

BYPLAN NYT 4

6. årgang · September 2008

TEMA | BYER I BALANCE

Leder:	side 3
To byer og en færge	side 4
Økonomisk bæredygtighed	side 6
Bæredygtighed på svensk	side 8
Debat: Kan CO2 blive mere end varm luft	side 10
Social balance er også planlæggernes ansvar	side 12
Trængsel er et grænseoverskridende problem	side 14
Kort nyt	side 16



BYPLAN NYT nr. 4 / 2008 (6. årgang)

Redaktion
Ellen Højgaard Jensen (ansv.)
Marie Partoft
Ny Weisser Øhlenschläger

Redaktionsadresse
Dansk Byplanlaboratorium
Nørregade 36
1165 København K
Tlf.: 33 13 72 81
Fax: 33 14 34 35
Mail: mp@byplanlab.dk

www.byplanlab.dk

Annoncer
mp@byplanlab.dk
Bestilles senest
1. november

Layout
Bjarke Fogh

Oplag
(3700)

Tryk
Handy-Print A/S

ISSN
1602-9038

Nr. 5 i 2008 udkommer i november. Det har temaet: Byplanlægning, bevægelse og idræt

Forsideillustration:
Ireneusz Cyranek

Dette nummer er et temanummer, der knytter sig til Dansk Byplanlaboratoriums årlige byplanmøde i oktober, og som udsendes til alle mødets deltagere

Signerede artikler står for forfatterens regning, usignerede for den ansvarshavende redaktørs regning



SKOV & LANDSKAB

Nye moduler i

Master i Landdistriktsudvikling og Landskabsforvaltning foråret 2009

Landdistriktspolitik – i teori og praksis

Det åbne land i kommuneplanlægningen

Nyeste teorier og erfaringer fra praksis. Projekt opgaver. Internat kurser forskellige steder i landet. Førende forskere, undervisere og aktører. Netværk. For bl.a. planlæggere, koordinatore og konsulenter i kommuner, regioner, staten og inden for den private sektor.

Tag et enkelt modul eller hele uddannelsen.

For mere information kontakt professor Jørgen Primdahl 3533 1822 eller seniorrådgiver Hanne Tanvig 3533 1710.

DET BIOVIDENSKABELIGE FAKULTET
KØBENHAVNS UNIVERSITET

Se mere på www.landmaster.dk

VERDENS FØRSTE CO2-NEUTRALE FESTIVAL ...SØGER GRØNNE LØSNINGER OG GODE EKSEMPLER

Gør jeres kommune en forskel for miljøet?

Så er verdens første CO2-neutrale festival CO2PENHAGEN en enestående mulighed for at demonstrere innovative og bæredygtige projekter til fremtidens grønne byudvikling.

I september 2009 skaber vi en musik- og designfestival, hvor alt energien kommer fra vedvarende energikilder.

Har I anderledes løsninger og kreative måder at forene grøn teknologi, arkitektur og design på, så kontakt initiativtager Katrine Vejby på katrine@co2penhagen.com

Se mere på: <http://www.co2penhagen.com/>

LEDER

Bedre stationsbyer, tak!

Dette års BYPLANMØDE sætter endnu engang fokus på bæredygtighed og byudvikling. På trafik, fortætning, vindmøller, lavenergihuse, effektiv energiproduktion osv.

Det gør vi, fordi vi ønsker at Danmark kan blive et foregangsland på plan- og miljøområdet. Planlægningen skal være med til at ruste landet bedst muligt til en fremtid, hvor vi ikke kan være sikre på, at energi vedblivende er en billig og tilgængelig ressource.

Vi er et lille og rigt land. Derfor har vi alle muligheder for at gøre noget aktivt allerede nu. Artiklerne i dette nummer viser, at mange kommuner er godt i gang. Det kan du læse mere om inde i bladet.

Tiden er inde til de store beslutninger. Særligt på transportområdet. I Byplanlaboratoriet tror vi på, at fremtiden ligger i højhastighedstog, nybygning af regionale og landsdækkende jernbaner, letbaner og metro. Vi håber, at regeringen i sin investeringsplan giver et markant løft på disse områder. Vi ved, at det er dyrt, og derfor støtter vi også I 6 sjællandske kommuners planer om at etablere en betalingsring omkring hovedstadsområdet. Vi forudsætter, at midlerne kanaliseres tilbage til forbedringer i den kollektive trafik og forbedring af forholdene for cyklisterne.

Byplanlægningen skal ændres. Vi må sikre høj mobilitet og let adgang til at skifte mellem cykel/bil/tog/bus/bane. Vore stationsnære områder bliver de vigtigste i fremtiden. Og vi må bygge tæt og højt på disse arealer, for det er her, der både skal være plads til kontorerhverv, boliger og pendler-parkering. Vor opgave som byplanlæggere er at sørge for, at det bliver gjort smukt og menneskeværdigt.

Små byer og landdistrikter skal naturligvis også have gode vilkår, - vi har en vigtig ressource i smukke bygninger og en dejlig natur. Men der er langt til service, til sygehuset og til arbejdspladsen. Kollektiv trafik i disse områder har trange vilkår, fordi så mange allerede har egen bil. Vi tror på, at bilen har en fremtid i disse områder, men kun til og fra de store byer, - herfra bør længere rejser så vidt muligt erstattes med tog. Vi skal have nedsat trafikulykker, CO₂-belastning og partikelforurening. Derfor må nye motorvejs dage være talte. Vi har allerede et veludbygget net. Nu mangler vi bare det veludbyggede banenet - både til og fra København, - men også i Jylland. Og vi mangler koblingen mellem de forskellige transportformer.

Byplanlægning, trafik og miljø må tænkes meget mere sammen i fremtiden. De nye kommuner har her virkelig muligheden for i fællesskab at vise, at det kan lade sig gøre. Vi må så håbe, at også staten: Miljøministeriet, Transportministeriet og Klimaministeriet evner det samme.

Torben Nøhr

T E M A



Per Tærstøl er borgmester i Helsingør Kommune, der har 61.000 indbyggere.
Foto: Peter Schultz Jørgensen



Disa Åberg er Kulturchef i Helsingborg, der har 125.000 indbyggere. Foto: Peter Schultz Jørgensen

TO BYER OG EN FÆRGE

Helsingør og Helsingborg er på vej ind i en ny æra. Satsning på kultur og konkrete projekter på tværs af nationale grænser skal styrke begge bysamfund.

Af arkitekt Peter Schultz Jørgensen

Helsingør og Helsingborg levede engang af sejladsen gennem Øresund. I dag er det de krydsende færger med årligt 11 - 12 mio. rejsende, der er med til at holde byerne i gang. Byerne er begge præget af den markante omdannelse af de tidligere værfts- og havnearealer. Som det gælder for andre byer er også Helsingør og Helsingborg påvirket af strømninger, der ændrer byerne og opfattelsen af dem. Byer er ikke længere, bare geografiske enheder. De består af mange forskellige økonomiske og kulturelle systemer, der agerer lokalt eller globalt. Kultur i form af hverdagsliv, begivenheder, kreativitet, kunst m.v. har fået en hovedrolle i byernes udvikling. Spørgsmålet er, hvordan kommunerne kan agere og planlægge under de nye vilkår?

Konkurrencen om Øresundsvisioner 2040, som Realdania udskrev sidste efterår, efterspurgte svar på dette. Vinderforslagene pegede bl.a. på, at Øresundsregionen skal ses som en mosaik af mange forskellige steder, hvis kvaliteter og potentialer vi ikke kan aflæse eller forholde os til via de traditionelle region- og kommuneplaner. Forslagene pegede i stedet på en metode og en planlægning, der går tættere på stederne

og tager afsæt i de muligheder, der reelt er blandt borgere og andre aktører. Stederne har fået betydning ved på én gang at rumme dynamiske potentialer for udvikling og for borgernes livskvalitet.

”Vi har lavet en vision med fire værdier – autenticitet, ro, nærhed og gådefuldhed”

Per Tærstøl, borgmester Helsingør Kommune

Tættere på

Det er netop perspektivet i Helsingørs nye vision, som byens borgmester Per Tærstøl (C) er meget tilfreds med: ”Mange byer og kommuner ser sig selv i en konkurrence med andre byer og kommuner. Derfor indretter de sig med strategier, der skal tiltrække virksomheder og de kreative. Vi gør det faktisk helt anderledes. Vi har lavet en vision med fire værdier – autenticitet, ro, nærhed og gådefuldhed – der er bundet sammen i et koncept, som vi kalder Tættere På. Vi tager afsæt i, hvad Helsingør er og har. Det er også afgørende, hvordan borgerne opfatter byen, og hvad de vil. Med det afsæt vil vi under-

støtte en udvikling af et autentisk mangfoldigt bysamfund – for og med borgerne. Kan vi det, jamen så bliver vi også et interessant sted for nye virksomheder, kreative mennesker og børnefamilier.”

I det perspektiv ser Per Tærstøl det som et stort problem, at staten har givet kommunerne tommelskruer på: ”Vi må ikke give borgerne den service og kultur de gerne vil have, og som de gerne vil betale for, fordi det vil udvide vores drift.”

Et stort kulturelt anlægsprojekt er dog på vej. Helsingør Skibsværft lå i hjertet af byen mellem den gamle by og Kronborg. Da det lukkede i 1983, ændrede byens puls, lyd og sjæl. Der har været mange planer undervejs for værftet, men nu er det alvor. Og som så mange andre steder er det kulturen, der trækker.

Kulturhavn Kronborg er et landskabsprojekt, der skal fremhæve Kronborgs placering og åbne Helsingør mod vandet. Kulturværftet, der slår dørene op i 2010, kommer bl.a. til at rumme bibliotek, værksteder og café. Havnearealet foran biblioteket vil give Helsingør et mere varieret byliv, der tilbyder andet end handel.

Endelig planlægger Søfartsmuseet en stor udbygning i en tørdok på havnen.

Kultur med styrke

På den anden side af Sundet, i Helsingborg er kultur også højt på dagsordenen i forhold til byudvikling.

”Vi er ved at lave en ny oversigtsplan. Mens den gamle fokuserede på den fysiske udvikling, vil den nye plan fokusere på menneskers behov. Vi sætter mennesker i centrum og dermed også den kulturelle dimension. Det betyder, at vi i den fysiske plan ikke primært forholder os til, hvor smukt det bliver, men til hvad menneskene vil og har brug for,” fortæller strategisk udvikler i Helsingborg *Birgitta Freudenthal*.

Det betyder, at vi i den fysiske plan ikke primært forholder os til hvor smukt det bliver, men til hvad menneskene vil og har brug for,”

Birgitta Freudenthal, strategisk udvikler, Helsingborg Kommune

Kulturchef i Helsingborg *Disa Åberg* mener, at denne tilgang også medfører en ny type proces og rækkefølge. ”I Sønder Hamnen arbejder vi f.eks. med mødesteder i det offentlige rum. Vi undersøger, hvor folk mødes, og hvad de foretager sig. Vi har talt om at lave et pilotprojekt, hvor vi kan afprøve behovene og de energier, der er, inden det store byggeprojekt sætter i gang. På den måde får vi en bedre programmering og en kvalificeret udfordring til arkitekterne.”

Selvom kultur på denne måde får en større rolle i samfundet og dermed også i planlæg-

TEMA | BYER I BALANCE

Byerne er vigtige drivere for udviklingen i det moderne samfund - og det er i byerne, de omgivende landskaber og infrastrukturen, vi skal finde de bæredygtige potentialer og løsninger. Det handler bl.a. om at se på vilkårene for vækst og velfærd. Videns- og oplevelsessamfundet stiller nye krav til byernes funktioner og indretning samtidig med at livsformer ændres, og integration mellem arbejde og fritid øge og tid bliver en stadig vigtigere ressource. Klima-ændringerne kræver både bæredygtige tekniske løsninger og ændret adfærd. Men forskelle i de lokale vilkår rundt om i landet gør, at den centrale styring og regulering må give rum for lokale indsatser og løsningsmuligheder.

Fælles engagement og en bred vifte af indsatser er vejen frem. Hvad kan kommunernes, regionernes og statens planlægning bidrage med?

Ligesom årets Byplanmøde, sætter dette nummer af Byplan Nyt fokus på Byer i balance.

ningen, siger *Disa Åberg*, at: ”Mange af vores kulturinstitutioner er bygget af donationspenge. Store dele af kulturbudgettet er bundet til driften af dem og til de traditionelle områder, der plejer at få. Derfor er der ikke mange ”løse penge” til de nye aktiviteter, som ellers kunne få stor effekt.”

HH samarbejdsaftale

Politikerne fra Helsingør og Helsingborg har siden 1995 holdt møder flere gange om året i et formaliseret ”HH samarbejde”: ”Vi har konkrete projekter på dagsordenen hver gang. Vi er også på hinandens budget med til sammen ca. 3 mio. kr. årligt, der går til realisering af de fælles projekter som f.eks. Grænseløse dage samt projekter inden for uddannelse, erhverv m.v. Netop i disse dage gennemføres en fælles gadeteaterfestival.”

Per Tærstøl ser mange muligheder i et udvidet samarbejde med Helsingborg. Men der er også barrierer: ”For eksempel skulle vores regering sætte sig sammen og harmonisere arbejdsmarkedsbidrag og skatteområde. Mange danskere bor i Helsingborg hvor det er 30-40 % billigere og arbejder i Helsingør.

Den anden barriere er ’sprogforbistringen’”

Birgitta Freudenthal mener dog ikke, at sproget er det store problem og peger i stedet på: ”At vi fungerer på forskellige måder, når vi arbejder med fælles projekter. Dansk lederskab er ud fra vores erfaringer ofte mere autoritært end det svenske, der i højere grad er baseret på en deltagerkultur.”

Disa Åberg betoner betydningen af HH, men mener også at kulturen skal højere op på dagsordenen ”Kultur har hidtil ikke været et fokusområde i HH samarbejdet. Der er behov for en struktur på området og prioritering af ressourcer, ellers er det kun små projekter, der bliver gennemført. Jeg ser frem til november, hvor vi skal have en fælles workshop, der vil åbne nye perspektiver for kultursamarbejdet, som er et felt begge byer jo satser på.”

Helsingør og Helsingborg håber at deres satsning på kultur vil styrke dem som bysamfund og gøre dem bedre for borgerne i hverdagen. Forhåbningen er, at kulturen vil få lige så stor betydning som handel og erhverv.



Den Fælles gadeteaterfestival i anden uge af august kører på 5 år og er blevet en etableret succes. Foto: Peter Schultz Jørgensen



Vinderforslag til Kulturværftet i Helsingør af tegnestuen AART. Illustration: AART

T E M A



Thisted Kommunes biogasanlæg Foto:Thisted Kommune



Vindmølle. Foto:Thisted Kommune

Økonomisk bæredygtighed

Kan bæredygtig planlægning betale sig? Og hvis det kan, hvordan gør man så i praksis i den enkelte kommune? Og hvordan koordineres og styres indsatsen på landsplan?

Af journalist Bjørn Thomsen

Thisted kommune er uden tvivl Danmarks førende klimakommune. Tallene taler for sig selv: Kommunen har i dag har 226 vindmøller. Tæt på 100 procent af elforsyningen og cirka 85 procent af varmforsyningen i kommunen kommer fra vedvarende energikilder. Det betyder, at kommunen sparer næsten 90.000 tons CO₂ hvert eneste år.

Allerede i 1984 blev Danmarks første geotermiske anlæg indviet i Thisted og 8 år senere i modtog Thisted Energiministeriets Vedvarende energipris for at have udarbejdet en samlet vindmølleplan for hele kommunen. Sidste år blev kommunen kåret som europamester i vedvarende energi og fik tildelt Eurosolar prisen.

Men det er ikke Thisted Kommune som myndighed, der alene skal have æren for de flotte resultater. Der er snarere tale om et heldigt mix af en hel masse fremsynede mennesker blandt kommunens borgere, politikere og ansatte, mener borgmester Erik Hove Olesen (A).

"I min drengetid var der på hver større bondegård en vindmølle, der leverede strøm til driften. Hele vindmølle-eventyret begyndte i 60'erne med, at de gamle møller blev erstattet af nye hustedsvindmøller. Senere kom der entusiaster og vindmøllelaug til, men vindmøllerne blev altid bygget med lokal kapital og fortjeneste, og det skabte forstå-

else for møllerne. Det var simpelthen til gavn for privatøkonomien, og det har vi forstand på her i Thy," griner Erik Hove Olesen og fortæller, at det først var i begyndelsen af 90'erne, med vedtagelsen af landets første samlede vindmølleplan, at det blev en del af den kommunale identitet.

"Det er borgerne selv og nogle dygtige ildsjæle, som har drevet udviklingen frem. Uanset, at det naturligvis også handler om en bedre udnyttelse af energien, så har der altid været lokaløkonomisk fornuft bag. Vi har et konkret projekt, hvor Viborg Amt traf en beslutning om, at man kunne smække tre store vindmøller op lige udenfor byen. Det er store, dyre møller, som ikke er ejet af et lokalt vindmøllelaug, men er finansieret af enkeltpersoner, og de har faktisk vakt meget modstand," siger Erik Hove Olesen. Han tror derfor, at det er vigtigt med en samlet plan og folkelig opbakning til vindmøller

Det er Anders Chr. Hansen, lektor ved institut for Energi, Klima, Miljø på Roskilde Universitetscenter enig i:

"Vindmøller skal helst være velkomne hos befolkningen. Vi skal jo leve med dem i 20 år, når de først er kommet op. Derfor synes jeg heller ikke, at de ordninger, man har vedtaget i det seneste energiforlig, virker særligt gennemtænkte. Især ordningen med naboerstatsansvar, der gør den enkelte vindmølle-ejer ansvarlig for fald i ejendomsværdien hos naboerne, giver en større risiko end nødven-

digt til vindmøllejerne. I stedet skulle man hellere se på, at det mange steder er muligt at sætte vindmøller op og samtidig investere i skovrejsning, genopretning af vådområder eller andet, som gør området mere attraktivt, så huspriserne ikke falder netto. Der, hvor man ikke kan opveje vindmøllernes skæmmende effekt med andre tiltag, skal man ikke sætte vindmøller op. Efter min opfattelse kan det kun lade sig gøre at få vindmøller nok, hvis man giver kommunerne en samlet kvote megawatt, som fordeles efter indbyggertal. De kommuner, der bygger mange vindmøller, skal så kompenseres af de andre, så de får råd til at betale for tiltag, som udligner møllernes skæmmende effekt i deres område," mener Anders Chr. Hansen.

"Efter min opfattelse kan det kun lade sig gøre at få vindmøller nok, hvis man giver kommunerne en samlet kvote megawatt, som fordeles efter indbyggertal"

Anders Chr. Hansen, Lektor RUC

Et andet tiltag, som Thisted har haft stor succes med, er fjernvarme fra affaldsforbrænding. Et almindeligt parcelhus i Thisted by kan opvarmes for 7.500 kr. om året, og værket bruger slet ikke olie eller naturgas mere.

"Vi er gået sammen med andre kommuner om affaldsforbrændingen og har selvfølgelig-



Thisted Kommunes geotermiske anlæg fra 1984. Foto: Thisted Kommune

lig koordineret planlægningen, men selve fjernvarmeanlægget er forbrugerejet. I de mindre landsbyer har de deres egne små varmegærd, der kører på naturgas eller flis, og der koster varmen helt op til det tredobbelte af, hvad den koster i Thisted. Derfor har vi en varmeplan, som går ud på at binde alle kommunens varmegærd med hinanden, så vi kan skifte mellem de forskellige brændselstyper, alt efter, hvad der er billigst. Det kræver meget planlægning, og et stort stykke politisk arbejde, for folk i Thisted har jo allerede billig varme. Men der må vi slå på solidariteten og hensynet til miljøet, og her spiller kommunen naturligvis en stor rolle,” siger *Erik Hove Olesen*.

Til gengæld er det langt fra sikkert, at der vil blive tvangstilslutning til fjernvarmen for nybyggerier.

”Nu kan man jo bygge nulenergi-huse, som man kan opvarme med to stearinlys og overskudsvarmen fra Tv’et, og det kan sagtens vise sig at være mere fornuftigt end at tvangstilslutte til fjernvarmegærdet”

*Erik Hove Olesen, Borgmester
Thisted Kommune*

”Nu kan man jo bygge nulenergi-huse, som man kan opvarme med to stearinlys og overskudsvarmen fra Tv’et, og det kan sagtens vise sig at være mere fornuftigt end at tvangstilslutte til fjernvarmegærdet, så derfor er det ikke sikkert, at vi i fremtiden vil kræve det. Det handler jo om hele tiden at have øjnene åbne for de bedste løsninger,” siger *Erik Hove Olesen*.

”Det er fuldstændig rigtigt”, vurderer *Anders Chr. Hansen*. ”Selv om oliepriserne er mangedoblet siden år 2000, har mange – både regeringer, borgere og virksomheder – hængt fast i en forestilling om at lave oliepriser er det naturlige, og at 90’ernes billige priser vil komme igen. Det gør de bare ikke. Det betyder, at flere af de tiltag med vedvarende energi, man før anså for dyre, nu viser sig billigere end de tiltag, som var baseret på billig gas, olie og kul.”

Han fortsætter: ”Bygningsreglementets krav til nye bygningers energiforbrug strammes over en årrække, så man ender med standarden for passivhuse (0-energi-huse) i 2020. Men olieprisen er i dag 3 gange højere, end man havde forestillet sig, da man satte sig dette mål. En ny beregning med mere realistiske oliepriser vil sandsynligvis vise, at det er mere økonomisk, at fremskynde de stramme energikrav betydeligt. Planen er, at regeringen skal komme med en ny strategi på området næste år, men jo før forhandlingerne kommer i gang, jo før kan vi høste fordelene af strammere energikrav.”

Men en ting er, hvad en enkelt kommune kan gøre på forskellige områder, noget andet er et nationalt perspektiv: Kan man overhovedet sikre den økonomiske vækst, som vi er vant til, hvis man ikke må belaste miljøet mere end vi gør nu?

”Hvis man ser på det 20. århundrede, har der været en meget tæt sammenhæng mellem økonomisk vækst og forurening af miljøet. Men det betyder ikke, at det nødvendigvis behøver at være sådan. Når vi fokuserer på et bestemt område, kan der faktisk opnås store forbedringer. Eksempelvis har jeg netop købt en bil, som bruger 4 liter diesel på hundrede kilometer. Den jeg havde før, brugte dobbelt så meget,” siger *Anders Chr.*

Hansen. Han understreger, at man skal være opmærksom på, at statistikken for Danmarks samlede energiforbrug snyder, fordi den ikke medregner det brændstof, som danske skibe og fly bruger i udlandet.

”Disse sektorer bidrager væsentligt til vores økonomiske vækst, og hvis man medregner deres forbrug, er der samlet set ikke nogen afkobling mellem vækst og forurening. Man skal altså passe på ikke at komme til at stikke noget under stolen, når man jubler over de fremskridt, som vitterligt er sket,” påpeger *Anders Chr. Hansen*.

Et andet spørgsmål er, hvordan man får gjort Thistedes erfaringer landsdækkende. Eller sagt på en anden måde: Hvordan koordinerer man bæredygtighedsindsatsen mellem de forskellige sektorer, ministerier og kommuner?

”I løbet af de næste årtier skal vi udbygge den fossilfri elektricitet og samtidig omstille transportsektoren fra olie til elektricitet. Der er meget, der skal spille sammen, og det skal afstemmes nøje. Vindmøller producerer strøm døgnet rundt, men vi skal helst have noget fornuftigt at bruge den strøm, der laves om natten, til. Og det afhænger af, hvor hurtigt vi kan omstille transportsektoren, så man kan nyttiggøre den strøm. Det kræver en omfattende statslig koordinering, som jeg lige nu ikke kan få øje på. At vi har fået et Klima- og Energiministerium sender et klart signal om, at området har en høj prioritet i Danmark i dag, og det er meget værd – men det er ikke nok,” vurderer *Anders Chr. Hansen*.

Borgmester *Erik Hove Olesen* er optimist. Han tror på, at andre kommuner kan opnå de samme lignende resultater som Thisted Kommune, hvis blot mikset af ildsjæle og politisk vilje er til stede.

”Det kan selvfølgelig være vanskeligt at se, hvordan Frederiksberg Kommune skulle sætte vindmøller op, men der er heldigvis mange måder at gøre det på: Solvarme, geotermisk varme, efterisolering af gamle huse osv. Hver kommune har sine egne vilkår og muligheder, som det handler om at udnytte. Vores erfaring er i hvert fald, at alle vores tiltag med vedvarende energi faktisk betaler sig”.

Han er heller ikke bange for at sætte handling bag ordene. Thisted kommune har netop indgået en aftale med Danmarks Naturfredningsforening, som indebærer, at kommunen forpligtiger sig til at reducere CO₂-udslippet med 3 % om året frem til 2025.

T E M A



Helsingborg mellem skov og strand. Foto: Catrine Bergmark



Bæredygtighed på svensk



I Helsingborg i Sverige har man udviklet en pædagogisk model for måling og afrapportering af kommunens arbejde med bæredygtighed. Det såkaldte Miljøbarometer har mange fordele – bl.a. kan det bruges til at markedsføre kommunen udadtil.



Af journalist Ulf Joel Jensen

I Helsingborg Kommune har de en plan. En plan for en bæredygtig fremtidig udvikling af kommunen. Og ikke bare har de en plan: De har også udviklet en målemetode, der skal holde forvaltningerne og politikerne fast på, at de nu også efterkommer planen – det såkaldte miljøbarometer. *Tommy Persson*, der er miljøstrateg ved Miljöstrategisk Avdeling under Helsingborg Kommunes Miljökontoret, forklarer:

”Kommunen har en overordnet politisk målsætning om, at vi skal være på forkant på miljøområdet. Nationalt – men helst også internationalt. Og det giver os i Miljökontoret et stort mandat til at arbejde videre og sætte nye initiativer i værk.”

Overordnet hænger miljøbarometeret sammen med den svenske stats miljøprogram. Riksdagen har formuleret 16 overordnede kvalitetsmål for miljøet, som bliver brudt op til delmål og strategiske indsatsområder på regionalt niveau. Herefter har de enkelte kommuner fået samme opgave af regionen – og på den måde skabes sammenhæng mellem den helt lokale indsats og den overordnede nationale strategi.

En metode til efterligning

Helsingborg Kommunes miljøbarometer indeholder de samme prioriterede områder, som kommunens overordnede miljøprogram. Det drejer sig om transport, energi, planlægning, sundhed og rent vand.

Hvert område har en række præcise delmål – under planlægning slås det fast, at det kommunale planlægningsarbejde skal tage hensyn til de naturlige resurser. Inden 2010 skal man fx have lavet en langsigtet beskyttelse af de grundvandsførende geologiske formationer. På samme måde findes der præcise mål for miljørigtige kommunale biler, den kollektive trafik, for antal cykler, fodgængere osv. i kommunen.

Lektor ved Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring på RUC, *Tyge Kjær*, kender udmærket både Helsingborgs Kommunes Miljøbarometer og andre europæiske modeller, hvor man arbejder med forskellige indikatorer for bæredygtighed. Og han er overbevist om, at flere danske kommuner kunne have gavn af at efterligne den svenske model:

”Helt grundlæggende handler det jo om, at man vil ændre en udvikling, når man ønsker

en mere bæredygtig drift. Derfor er det en rigtig god idé at opstille konkrete mål, så man kan se, om udviklingen faktisk går i den ønskede retning eller ej. Dernæst handler det om at udpege indikatorer, som viser udviklingen. Indikatorerne har to funktioner – dels er de en målestok, der kan vise, om man bevæger sig frem i det ønskede tempo, og dels er de en retningsangivelse. Så alene det at opstille indikatorer, medfører automatisk en diskussion af, hvilken retning man skal gå i.”

Letforståelig model

Barometeret har været i brug siden maj 2006, og de præcist formulerede delmål bliver afrapporteret i en meget overskuelig og letforståelig model med grønne, gule og røde (glade, neutrale og sure) smileys. Og den form er både en styrke og en svaghed ved systemet, forklarer *Tommy Persson*:

”Barometeret bliver brugt til at gøre det tydeligt for alle interessenter; borgere, studerende, politikere osv., hvordan vi arbejder med bæredygtighed – og om udviklingen i kommunen går i den rigtige retning. Det er meget let at gå til og til at forstå for alle, og det er en fordel at have formuleret nogle meget præcise mål, men samtidig er det svært at se den store udvikling fra år til år i barometeret.”

Tyge Kjær supplerer: "Det lyder også fornuftigt: Bæredygtighedsbegrebet kan let ende med at blive sådan en abstrakt størrelse, som ingen kan være uenig i – men få kan forholde sig til. Der gør Miljøbarometeret et stort arbejde med at brække det op i små bidder – og formidle det på en forståelig måde. Det bliver handlingsorienteret og nært, fordi det bliver oversat til konkrete problemstillinger, som både det administrative system, politikerne og borgerne kan forholde sig til."

Markedsføring af kommunen

Selvom barometeret kræver en del resurser bl.a. til på at skaffe data og opdatering er man glade for barometeret i Helsingborg Kommune, understreger *Tommy Persson*. Det betyder bl.a. at de spørgsmål, der kommer til kommunens miljøarbejde i dag, er langt mere præcise og kvalificerede end tidligere, fordi de kan tage afsæt i det pædagogisk opbyggede og letforståelige barometer. Derfor er det også enklere at finde frem til svaret. Så selvom der bruges ressourcer på at drive barometeret, gør det også arbejdet lettere på andre områder.

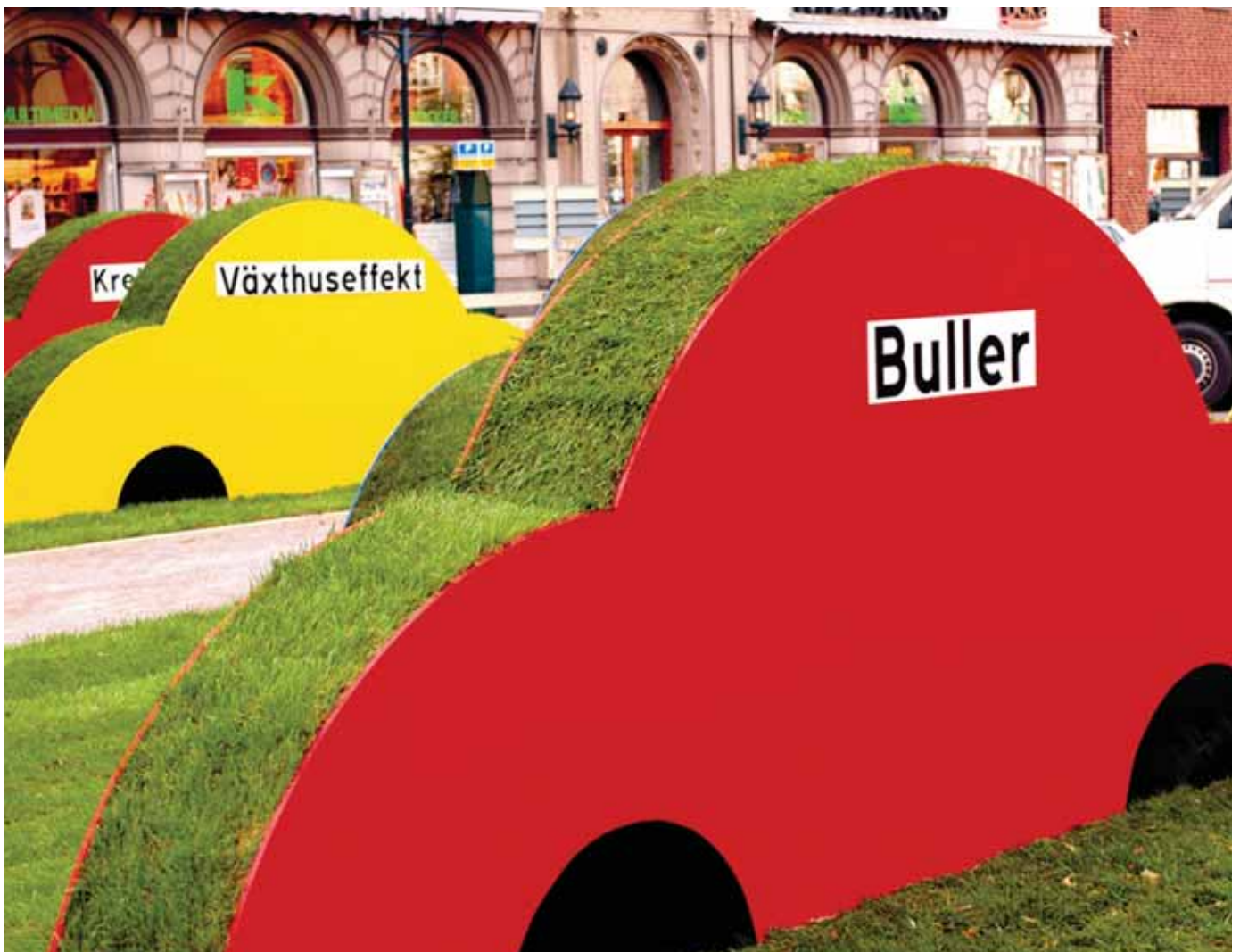
Ifølge *Tommy Persson* er barometerets vigtigste funktion at forankre arbejdet med den bæredygtige kommune i hverdagen, forstået sådan at det på enkel vis gør det meget tydeligt for politikere og administration, om der er behov for en styrket indsats på et område eller ej. På den måde er barometeret i dag en central del af kommunens udviklings- og planlægningsarbejde på miljøområdet. Med barometeret er der opstillet konkrete bæredygtighedsmål for Helsingborg Kommunes videre udvikling – og gennemsigtigheden i systemet gør det ekstra forpligtigende for beslutningstagerne at leve op til deres egne målsætninger, når de planlægger den fremtidige udvikling for byen.

Også på det punkt bliver der nikket billigende fra lektoren på RUC. *Tyge Kjær* ser store muligheder i de dynamiske mål og indikatorer, fordi de gør det muligt at tage nye målsætninger ind i arbejdet og prioritere ud fra en ny dagsorden.

"Det skal selvfølgelig ikke ende i politisk opportuniste, men det handler om at være

forandringsparat. Eksempelvis var klimadiskussionen ikke nær så aktuel for ti år siden, som den er i dag – og derfor er det fornuftigt, at man kan sadle om eller supplere med nye målsætninger løbende. Jeg synes også, at det ser fornuftigt ud med årlige tilbagemeldinger fra systemet. Selve planlægningsarbejdet i kommunen finder jo typisk sted hvert fjerde år, og med årlige afrapporteringer får man mulighed for at indsamle data, forberede nogle problematikker fra det faglige personale til de politiske beslutningstagere. Det er også med til at gøre modellen både effektiv og dynamisk," forklarer *Tyge Kjær*.

"Endelig må man heller ikke glemme, at det også har en væsentlig markedsføringsværdi for kommunen. Vi kan vise for borgere og for resten af verden, at vi arbejder med bæredygtighed og miljøspørgsmål. Vi kan demonstrere vores indsats og vores resultater på en forståelig og overskuelig måde, og ad den vej kan vi vise, at Helsingborg er en kommune, der tager beskyttelse af miljøet meget alvorligt," slutter *Tommy Persson*.



Denne installation viser nogle af trafikens miljøproblemerne. Foto: Ann Wulff

SPØRGSMÅL

til

Debatten

Kan CO2 debatten blive mere end varm luft?

Byplanlaboratoriet har stillet dette spørgsmål til forskellige aktører indenfor planlægningen. Læs svarene og kast dig ind i debatten – enten her på siderne eller på Byplanmødet i Helsingør.

Johan Prior Knock
Adm. Direktør, Rockwool A/S

Bygningers vigtige bidrag til CO2 reduktioner

Danske bygninger står for ca. 40 % af energiforbruget i Danmark og er dermed også en væsentlig CO2-udleder. Sådan behøver det ikke at være. Ved brug af kendt og velafprøvet teknologi kan energiforbruget og CO2 udledningen mindskes den dag i morgen, hvis viljen er der. Nye bygninger kan uden tekniske problemer og for en lille merudgift opføres som passivhuse: 15 kWh/m²/år.

Planlægningen kan sikre, at nye byområder udlægges til lavenergibyggeri. Tilsvarende kan eksisterende byområder fremtidssikres ved renovering. Hvorfor nøjes med at overholde nugældende energikrav, når man i udlandet ser eksempler på renovering til lavenergi/passivhuse? Vi er klar med systemer og løsninger, men udviklingen hjælpes på vej, hvis planlægningen bidrager til større efterspørgsel.

Annette Thierry
Byplanlægger

0-vækst og ny luksus

Vi når ikke de nødvendige CO2-mål samtidig med en fortsat vækst! Det er for længst dokumenteret, at energiforbruget ikke er afkoblet den økonomiske vækst. Alligevel er vækst et politisk mantra. Desuden må vi nedsætte ressourceforbruget i Vesten for at give udviklingslandene plads.

Men lykkeligvis vil vi danskere nu hellere have mere fritid end lønforhøjelse. Vi vil have kvaliteter som god tid og stilhed. Det er den nye luksus, og det er lige netop den form for luksus, vi kan overleve med.

Bæredygtighed, står der ofte som overskrift i planerne. Lad os give politikerne mulighed for at tage det alvorligt. Leverer planer, der vil spare energi, vand og arealforbrug, med henvisning til det overordnede mål. Og tage de nye velfærdsgoder med: Dette, ikke at bo i støjramte boliger, ikke at sidde fast i en motorvejskø hver morgen. Lad os være med til at udvikle byer, hvor (den ikke-materielle) livskvalitet er en integreret del af bæredygtigheden. – Ny forening: "Planlæggere for 0-vækst og ny luksus" - ?

Anna Brix Studsholt
Arkitekt, Region Nordjylland

”KLIMAUDFORDRINGEN SKYLDES BIL, BØF OG BOLIG”

Det sagde en af Region Nordjyllands klimagrupper på en konference om opfølgning af RUP'en. Gruppens forslag er at blive Danmarks mest energieffektive region. Alle skal være med fra børnehave til universitet, fra erhverv og myndigheder til NGO'ere. På 2 år vil vi knække CO2 kurven og 20% af vores energiforsyning skal være fra vedvarende energikilder. Midlerne er bredt ejerskab og international profil, klimaagenter og en strategi for hver sektor. Der skal laves et regionalt klimapanel, demokratisk forankret med et virtuelt sekretariat. Byer, bygninger og møder skal være miljø- og energieffektive. Vi vil have 'fast track' sagsbehandling og verdens mest energieffektive sygehuse. Regionerne gør noget både i RUP og Vækstforum regi!

Benny Engelbrecht
MF Socialdemokraterne

Sæt penge bag ordene!

Dagbladet Information satte i denne sommer fokus på bæredygtigt byggeri, men ellers er det begrænset, hvad den almindelige dansker kan læse om energieffektivt byggeri. Informations sommerudgaver var spændende, men samtidig deprimerende læsning, fordi det afslørede, at vi er langt bagefter i Danmark.

Vi ønsker frihed til kommunerne, men samtidig underlægges de regeringens behårde økonomiske styring. Der er derfor ikke råd til energiprojekter og initiativet overlades til private investorer. Udfordringer består i at få det offentlige med. Lave sammenhængende byområder, hvor private boliger

og offentlige bygninger nybygges eller renoveres til CO2 neutralitet. Jeg ser to mulige løsninger på den udfordring: Den ene er at give kommunerne frihed til at investere i bæredygtig byudvikling, den anden er at staten står for finansieringen. Uanset hvad skal der penge på bordet.

Kristian Pihl Lorentzen
MF, trafikordfører Venstre

CO2 reduktion er ikke blot varm luft!

Transport af mennesker og gods er uløseligt forbundet med arbejdspladser og velfærd. Derfor skal vi ikke bekæmpe transport. Vi skal i stedet bekæmpe forurening. En af vejene er at investere i den kollektive transport og indtænke, hvordan man bedst muligt betjener nye bolig og erhvervsområder. Der er meget at hente ved at satse på en langt bedre sammenhæng i det samlede kollektive trafiktilbud i form af tog,

busser, S-tog, metro - og de kommende letbaner. De enkelte skal understøtte hinanden bedst muligt, og ikke bruge skatteydernes penge til at konkurrere med hinanden. Endelig kan vi nå langt i CO2-reduktionen ved at udnytte de teknologiske landvindinger inden for alternative brændstoffer og brændstoføkonomiske motorer. Den megen snak om CO2 reduktion er ikke blot varm luft!

Social balance er også planlæggerernes ansvar

Planlæggerne skal blive bedre til at inddrage flere grupper i planlægningsprocessen for at undgå ghettodannelser og øget social polarisering.

Af journalist Marie Leth Rasmussen

Planlæggere ser ofte sig selv som uafhængige embedsmænd, der varetager byens behov, men i virkeligheden plejer de bestemte tekniske, økonomiske og sociale interesser, mener *Jan Lilliendahl* fra projektnetværket Supertanker:

”En lokalplan bliver ofte til i samarbejde med en grundejer og en arkitekt. Det er meget

specifikke interesser, der bliver varetaget. Hvis man vil skabe social balance og tilgodese byens interesser, er man nødt til at tænke bredere og trække fx forskere og andre alternative aktører og ideer ind i byudviklingen. Et borgermøde er ikke nok. Her får man kun fat foreninger og folk fra lokalområdet, der plejer deres egne, snævre interesser.”

Generelt gælder det om at anlægge et helhedsperspektiv på planlægningen. Det hand-

ler ikke kun om, hvordan de nye byområder skal se ud og hvor boligerne placeres:

”Da man planlagde det nye kvarter Teglhøimen ved Sydhavn i København, planlagde man også en helt ny skole. Men man tegnede skoledistriktet på en sådan måde, at det nye kvarter blev helt adskilt fra det noget fattigere kvarter, der lå omkring Sydhavnsgade. Det var ikke nødvendigvis overlagt - måske var det bare, fordi det var let. Men konsekvensen af en sådan plan er en øget social polarisering snarere end en mangfoldig storby,” siger *Jan Lilliendahl*.

”Trods mange ord om social bæredygtighed tænkes samfundets svageste sjældent med i den generelle planlægning. De henvises i stedet til bestemte kvarterer i byens udkant”

Preben Brandt, Rådet for Socialt Udsatte

Øget polarisering

Jan Lilliendahls eksempel er ikke enestående. Spørger man *Preben Brandt*, formand for Rådet for Socialt Udsatte er der en tendens til øget social polarisering i de danske byer. Trods mange ord om social bæredygtighed tænkes samfundets svageste sjældent med i den generelle planlægning. De henvises i stedet til bestemte kvarterer i byens udkant:



I Sydhavnen er der stadig bænke. Foto: Bjarke Fogh

”Vi ser ofte, at en byfornyelse fører nogle forandringer med sig, som i realiteten ekskluderer de svageste. Lejlighederne bliver måske dyrere og sværere at vende tilbage til for de fattigste, ligesom uderummene indrettes uden at tage hensyn til de udsatte gruppers behov.”

Behov for bænke

Ligesom man tænker på at skabe legepladser i de nye kvarterer, bør man også sørge for, at der er bænke og pladser, hvor alkoholikere og misbrugere kan holde til. Ellers lukker man i realiteten nogle befolkningsgrupper ude, mener *Preben Brandt*:

”Da man omdannede Sankt Hans Torv i København forsvandt alle bænkene og dermed en del af dem, som tidligere havde holdt til på pladsen. Den historie gentager sig mange steder i indre København. Tager man derimod til Mozarts Plads i Sydhavnen, er der er masser af bænke, men pladsen er meget forsømt. Det er på en måde symptomatisk, at de steder, hvor udviklingen ikke når hen, og ingen arkitekter eller politikere gider komme, er de steder, de udsatte kan få lov til at være.”

En del af problemerne skyldes, ifølge *Preben Brandt*, at der er meget lidt kommunikation mellem arkitekter og socialarbejdere. Mens mange arkitekter uddannes i at tegne bestemte institutioner som plejehjem eller børnehaver, uddannes alt for få i at tænke alle byens borgere ind i deres udviklingsprojekter. De udsatte gruppers behov sættes ud på sidelinjen, mens der bygges børnehaver og skoler på livet løs. Resultatet er byer ude af balance og opdelt i fattige og rige kvarterer. En måde at måle den sociale kapital på i et område er i forbindelse med en byfornyelse at måle gennemsnitsindkomsten og reagere, når der sker store forandringer:

”I forbindelse med en byfornyelse kan det være en god idé at måle gennemsnitsindkomsten eller uddannelsesniveaet før og efter fornyelsen, så man kan se om der sker forandringer. Og hvis der gør, så reagere på det og forsøge at rette op på det. For når et område går op i gennemsnitsindkomst betyder det sjældent, at folk lige pludselig har fået flere penge. Det er snarere et tegn på, at de svageste er blevet skubbet ud,” siger *Preben Brandt*.

Helsingør Kommune kæmper mod ghettos. I Helsingør Kommune har man i flere år arbejdet aktivt på at undgå ghettodannelser og social polarisering. I Det boligsociale



Preben Brandt, formand for Rådet for Socialt Udsatte, efterlyser flere bænke i byens rum. Foto: Bjarke Fogh

udvalg i Helsingør mødes politikere, repræsentanter fra boligselskaber, ssp-organisationer og Handicaprådet for at diskutere indsatsen i de socialt belastede boligområder. Og siden 2001 har man i et særskilt projekt arbejdet for at forbedre romaernes forhold. Projektet startede som en beskæftigelsesindsats, men endte med at sprede sig til flere områder af romaernes liv:

”Hvis man skal kunne passe et job, skal man have et sted at bo, så vi sørgede for, at dem, der ikke havde en lejlighed, fik tag over hovedet”

Betina Svinggaard, byrådsmedlem Helsingør Kommune

Betina Svinggaard (A), arbejdede med roma-projektet, indtil hun kom i Helsingør Kommunes byråd i 2005. Hun forklarer:

”Hvis man skal kunne passe et job, skal man have et sted at bo, så vi sørgede for, at

dem, der ikke havde en lejlighed, fik tag over hovedet. Hos romaerne bor tre generationer tit sammen, og hvis barnebarnet skal have en uddannelse, skal alle i familien sige ja. Derfor bestod meget af vores arbejde i at overbevise bedstemor eller bedstefar om, at det var en god idé at deres barnebarn startede på en uddannelse. Kom nogle i fængsel, mødte vi op i fængslet for at vise dem, at vi var der for dem og at de kunne stole på os,” siger hun.

Generelt er der stor bevågenhed omkring de udsatte gruppers status i Helsingør Kommune. Der mange almennyttige boliger i kommunen og Helsingør Kommune har mulighed for at agere politisk i kraft af sin ret til at anvise folk til en fjerdedel af boligerne:

”Jeg tror, at Helsingør Kommune er så aktiv, fordi vi for en del år siden havde mange problemer i de almennyttige boliger. Det gjorde os opmærksom på, at der var behov for at gøre en indsats for at undgå ghettodannelser. Siden da har vi sørget for at sprede befolkningsgrupperne ud i hele kommunen, så vi får en bedre social balance,” slutter *Betina Svinggaard*.

Trængsel er et grænseoverskridende problem

Den stigende trængsel ind og ud af hovedstaden bliver værre år for år. Skal man problemet til livs kræver det en koordineret indsats. I Hillerød mener man, at trængselsafgifter ville komme både billister, togpassagerer og miljøet til gode.

Af journalist Gregers Lohse

”Trængsel er et problem, som går på tværs af by- og kommunegrænser. Derfor skal vi også finde grænseoverskridende løsninger, hvor både vejudbygning, trængselsafgifter, og bedre offentlig transport bliver tænkt ind,” mener *Jeppé Rich*, der er lektor ved Institut for Transport på Danmarks Tekniske Universitet (DTU).

Og det er ikke til at tage fejl af. I takt med at biltrafikken stiger støt i hovedstadsområdet, er hastigheden på vejene faldende. Hidtil har man forsøgt at komme problemet til livs med yderligere udbygning af vejnettet. Det kan i mange øjne virke som spild af penge. En ekstra kørebane eller en ny omfartsvej koster mange millioner kroner. Ofte går der sjældent mere end 3-5 år, før vejene igen er fyldt med kilometerlange køer. Det betyder ikke, at vejudvidelserne, er skønne spildte kræfter, påpeger *Jeppé Rich*: ”Var udvidelserne ikke blevet lavet, havde problemerne været endnu større. Men det illustrerer blot, at man bliver nødt til at tænke i flere løsninger.”

Veje til dem der gør nytte

Ikke alle bilister på hovedstadens mange hovedveje, gør lige stor nytte, og det kan man benytte sig af når trængslen på vejen skal reduceres, mener *Jeppé Rich* og forklarer: ”Mange af de mennesker som benytter vejnettet i myldretiden kunne lige så godt

benytte bilen på et andet tidspunkt. Den tidsværdi, som folk har når de kører bil, er nemlig vidt forskellig. Eksempelvis vil en pendler på vej til arbejde have en meget høj tidsværdi, da hans arbejdstid vil gå tabt, hvis han kommer for sent. Et pensionistpar på vej i sommerhus vil omvendt have en meget lav tidsværdi, da det ikke betyder så meget, hvornår de ankommer.”

Skal pensionistparret vælge at køre om aftenen i stedet for i myldretiden, har specielt én metode vist sig brugbar. Trængselsafgifter er særdeles effektive, når det kommer til at reducere trængslen i trafikken i storbyer som London og Stockholm. Afgifterne kan dog vise sig vanskelige at gennemføre, da mange ser dem som et brud på regeringens skattestop.

Kommuneforum, der består af 16 kommuner fra hovedstadsområdet, fremlagde i juni i år forslag til trængselsafgifter i hovedstadsområdet. Forslaget går ud på at lægge en betalingsring omkring hovedstaden, hvor afgifternes størrelse varierer alt efter hvilket tidspunkt på døgnet, man krydser ringen. Siden er forslaget blevet ivrigt diskuteret bl.a. da regeringen afviste forslaget med henvisning til det eksisterende skattestop. Forslaget er endnu ikke blevet behandlet politisk. Hillerød er en af de 16 kommuner i kommuneforum. Og netop i Hillerød er trafik et varmt emne.

Cirka halvdelen af borgerne pendler hver dag til et arbejde, der ligger udenfor kommunegrænsen, og derfor ser man trængselsafgifter som et effektivt måde at komme

”Jeg tror ikke, det er tanken om mindre CO₂-udledning, der får folk til at se positivt på trængselsafgifter. Snarere er det argumentet om at trængselsafgifter betyder hurtigere og bedre transport, det virker positivt.”

Hans Brigsted, Sektionsleder Hillerød Kommune

trafikproblemerne til livs på.

”Offentlig transport skal være billigere, nemmere og hurtigere end det er i dag. For så længe bilen er hurtigst og mere komfortabel, er den meget svær at konkurrere med,” forklarer *Hans Brigsted*, der er sektionsleder i planafdelingen i Hillerød Kommune. Knap halvdelen af kommunens indbyggere pendler hver dag til et arbejde udenfor kommunegrænsen. Dermed vil en stor del af dem komme til at betale en del af de eventuelle trængselsafgifter, som vil blive pålagt bilisterne i myldretiden. Det vil betyde færre bilister på vejene hvilket er lig med mindre CO₂-udledning.



Hillerød station Foto: Hillerød kommune

Men det er ikke miljøargumentet, som skal overbevise folk om at trængselsafgifter er en god idé, mener *Hans Brigsted*. ”Jeg tror ikke, det er tanken om mindre CO₂-udledning, der får folk til at se positivt på trængselsafgifter. Snarere er det argumentet om at trængselsafgifter betyder hurtigere og bedre transport, det virker positivt.”

”Vælger man eksempelvis at tage toget på arbejde til København, står man som sild i en tønde i myldretiden.”

Marianne Løvdal, Formand for Teknisk Udvalg, Hillerød Kommune

”Det ville være hensigtsmæssigt for både Hillerød og København at indføre trængselsafgifter. Først og fremmest ville det betyde mindre CO₂-udledning, hvilket er godt for klimamålene, og færre emissioner i det hele taget fra biler er godt for den lokale luftkvalitet, og for fremkommeligheden. Dernæst handler det om at få gjort noget ved de overfyldte tog. Vælger man eksempelvis at tage toget på arbejde til København, står man som sild i en tønde i myldretiden. Komforten i S-togene skal være bedre for at flytte pendlere fra vej til tog. Især er pladsforholdene i myldretiden et problem. Man skal kunne sidde og læse/arbejde på den lange tur mod København - det kan man ikke, når

man sidder 3 på hvert sæde, eller må stå op! Vi har ganske enkelt brug for flere penge til at udvide skinnenettet. Penge som passende kan komme fra trængselsafgifterne,” siger *Marianne Løvdal (S)*, der er formand for Teknisk Udvalg i Hillerød Kommune.

Fordele for forstæderne

Hans Brigsted mener, som *Marianne Løvdal*, at de estimerede 1-2 mia. kroner om året som en betalingsring om hovedstadsområdet vil kunne indbringe skal bruges til at løse de kapacitetsproblemer, som den offentlige transport til og fra Hillerød i dag plages af i myldretiden.

”Forslaget om en betalingsring er jo ikke blevet behandlet politisk endnu. Men som udgangspunkt tror jeg, det ville blive behandlet positivt her i kommunen, hvis nogle af pengene gik til at forbedre den offentlige transport til og fra Hillerød. En anden ting er, at mange af vores borgere jo også har en tabt arbejdsfortjeneste ved at sidde i kø til og fra arbejde. Hvis man kan komme trængslen til livs, betyder det nok ikke så meget for dem, at de skal betale 20 kr. for at krydse betalingsringen,” vurderer *Hans Brigsted*.

Tag bilen til toget

At trængslen koster mange penge for hovedstadens bilister, er der ingen tvivl om. Tal fra Institut for Transport ved DTU, viser, at trængslen i 2001 i hovedstadsområdet skabte forsinkelser på 120.000 timer svarende til

6 milliarder kroner i tabt arbejdsfortjeneste. Forsinkelser der ikke kan løses ved det prestigefyldte metroprojekt i København, hvor man planlægger at udbygge den eksisterende metro med en ringlinie. Det er den kollektive transport fra oplandet til København, som skal udbygges, hvis man skal undgå længere kø på motorvejene, mener *Jeppe Rich*. ”Vi kan ikke nødvendigvis bygge toglinier helt ud til Hr. og Fru Jensen i oplandet. Men vi kan forbedre forholdene ved S-togsstationerne så folk i højere grad tager bilen til stationen og derefter toget på arbejde. Det er det, som i udlandet bliver kaldt Park and Ride,” siger *Jeppe Rich*.

”Vi kan ikke nødvendigvis bygge toglinier helt ud til Hr. og Fru Jensen i oplandet. Men vi kan forbedre forholdene ved S-togsstationerne”

Jeppe Rich Lektor, DTU

Den udvikling så *Hans Brigsted* meget gerne i Hillerød: ”Vi skal overbevise folk om, at det er bedre at parkere bilen ved stationen og tage toget videre derfra. Det kræver gode parkeringsforhold, og en god placering i kommunen. Et eksempel er den nye station mellem Allerød og Hillerød, som efter planen skal placeres tæt på en statsvej. Det vil give gode muligheder for, at flere kan pendle.”

KORT NYT



Illustration fra ecotopedia - walk the talk. Foto: CEBRA, DAC

Arkitekturbiennale 2008

Som optakt til FNs internationale klimatopmøde, COP 15, i København 2009, har Dansk Arkitektur Center og arkitektvirksomheden CEBRA skabt udstillingen ecotopedia – walk the talk, det officielle danske bidrag ved

den 11. internationale arkitekturbiennale i Venedig 2008. Udstillingen sætter fokus på byernes betydning for de globale klimaudfordringer og viser bidrag fra mere end 150 danske virksomheder, der har sat bæredygtighed

på dagsordenen, og som gør ord til handling. Udstillingen kan ses i den danske pavillon indtil den 23. november.

Se mere på www.dac.dk og www.sustainablecities.dk



Papirfabrikken i Silkeborg, vinder af Byplanprisen 07. Foto: Silkeborg Kommune

Byplanprisen 2008

Byplanprisen uddeles hvert år til en kommune, en region eller en organisation, som har gjort en særlig indsats for at fremme gode og smukke bymiljøer og landskaber. Byplanprisen gives for planlægning, der er udtryk for nytænkning.

Blandt de nominerede til årets Byplanpris er der en helt klar vinder. Til forskel fra sidste år har Byplanjuryen derfor valgt at pege på en enkelt plan i stedet for på tre.

Derfor kan spændingen først udløses på Byplanmødet d. 2. oktober, hvor vinderen afsløres. Derefter kan du læse mere på:

www.byplanlab.dk

Nye Noter

Der er udkommet 4 nye noter fra Byplanhistorisk udvalg.

Note 57:

Dansk planlægning - hvor kom ideerne fra - hvordan blev planerne?

Note 58:

Byplanhistorie og byudvikling i Hillerød 1945-2006

Note 59:

Industri- og erhvervsvirksomheder i byplanlægningen 1938-2007

Note 60:

Byen og den byhistoriske kartografi

Bestil på www.byplanlab.dk

Grønt byggeri i Kina

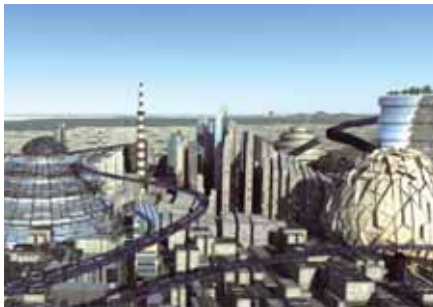
1000 mia. kroner årligt – så meget forventes kineserne at investere i grønt byggeri senest i 2020.

Indsatsen gælder ikke kun nybyggeri, men også energibesparelser i eksisterende byggeri. Kina bygger årligt 2 mia. m², hvilket svarer til ca. halvdelen af verdens byggeri, men på trods af det store investeringsbeløb er kun forbausende lidt af byggeriet "grønt".

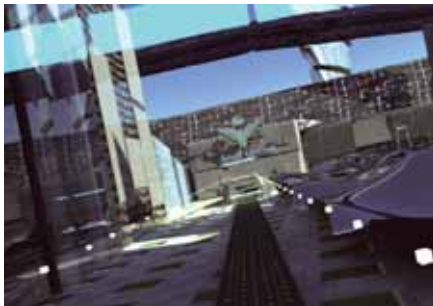
Kilde: Dagbladet Børsen

Østjylland år 2500

Forskere fra Aalborg universitet har givet et bud på hvordan Østjylland kan komme til at se ud om 500 år.



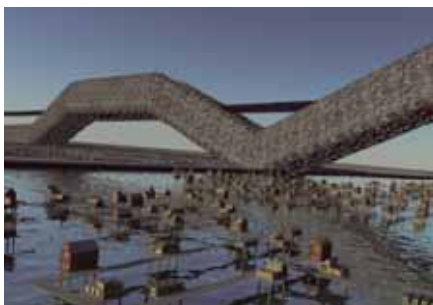
Århus centrum anno år 2508 med den nye letbane og det gamle rådhusår i baggrunden til venstre og fields Aarhus til Højre, kaldet "ægget".



Ankomst til den nye hovedbanegård i Aarhus de nye torvehaller til højre.



Skanderborgs forstæder fyldt med "en-persons parcelhuse".



Vejle fjord anno år 2500 hvor den gamle by er oversvømmet og den nye Vejle by ligger på fjorden under den nye højhastighedslinje.

Se mere på: <http://blog:sbi.dk/nyby/>



Kommuneplanvejledningen er udkommet

23. maj i år blev den længe ventede og meget efterspurgte Vejledning om kommuneplanlægning offentliggjort.

Vejledningen skal lette kommunernes arbejde med at lave juridisk holdbare kommuneplaner og er et redskab i den daglige administration af lovens bestemmelser og af planerne.

Den indeholder:

- En gennemgang af planlovens bestemmelser om kommuneplaners bestanddele: Hovedstruktur, retningslinjer, rammer og redegørelse.
- En gennemgang af lovens bestemmelser om revision og ændringer af kommuneplaner, herunder om planstrategi og kommuneplantillæg.
- Afsnit om kommuneplaners retsvirkning og gennemførelse, om klage og ekspropriation samt om reglerne om

tilbageførsel af arealer til landzone.

- Et særligt afsnit om de overgangsregler, der gælder i tiden, indtil kommuneplanerne er opdateret, og retningslinjerne i "Regionplan 2005" er ophævet.

Kommuneplanvejledningen er opdateret i forhold til de lovændringer, der er foretaget siden 1996 og den indeholder en systematisk gennemgang af lovens krav, baseret på bl.a. "Afgørelser og vejledende udtalelser" fra Planstyrelsen og afgørelser fra Naturklagenævnet. Vejledningen adskiller sig fra "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen – 2009", som beskriver de interesser og hensyn, der stammer fra landspolitisk vedtagne beslutninger i form af lovgivning, handlingsplaner og lignende.

Kommuneplanvejledningen findes på www.blst.dk i en pdf-udgave og vil blive lagt ud på www.retsinfo.dk

Temapublikationer om kommuneplanlægning

Plan09 arbejder med en række publikationer, som går i dybden med udvalgte temaer i kommuneplanlægningen. De to første temapublikationer offentliggøres nu:

1. Værdistigninger i byudviklingsprojekter. Rapporten sætter fokus på de økonomiske gevinster, som grundejerne opnår når der skabes høj kvalitet i byudviklingsprojekter. Eksempelvis når et gammelt havneområde omdannes til en ny bydel, når der etableres nye skove og søer og når byrum forbedres.

2. Klimaforandringer i byerne. Rapporten beskriver hvilke konsekvenser klimaforandringerne forventes at få i byerne og hvordan der kan arbejdes med tilpasning og forebyggelse. Der er især fokus på vandet og de grønne områder i byerne.

Begge rapporter kan downloades på www.plan09.dk



BRYD RAMMERNE FOR LOKALPLANLÆGNING

Få kommuner arbejder med at forny og nytænke rammedelen i kommuneplanen. Kommunerne bruger alligevel ofte en del ressourcer på at harmonisere rammerne. Hvorfor ikke genoverveje om der med få ekstra ressourcer kan skabes et væsentlig bedre plangrundlag? Planog går i luften med en række initiativer for at inspirere til udvikling af rammedelen.

Planog har udsurgt en række kommuner om, hvordan der arbejdes med rammedelen i kommuneplanen. Hovedparten af kommunerne er i gang med at revidere rammerne for lokalplanlægning for at harmonisere dem og sikre, at de kan indberettes til plan-systemet. Kun få kommuner arbejder med at forny og nytænke rammedelen af kommuneplanen.

Planstrategiarbejdet har på mange måder bragt nyt liv ind i kommuneplanen. Men fornyelsen har ikke for alvor nået rammedelen for lokalplanlægning - Endnu! Rammerne i de fleste kommuneplaner ligner de stort set de §15-rammer, der for over 30 år siden blev overført til kommuneplanen. I de fleste efterfølgende kommuneplanrevisioner er rammerne blot ajourført for enkelte områder - typisk som opfølgning på udarbejdede kommuneplantillæg eller ved udpegning af nye områder til byudvikling eller omdannelse.

Rammerne for lokalplanlægning er i hovedparten af de danske kommuner skematiske bestemmelser for arealanvendelse, tæthed, bebyggeshøjder m.m. for de enkelte områder. I en række kommuner er skemaerne suppleret med beskrivelser for de enkelte bydele. Men ofte er det svært at genfinde planstrategiens eller hovedstrukturens visioner eksempelvis politikområder som arkitekturpolitik, højhuspolitik, detailhandel og byliv, kulturmiljø og bevaring, klima mv. i de enkelte rammer.

Samtidig indeholder rammerne typisk en række "standard-krav", der ofte ikke afviger fra bygningsreglementet, og derfor kan man få den tanke, at rammerne ikke er gennemarbejdede i forhold til konkret planfaglig vurdering af, hvad det enkelte område kan eller bør rumme.

Muligvis kan en fuld revision af rammerne ikke nås i 2008-2009. I stedet kan der arbejdes med forskellige detaljeringsniveauer i rammerne, hvor der fokuseres på de områder, hvor planlægningsbehovet er størst.

Publikation om rammerne for lokalplanlægning

Planog har udarbejdet en publikation, hvis formål er at inspirere til at udvikle og modernisere rammedelen. Pointen er at udfordre vanetænkningen inden for lovens rammer. Publikationen indeholder gode eksempler og råd til nytænkning af rammerne. Eksemplerne er resultatet af en workshop og interviews med udvalgte kommuner. Metoderne i publikationen handler bl.a. om at formidle rammerne på en ny måde og at gøre dem mere handlingsorienterede. Målet er, at de i højere grad skaber sammenhæng mellem strategi/kommuneplan og lokalplan/projekt.

Mellemvejen - Forskellige detaljeringsniveauer i rammerne

Frem for at arbejde med alle områder på samme detaljeringsniveau, er det muligt at fokusere på hvor planlægningsbehovet er størst:

- Udpeg udviklingsområder som fx byomdannelseområder og nye arealudlæg.
- Identificer områder, hvor der er problemer med de nuværende rammebestemmelser - i dialog med lokalplanlæggere og byggesagsbehandlere.
- Koncetrer indsatsen med at revidere bestemmelser og evt. bydelsbeskrivelser i udviklingsområder og problemområder. Gå i dialog med andre afdelinger som fx miljø og kultur for at sikre, at intentionerne i hovedstrukturen føres ned i rammerne.



I de øvrige områder kan indsatsen måske begrænses til en tilpasning til plansystemets krav. Samtidig kan der laves en tidsplan for, hvordan resten af rammerne revideres – evt. i næste byrådsperiode. Læs mere om Planogs publikation om rammer på: www.planog.dk/publikationer

Planogs eksempelprojekter

En række af Planogs eksempelprojekter arbejder med at forny og nytænke rammedelen i den kommende kommuneplan. Det drejer sig om det digitale eksempelprojekt, som er beskrevet i sidste nummer af Byplannyt, klimaeksempelprojektet i Frederikshavn, Sønderborg og Albertslund, fortætningsprojekterne i Roskilde og Helsingør samt rammeeksempelprojektet i Odense Kommune.

Tanken er, at eksempelprojektet i Odense Kommune ved hjælp af arvegodset fra "mellempformer", der er uformelle planer, som ligger mellem kommuneplanlægningen og lokalplanlægningen, og planprincipper for bydele skal udvikle rammerne. Målet er, at kommuneplanens rammedel igen bliver den del af kommuneplanen, der bringer hovedstrukturen og strategien til live igennem lokalplanlægningen. Rammedelen skal give planlæggere, byggesagsbehandler, developere, politikere, borgere en bedre forståelse af det givne kvarter/område, så der er enighed om kvaliteter og udviklingspotentialer. Du kan læse mere om Odense Kommunes projekt på www.planog.dk/odense

Christina Hoffer, Svend Erik Rolandsen & Christina Krog, Planog

Overvejelser inden arbejdet med at forny rammerne igangsættes



Find ud af hvilken rolle rammerne skal spille og hvem der er den primære målgruppe

Afklar i hvor høj grad rammerne skal styre lokalplanlægning og byggesagsbehandling.

Definer den primære målgruppe - politikere, administration, developere, ejendomsrådgivere eller borgere.



Organiser den rette arbejdsgruppe

Overvej om rammerne skal udarbejdes i dialog med miljø- og byggesagsbehandlere for at sikre administrerbare rammer.

Afklar behovet for teknisk bistand til GIS og digital kommuneplan.



Strukturér rammerne i forhold til den rolle de skal spille

Fastlæg principper for hvordan der skabes sammenhæng mellem rammerne og visioner og målsætninger i hovedstrukturen.

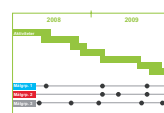
Afklar om rammerne skal suppleres med bydelsbeskrivelser.



Analysér hvilke områder eller temaer, hvor behovet for revision er størst

Analyser i hvilke områder revisionsbehovet er størst.

Vurdér om bestemmelserne for kommunens erhvervsområder, centerområder eller boligområder er tidssvarende.



Læg en plan for revision af rammerne

Beslut om alle områder skal revideres med samme detaljeringsgrad.

Overvej om en del af revision kan udskydes til fx næste byrådsperiode.

BÆREDYGTIGHED I BY + LANDSKAB = GBL'S 4 STRATEGIER

BÆREDYGTIGHED GIVER SUNDHED - En bæredygtig by er en sund by - En sund by giver glade borgere



GBL GRUPPEN FOR
BY & LANDSKABSPLANLÆGNING APS

1 BÆREDYGTIG PLANLÆGNING

- Kræv miljørigtig planlægning
- Prioritér byomdannelse frem for byudvidelse
- Bland byens funktioner
- Byg tæt - spar på arealressourcerne



2 INDPAS BYEN I LANDSKABET

- Byg nær, men ikke i herlighederne
- Skab klare grænser mellem by og land
- Prioritér væksten i og ved de større byer
- Begræns væksten i landsbyerne



3 STYRK NATUREN I BYEN

- Udarbejd en Naturplan
- Etablér ny natur ved enhver byudvikling
- Udnyt den klimaforbedrende effekt
- Indarbejd lokal regnvandskapacitet



4 TRAFIKKEN - DEN STORE UDFORDRING

- Prioritér kollektiv trafik
- Placer arbejdspladser, service og boliger nær kollektiv trafik
- Forbered transport ad jernbane og vandveje
- Prioritér gang- og cykeltrafik



GBL er landsdækkende rådgiver inden for byplanlægning og landskabsarkitektur. Vi lægger vægt på god arkitektur, social ansvarlighed og miljørigtige løsninger. WWW.GBL.DK