenhæng mellem boliger, skole og fritidsaktiviteter, så forældre ikke skal transportere deres børn rundt i biler? Hvordan sparer man på energi og på drikkevand? Hvordan minimerer man de befæstede arealer – også omkring de private boliger, så regnvandet kan sive ned til grundvandet? Hvordan undgår man at grundvandet forurenes af pesticider fra haver og friarealer? Hvordan skaber man energineutrale huse? Det er store spørgsmål, der kalder på visionære svar.

Brug for alternativer til bilen

De ældste forstæder var baseret på transportformer som sporvogn, bybus og tog. De nyere forstæder er ofte baseret på bilen som den dominerende transportform. Bilen er en meget lidt bæredygtig transportform – specielt hvis den kun har føreren ombord. Det meste af trængslen på indfaldsvejene og i de store byer kommer fra forstæderne.

Fremtidens forstad må også baseres på andre transportformer end bilen. Forstæderne kan forbindes til bymidten med letbaner eller moderne sporvogne, der med en beskeden bredde til rådighed kan transportere mange passagerer. Andre steder kan hyppige og hurtige busser nedsætte behovet for bilkørsel. Attraktive cykelparkeringer ved stationer og stoppesteder kan opmuntre flere til at benytte bus eller tog.

Alternative anvendelser af bilen

Bilen kan dog ikke undværes. Til gengæld kan den anvendes mere hensigtsmæssigt. Kommuner med forstæder kan anlægge større parkeringspladser ved de lokale stationer i forstæderne og på den måde opmuntre til, at bilturen ikke går hele vejen til arbejdet eller til centrum. De kan opmuntre til delebil-ordninger og samkørsel, så der kommer færre biler på vejene.

Tættere forstad

Der er flere måder, hvorpå man kan gøre fremtidens forstæder tættere. Bygge flere boliger pr ha. Blande bolig med erhverv, når man planlægger nye forstæder. Åbne mulighed for større tæthed og blanding af bolig, ikke forurenende erhverv og detailhandel, når industrien flytter ud af de mange industri-parker, der findes i forstæderne. Så får flere så kort til arbejde eller til supermarkedet, at cyklen bliver et godt alternativ til bilen.



Man kan ikke skabe bæredygtige forstæder uden at gennemtænke hele begrebet ”forstad” nærmest fra bunden.



SØNDRE HAVN OG STATIONSOMRÅDET, KØGE

Nye bæredygtige bydele

Ved omdannelse af centrale byområder er der basis for at understøtte en bæredygtig udvikling. I projektet for omdannelse af havnen og stationsområdet i Køge indgår stationsnære arbejdspladser og en tæthed, som kan mindske arealforbruget. Miljø og sundhed indgår som krav til boligernes energiforbrug og til gode byrum, der inviterer til bevægelse. Kultur skal styrke et godt byliv.



Alle har et ansvar



Helhedsorientering og nytænkning i planlægningen

At skabe bæredygtige byer handler om at forene og afveje mange interesser. At sammenholde og vurdere konsekvenser af en handling i forhold til andre. At tænke nyt. Kommunalreformen har betydet større kommuner med mange forskellige bysamfund. Det kan medvirke til, at byerne i højere grad får forskellige roller, kan supplere hinanden i stedet for som nabobyer i to tidligere kommuner at konkurrere og skulle kunne det samme. Det kræver helhedsorientering, nytænkning og holdningsændringer.

Kommunerne har førertrøjen

Den fysiske planlægning sigter netop på en helhedsorienteret og bæredygtig udvikling af byerne og af landområderne. Planlægningen er først og fremmest kommunernes ansvar. Realiseringen kræver ofte at andre parter medvirker, blandt andet private investorer.

Helhedsorienteringen bør række til samarbejde kommunerne indbyrdes, mellem kommuner og private investorer og mellem kommuner og stat.

Et effektivt, kollektivt trafiksystem er en forudsætning

Staten bidrager med et effektivt vej- og banesystem (S-tog, metro og tog). Kommunerne må til gengæld planlægge den samlede byudvikling, så den understøtter den kollektive trafik og minimerer generne fra trafikken på de store veje.

Ny teknik skal udvikles og afprøves

Helhedsorienteret planlægning alene gør det ikke. Der skal også udvikles nye tekniske løsninger. Løsninger der kan reducere forbruget af energi og vand både i byen og i byens bygninger. Løsninger, der kan sikre mindre forurening, mindre støj og større tryghed. Løsningerne skal afprøves og anvendes i praksis. Derfor er det vigtigt med et tæt samarbejde mellem kommuner og private bygherrer.

Helhedsorienteret planlægning alene gør det ikke. Vi skal også udvikle nye tekniske løsninger.

Kommunerne opfordres til at kontakte Miljøministeriet, hvis der er barrierer for en mere bæredygtig håndtering af byernes miljøproblemer.

Er værktøjskassen i orden?

Kommunerne kan først og fremmest bruge den fysiske planlægning i form af planstrategier, kommuneplaner og lokalplaner i samspil med redskaberne i miljølovgivningen. Hertil kommer kommunernes egne rutiner og tekniske løsninger samt inspiration af og krav til borgerne.

Det er Folketinget og Regeringen, der giver rammerne for kommunernes indsats. Miljøministeriet vil være med til at skabe de bedst mulige rammer og give kommunerne de optimale værktøjer.

Derfor opfordres kommunerne til at give deres bud på, om der er behov for nye redskaber i planlægningen, og om der kan og skal skabes en bedre sammenhæng til anden lovgivning.

Indikatorer kan vise om vi er på rette vej

Det er vigtigt at sætte sig mål for udviklingen af den moderne, bæredygtige by. Følge op med handlinger og aktiviteter. Holde øje med om målene nås. Vurdere om der skal nye eller andre tiltag i gang, eller om målsætninger skal skærpes yderligere eller blødes op.

De kommunale planstrategier spiller her en vigtig rolle. Planstrategierne kan suppleres med en række indikatorer, bæredygtighedsbarometre eller tilsvarende, der jævnligt opdateres og løbende viser, om den enkelte kommune er på rette vej. Sådanne indikatorer kan også inspirere den enkelte kommune, hvis man kan sammenligne sig med andre kommuner. De kan give et billede af, hvordan det går i Danmark som helhed med at skabe den moderne, bæredygtige by. Miljøministeriet vil gerne sammen med interesserede kommuner deltage i et inspirations- og udviklingsprojekt om byudvikling og bæredygtighedsindikatorer.



Borgerinddragelse er vigtige punkter både i planlægningen og i de praktiske løsninger.

Vi skal inspirere hinanden

Gode og spændende eksempler fra kommunerne kan blive en vigtig inspirationskilde for planlægningen af den moderne, bæredygtige by. Derfor vil der på By- og Landskabsstyrelsens hjemmeside blive oprettet et inspirationskatalog.

Alle kommuner opfordres til både at indsende lokale projekter og planer til styrelsen og til at lade sig inspirere af andre kommuners eksempler.

Borgerne spiller en afgørende rolle

Planer og udvikling af byerne handler i høj grad om menneskene i byen, og hvordan de bruger byen. Det er borgerne, der skal cykle på arbejde, hvis de da ikke tager tog eller bus. Det er borgerne, der skal motionere i parkerne eller i naturen. Det er borgerne, der skal bruge byen. Det er borgerne, der skal spare på vand og energi. Derfor er borgerinddragelse vigtige punkter både i planlægningen og i de praktiske løsninger.

Alle kommuner opfordres til at indsende inspirerende eksempler på, hvordan borgerne kan inddrages som aktører i den moderne, bæredygtige by.



Det bypolitiske initiativ

Dette debatoplæg opfordrer kommunerne til at sætte fokus på den moderne, bæredygtige by. Det opfordrer samtidig kommunerne til at indgå i en løbende dialog med Miljøministeriet om, hvordan vi bedst udvikler moderne, bæredygtige byer. Debatoplægget er en del af Miljøministerens bypolitiske initiativ. Initiativet skal styrke og opprioritere udviklingen af bæredygtige byer, og dermed fremtidssikre velfærden i byerne og skabe livskvalitet. Derfor sættes en række aktiviteter i gang:

Det bypolitiske råd

Miljøministeren har i september 2008 nedsat det bypolitiske råd. Det bypolitiske råd mødes i en række temamøder i slutningen af 2008 og begyndelsen af 2009. Temaerne bliver den sunde by, den tætte by, den grønne by og den blå by. Rådets opgave er at udvikle idéer og se nye potentialer til at styrke udviklingen af bæredygtige byer i Danmark. Oplæg til og referater fra møderne vil kunne ses på By- og landskabsstyrelsens hjemmeside www.blst.dk.

Landsplanredegørelse 2008

Det bypolitiske initiativ og det øgede fokus på byernes planlægning vil i høj grad komme til at præge Landsplanredegørelsen. Et forslag til Landsplanredegørelse forventes udsendt til debat i november 2008.

Bypolitisk redegørelse foråret 2009

Miljøministeren vil i april 2009 forelægge regeringens bypolitiske redegørelse for Folketinget. Redegørelsen vil blandt andet blive inspireret af input fra kommunerne og det bypolitiske råd. Redegørelsen skal supplere og uddybe regeringens Landsplanredegørelse. Desuden vil den bypolitiske redegørelse præsentere forslag til en handlingsplan. Handlingsplanen vil kunne indeholde forslag til lov- og regelændringer, nye redskaber, udvikling af tekniske løsninger og indsatser i forhold til den enkelte borger. Handlingsplanen tænkes også at lægge op til en række demonstrationsprojekter. Projekterne skal vise, hvordan en række danske byer kan arbejde med bæredygtig byudvikling med udgangspunkt i temaerne om den tætte, den grønne, den blå og den sunde by.

Miljøministeriet
By- og Landskabsstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Telefon 72 54 47 00
blst@blst.dk
www.blst.dk