

Nr. 275 | december 2010

Fremtidsbyer er bæredygtige

En by med lavt energiforbrug kan sagtens være den bedste by at bo i

Tætte og levende byer er bæredygtige

>

Hvis man gør byen tæt og levende og god for mennesker at være i, bliver den også tryk og sund og bæredygtig. Energiforbruget er lavt i sådan en by. Slut med forblæste pladser og biler overalt, siger byplanlæggeren

Et Råd der kan fremme bæredygtig byudvikling

>

Der mangler overordnede mål og styring, krav og incitamenter, uddannelse, rådgivning, vejledning og formidling af gode erfaringer. Et forslag er at oprette et Råd for Bæredygtig Byudvikling.

Dette nummer af Fra rådet til tinget bygger på konferencen Bæredygtige byer, arrangeret af Teknologirådet i samarbejde med Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, Christiansborg den 2. november 2010.

Indsatsen for en bæredygtig byudvikling skal ikke styres centralt, men der er brug for en samlende strategi. En handlekraftig regering må derfor fjerne sten på vejen, og regering og Folketing bør sætte klare mål og udstikke faste rammer, som sætter en kurs og fremmer samarbejdet mellem de forskellige aktører – helst med bred politisk opbakning som rækker hen over flere valgperioder. Det var en af de gennemgående anbefalinger på konferencen.

Mange nævnte vanskelighederne ved at samarbejde på tværs af fag og forvaltninger og drage nytte af erfaringer, andre har gjort. Flere af konferencens arbejdsgrupper foreslog at man opretter et Råd for Bæredygtig Byudvikling, som samler viden om bedste praksis, tænker de mange aspekter sammen (miljø, klima, sundhed, livskvalitet, erhvervsudvikling, social integration osv.) og udbreder viden, både gennem kampagner, rådgivning og vejledning.

Bæredygtighed er et sammensat begreb og byer er vidt forskellige, men de har meget at lære af hinanden, både om at få processer til at fungere og finde løsninger, der virker, sagde formanden for Miljø- og Planlægningsudvalget, Ida Au-

ken. Vilde og jordnære visioner skal forenes, vi skal alle lære at se vejen klarere for os, og der skal være mange, der trækker i samme retning. »Når man er i New York, Beijing eller Bogotá, opdager man, at vi danskere faktisk ligner hinanden og for eksempel har en Planlov og en konsensus om cykler, der kan få politikere i andre lande til at falde ned af deres stole.«

I gruppearbejdet pegede deltagerne på en lang række initiativer og erfaringer, der bør udbredes – og en mindst lige så lang række forhindringer, der bør ryddes af vejen. Det drejer sig om næsten alt fra love og regler, tradition og vaner, oplysning og uddannelse, videndeling og samarbejde til økonomi, erhvervsudvikling og investeringer i trafik, byggeri, byfornyelse og teknik.

Blandt de gennemgående forestillinger om den bæredygtige by var fortætning af byerne omkring stationer, mere integration af bolig og erhverv (hjem og arbejdsplads), mange mennesker og masser af liv og oplevelser i byens rum, bedre forhold for cyklister og gående, bedre kollektiv trafik, nedsat energiforbrug, vedvarende energikilder og byer, der er egnede til at integrere alle borgere i det fælles liv.

Udgiver:

Teknologirådet
Toldbodgade 12
DK-1253 København K
Tel: 3332 0503
rtt@tekno.dk

Abonnement:

Gratis tilmelding pr.
email: rtt@tekno.dk
Tidligere nyhedsbreve
findes på
www.tekno.dk/rtt.htm

ISSN: 1602-4311

Fem fluer med et smæk

Arkitekterne Jan Gehl og Bjarke Ingels lagde op til konferencens første del, den ene med en 'lavpraktisk' og den anden med en mere 'flyvsk' tilgang.

Jan Gehl er erfaren byplanlægger og har rådgivet mange storbyer. »Siden opsvinget for bilismen i 1950'erne har de fleste byplanlæggere i det meste af verden set det som en hovedopgave at gøre bilisterne glade,« sagde han. Mange steder har bilernes dominans ført til døde og forladte byer; vi er gradvist blevet immune over for forringelsen af byernes kvalitet. »Hvis man i stedet laver menneskevenlige byer, der inviterer folk til at færdes i byens rum, kan man slå fem fluer med ét smæk: Foruden en *levende og attraktiv* by, får man også en mere *tryk, sund og bæredygtig* by.«

Egentlig er det enkelt at gøre mennesker glade for at færdes i byen og møde andre. Men det virker kun, hvis man gør det konsekvent, understregede Jan Gehl. Byen skal *invitere* til at gå og cykle og sætte sig ned. Det giver mindre støj, stress og forurening. Det er også billigt.

Mødet med andre mennesker er i sig selv den levende bys største attraktion. En by hvor mange mennesker færdes og mødes er bevisligt mere tryk end øde og forladte gader og pladser. Den er også sund: En times moderat motion om dagen lægger syv år til et gennemsnitligt menneskes liv. Vi er bygget til at gå, derfor er det også socialt: Man ser sig omkring og standser op og oplever sit samfund og dets mangfoldighed. Det har en demokratisk funktion: Byens rum bliver et forum, hvor man kan henvende sig til sine medmennesker.

Energiforbruget er lavt i sådan en by. »På den samme strækning bruger man én kartoffel på at cykle, fem hvis man går, men 60 hvis man kører. Cyklismen i København sparer atmosfæren for 90.000 tons CO₂ om året,« sagde Jan Gehl. »Gode offentlige rum og god offentlig transport er bror og søster. Alle skal trygt og komfortabelt kunne komme til og fra på alle tider af dagen. Det er vigtigt, at man kan slippe sin bil på en station og tage toget – eller tage sin cykel med i toget.« Han fremhævede Københavns gågader, som var noget enestående da de blev indført, og cykelstierne, som nu inspirerer både Melbourne og New York under betegnelsen 'copenhagenizing'. I København cykler 37 procent til og fra arbejde og uddannelse. I New York er tallet 1,5 procent, men bystyrets mål er at erstatte alle pendlere, der nu bruger bil, skal skifte til cykel.

Arkitekten som alkymist

Bjarke Ingels lancerede begrebet 'arkitektonisk alkymi': »Man kan skabe om ikke guld så mere værdi ved at bygge mange funktioner sammen,« sagde han: erhverv og boliger af forskellige slags,

stier og haver og mulighed for eventyrlige oplevelser.

Bjarke Ingels går ind for 'hedonistisk bæredygtighed'. Det behøver ikke at gøre ondt for at være godt, og bæredygtigheden har ikke en chance, hvis det handler om, at vi skal give afkald og leve kedeligt, mente han. Blandt hans eksempler på større livskvalitet er at man kan tage bad i Københavns havn og cykle sikkert og trygt på blå cykelstier. Begge dele tog han derfor med, da han tegnede den danske pavillon til verdensudstillingen i Shanghai.

Mulighederne i den accelererende teknologiske udvikling illustrerede Bjarke Ingels med et projekt om fremtidens førerløse biler. Allerede i dag findes der biler, der ved hjælp af radar og computer kører bedre på en bane end de professionelle testkørere. Volvos seneste model har elektronisk udstyr til at forhindre påkørsel af fodgængere.

I en ikke særlig fjern fremtid kører bilerne måske selv rundt. Kombineret med en vejbelægning, der både rummer solceller, sensorer og dioder forestiller Bjarke Ingels sig en by, hvor bilerne automatisk kører rundt i tætte mønstre uden at ramme fodgængerne mens lysende blå pile på vejen viser hvor bilerne er på vej hen og grønne dioder markerer de områder, hvor folk slår sig ned og hører musik eller børnene leger!

I konferencens anden runde gav deltagerne deres bud på rammer og samarbejdsformer, der egner sig til virkeliggørelse og udbredelse af bæredygtig byudvikling – og den dertil hørende erhvervsudvikling. Som oplæg fortalte teknisk direktør i Frederikshavn Kommune, Michael Jentsch, og direktør i Københavns Kommunes Center for Bydesign, Ulrik Winge, om fremgangsmåden i de to meget forskellige byer.

Noget at leve af i fremtiden

Frederikshavn har sat sig for at blive 100 procent forsynet med vedvarende energi i år 2015. Ikke for miljøets skyld, men for at have noget at leve af i fremtiden, sagde Michael Jentsch. Det handler om overlevelse for erhvervslivet, om arbejdspladser og uddannelse.

Det er svært, og det går op ad bakke, som f.eks. da Vestas lukkede fabrikken i Skagen. Men det går – hvis man viser en retning, får folk til at samarbejde og får skabt begejstring.

»Hvis man ikke fortæller, hvor man vil hen, virker markedskræfterne på kryds og tværs. Hvis man fortæller det, er der en chance for, at de bevæger sig i samme retning,« sagde Michael Jentsch.

Den næste betingelse er at få folk til at arbejde sammen. »Kommunen skal ikke selv sidde i midten, men understøtte samarbejdet.«

Barriererne ligger ofte i detaljen, sagde han. Det kan godt lade sig gøre at dække Frederiks-

Udgiver:

Teknologirådet
Toldbodgade 12
DK-1253 København K
Tel: 3332 0503
rtt@tekno.dk

Abonnement:

Gratis tilmelding pr.
email: rtt@tekno.dk
Tidligere nyhedsbreve
findes på
www.tekno.dk/rtt.htm

ISSN: 1602-4311

havns energibehov med vindkraft, biogas og affald, kombineret med lidt solvarme og jordvarme. Biogassen skal laves i nærheden af de landbrug, der leverer gyllen, derefter skal den transporteres i naturgasnettet. Men det kræver opgradering af brændværdien. Og det er dyrt. Et tilskud til opgradering er vedtaget, men det er ikke udmøntet – og derfor er kontrakterne med landmændene blevet forsinket. Også vindmøllerne blev forsinket, ikke på grund af modstand, men fordi de nødvendige tilladelser til test-møller trak ud.

Gennemførelse af energibesparelser og effektiviseringer er spændende, fordi det er dér, borgerne for alvor skal inddrages, sagde Michael Jentsch. For tre år siden vedtog kommunen at alt byggeri skulle overholde kravene til Energiklasse 1. De, der stemte imod dengang, går ind for det nu. Kommunens håndværkere og rådgivere har nemlig været nødt til at sætte sig ind i fremtidens energiløsninger; det har givet dem et forspring, så de nu får arbejde andre steder i Nordjylland. Det har også givet et løft til den lokale undervisningssektor.

Frederikshavns rådhus er renoveret, så det bruger en tredjedel energi og rummer en tredjedel flere arbejdspladser. Både borgere og professionelle betaler gerne 300 kroner for en rundvisning. Eksemplet har stor betydning.

Boligforeningen Vesterport vil opføre 114 passivhuse – hvilket er en udfordring for fjernvarmeselskabet.

Transportsektoren er en større udfordring end kommunen kan klare alene. Man har lavet en aftale med elbil-firmaet Better Place og vil gerne have biogasbusser. Men en enkelt kommune kan ikke – og må heller ikke – løfte transport-infrastruktur opgaven alene.

Visioner og investeringer

Direktør Ulrik Winge anbefalede ambitiøse visioner og klare mål – med politisk handlekraft og økonomi bag. I København er den økonomiske bæredygtighed blevet meget forbedret, påpegede han. For femten år siden var hovedstaden tynget af gæld. De mange studerende flygtede til omegnskommunerne så snart de fik deres første job. Nu er byen trukket i gang, blandt andet i kraft af Øresundsbroen, Ørestaden og Metroen. Offentlige investeringer i byfornyelse, kvartersløft og attraktive bymiljøer trækker private investorer til i forholdet 1:5, og hver gang man skaber 100 nye job, skabes der 20 mere uden for kommunen.

Københavns mål i 2015 er at blive intet mindre end 'verdens bedste by at leve i'. Halvdelen af al trafik til og fra arbejde og uddannelse skal foregå på cykel (i dag 37 procent). 90 procent af københavnere skal have en park, et naturområde, en strand eller et friluftsbad i gåafstand og bruge dem dobbelt så ofte som nu. Problemerne med

støj og luftforurening skal være løst og 90 procent af kommunens institutioner skal servere økologisk mad.

CO₂-udledningerne skal være 20 procent mindre i 2015 end i 2005, og ti år senere, år 2025, skal byen være CO₂-neutral. Klimaplanen satser især på ikke-fossil energiforsyning men også på energirigtig transport, energistyring, bygningsrenovering og lavenergi-byggeri.

Det er lykkedes at holde Københavns biltrafik i ave og øge cyklismen. Hver fjerde børnefamilie har en ladcykel eller noget tilsvarende. Forholdene for cyklister skal fortsat forbedres. Siden broen til cyklister og gående over havnen ved Islands Brygge blev åbnet, er cykeltrafikken over havnesnittet steget 150 procent, fortalte Ulrik Winge.

Når Metroens cityring åbner, er 85 procent af Københavns Kommune stationsnær. Investeringerne i kollektiv trafik er afgørende, for at begrænse bilismen og tiltrække erhvervsvirksomheder. I Ørestaden, hvor Metroen var bygget før boligerne, har kun 35 procent egen bil. I det nye boligkvarter i Sydhavnen, hvor der ikke på forhånd var sørget for kollektiv trafik, er tallet det dobbelte.

I sine bygninger vil kommunen fokusere på energistyring og energirenovering. Ved kommunalt og kommunalt støttet nybyggeri er lavenergi et krav. Den nye bydel på Carlsberg-grunden skal være CO₂-neutral. Både den og bydelen i Nordhavnen skal samle og udnytte alle gode erfaringer med bæredygtighed.

Den sociale bæredygtighed har mange dimensioner. En væsentlig del af dem kan indfries gennem satsningen på at gøre byens rum så gode som muligt at leve i, med aktiviteter og oplevelser for alle. Flere skal gå mere, cykle mere og opholde sig mere i byens rum.

Renoveringen af Gyldenrisparken fremhævede Ulrik Winge som et eksempel på, at et socialt udsat "kransporsbyggeri" med integrationsproblemer kan forvandles til et attraktivt boligområde gennem en samlet indsats.

Udgiver:

Teknologirådet
Toldbodgade 12
DK-1253 København K
Tel: 3332 0503
rtt@tekno.dk

Abonnement:

Gratis tilmelding pr.
email: rtt@tekno.dk
Tidligere nyhedsbreve
findes på
www.tekno.dk/rtt.htm

ISSN: 1602-4311

Hvordan kommer vi videre?

Konferencens godt 100 deltagere var politikere og embedsmænd fra kommuner og regioner og politikere fra Folketinget samt en række personer med viden om bæredygtig byudvikling. Deltagerne blev delt op i ti arbejdsgrupper, som drøftede deres konkrete erfaringer med bæredygtige tiltag og eventuelle barrierer for at gennemføre dem, de lovgivningsmæssige og organisatoriske rammer der skal til for at fremme en bæredygtig byudvikling og de erhvervmæssige potentialer i sådan en udvikling. Det kom der en lang række konkrete forslag ud af, hvoraf nedenstående liste samler de forslag, der blev lagt vægt på i de fleste grupper.

Love, regler og politisk styring

- Standarden i Bygningsreglementet skal være høj og kravene skal være ens for alle.
- Planloven skal give langt bedre mulighed for at kræve bæredygtige løsninger i lokalplanerne.
- Behovet for at pendle skal modvirkes ved strammere planregulering. Skellet mellem by- og landzone skal skærpes.
- Lejeloven skal fremme energireovering i lejerboliger.
- En ny byfornyelseslov skal prioritere bæredygtighed.
- Skattelettelser og afgifter skal understøtte grøn udvikling.

Hindringer for vedvarende energi og lavenergi i fjernvarmeområder skal fjernes.

Regler om spildevandafledning skal fremme lokal nedsivning af regnvand

Planlægning

- Der skal være nationale strategier for bedre kollektiv transport, mindre trængsel, miljøzoner og varmeplanlægning. Strategiske energi- og transportplaner skal være et krav til kommunerne.
- God kollektiv trafik og bæredygtig energiforsyning skal sikres før byggeri, så folk ikke bliver afhængige af at have bil og individuel energiforsyning.
- Stat og kommuner skal arbejde sammen om de store opgaver: trafikinvesteringer, byggeomdning.
- Kommunerne skal arbejde sammen i stedet for at konkurrere om at tiltrække investeringer.

Forvaltningerne skal arbejde sammen; teknik og miljø skal tættere på økonomi og politik.

Oplysning og uddannelse

- Alle skal uddannes, efteruddannes eller
- Man skal respektere, at folk har forskellige præferencer, men fremhæve fordelene ved at bo tæt og pendle mindre, frem for at bo i store boliger og parcelhusområder.

Der er brug for flere folk, der er gode til at tænke på tværs af båsene, skabe samarbejde, fremme grøn vækst, koble forskning og udvikling og erhverv sammen og holde processer og projekter i gang.

Økonomi og investeringer

- Omkostninger for klima, sundhed og miljø skal synliggøres.
- Der mangler økonomiske incitamenter og bedre lånemuligheder.
- Offentlige udbud skal lægge vægt på bæredygtige løsninger, ikke kun på de billigste.
- Eksisterende støtteordninger og puljer skal stille krav om bæredygtighed.
- Det offentlige skal inddrage virksomhederne og samarbejde med dem fra starten.

Læs mere om konferencen på www.tekno.dk under projekt "Bæredygtige byer".

Rådet til tinget udgives af Teknologirådets sekretariat. Redaktør Ida Leisner. Dette nyhedsbrev er skrevet af freelance journalist Ebbe Sønderriis.

De sidste fem numre af Fra rådet til tinget

Nr.274: Klimatilpasning kræver rettidig omhu
Nr. 273: Frugtbar høring om "Lov om røgfri miljøer"

Nr.272: Skal fedmeproblemet skæres væk
Nr.271: Holdningsskifte skal sikre bedre offentlig IT

Nr.270: Læger og sygeplejersker skal drive sundheds-IT fremad

Fra rådet til tinget stilles alene til rådighed for visning/læsning. Det er ikke tilladt at kopiere, hverken på papir, elektronisk eller i digital form. Der må dog tages kopi til egen personlig brug, jf. Ophavsretslovens § 12. Der må kun citeres med kildeangivelse og kun links til visninger på måder, der fører hen til Teknologirådets hjemmeside. Yderligere rettigheder til materialet kan aftales ved henvendelse til redaktør Ida Leisner.

Udgiver:

Teknologirådet
Toldbodgade 12
DK-1253 København K
Tel: 3332 0503
rtt@tekno.dk

Abonnement:

Gratis tilmelding pr.
email: rtt@tekno.dk
Tidligere nyhedsbreve findes på
www.tekno.dk/rtt.htm

ISSN: 1602-4311