

GRØN MOBILITETSPLAN

Aarhus lander aftale

STRATEGISK BYLEDELSE

Start med en klar vision

BYPLANPRISEN 2024

De nominerede

Mobilitet, klima og kvalitet



Leder	3
Nyt fra Netværket	4
Sammenhæng og balance: Regeringens landdistriktsudspil	11
Stop for flere sommerhuse, så vi får tid til at arbejde med kvaliteten	12
Thomas B. Thriges Gade: Fra firesporet vej til levende bydel	14
Odenses vej mod klimaneutralitet går igennem mobiliteten	18
Program for Byplanmødet 2024	22
Aarhus' nye aftale om en grøn mobilitetsplan	24
Vores Skibhus: Sådan udvikler vi en bydel med grøn mobilitet og en levende hande l sgade	26
Kan mere natur langs stierne få flere til at gå eller hoppe på cyklen?	28
Bæredygtig mobilitet og transport i det globale syd: Sæt danske kompetencer i spil	30
Årets nominerede til Byplan prisen 2024 tager kampen op mod klimaforandringer	32
Kvalitet i byudvikling starter med en klar vision	34
Sammen skaber vi en by, man ikke vil gå glip af	36
Bylaboratorier skal fremme ny viden om reduktion af CO ₂ gennem byomdannelse	38
Kurser og Konferencer – ses vi?	40



dansk byplan
laboratorium

Rådhusstræde 6. 1. sal,
1466 København K

Redaktion
Michael Nørgaard (ansv.)

**Nyt fra Netværket
og korrektur**
Charlotte Odgaard
Sjælland

Kontakt
Tlf.: 33 13 72 81
Mail: mn@byplanlab.dk
www.byplanlab.dk

Annoncer
mn@byplanlab.dk
bestilles senest
15. november 2024

Forsidefoto
Aidin Esmaeli/
Aarhus Kommune

Layout
Anders Cold, Antistandard

Oplag: 3.350

Tryk: KLS PurePrint

ISSN 1602-9038

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

Næste udgave
Byplan Nyt 4/2024
udkommer december 2024

De konkrete resultater skal skabes lokalt og regionalt. Her bliver kommunerne og planlæggerne centrale aktører. Vores opgave er at sikre, at de ambitiøse mål i aftalen bliver omsat til virkelighed gennem planlægning, forvaltning og ikke mindst inddragelse af borgerne.

LEDER

Den Grønne Trepert: Starten på en ny epoke i dansk planlægning



Af **Lisbet Wolters**
Stadsarkitekt og
klimachef, Vejle
Kommune, for-
person, Dansk
Byplanlaboratorium

REGERINGEN OG PARTERNE i Den Grønne Trepert har indgået en historisk aftale om et grønt Danmark: Vi står over for en historisk omstilling af landets arealanvendelse. 390.000 hektar landbrugsjord skal omdannes til skov og natur, vandmiljøet i 109 danske områder skal forbedres, skovarealet skal øges med 40 procent, og der skal skabes markant bedre forhold for biodiversitet og natur. Projektet krydser selvfølgelig etablering af VE-anlæg, infrastruktur, byudvikling og meget mere.

Aftalen markerer starten på en langvarig proces, hvor klima, natur og landbrug skal balanceres i et nyt helhedsperspektiv. Nu begynder det reelle arbejde, og her spiller kommuner og planlæggere en afgørende rolle.

DE KONKRETE RESULTATER skal skabes lokalt og regionalt. Her bliver kommunerne og planlæggerne centrale aktører. Vores opgave er at sikre, at de ambitiøse mål i aftalen bliver omsat til virkelighed gennem planlægning, forvaltning og ikke mindst inddragelse af borgerne. Med deres engagement og faglige viden sikrer de, at løsningerne er både realiserbare og forankrede. Vi skal kort og godt skabe de nødvendige rammer, der forener lokale behov med nationale mål.

I aftalen er lagt en forudsætning om lokal organisering af arealoplægningen, hvor kommunerne spiller en central rolle. Jeg understreger, at det er vigtigt, at vi i kommunerne løfter blikket og tager et tværkommunalt og regionalt blik på løsningerne, så vi får sammenhængene naturområder og skove.

DEN GRØNNE TREPARTSAFTALE markerer starten på en ny epoke i dansk planlægning. De kommende år vil kræve en fælles indsats fra kommuner, planlæggere, rådgivere, politikere og borgere for at sikre, at omstillingen sker på en bæredygtig og inkluderende måde. Den grønne trepartsaf tale er en perfekt anledning til at genopfinde planlægningen, og genvinde respekt for god planlægning.

Dilemmaer og udfordringer er uundgåelige, men med samarbejde, kreativitet og en helhedsorienteret tilgang kan vi sikre, at Danmark bliver grønnere – til gavn for både naturen og mennesker. Der er fx mange krydsende dagsordner, og stor efterspørgsel på arealer. Ambitionerne i aftalen skal ikke udhules og underløbes af udbygningsplaner, byggerier, infrastruktur o.a.

MED DEN GRØNNE TREPARTSAFTALE står vi over for en af de mest komplekse og betydningsfulde planlægningsopgaver i nyere tid, og det kræver, at vi udvikler ny viden og fremmer samarbejdet mellem planlæggere, forskere, politikere og borgere.

Vi har noteret, at regeringen med etableringen af "Ministerium for grøn trepart" prioriterer arbejdet højt. I Byplanlaboratoriet er vi klar til at spille en aktiv rolle i omstillingsprocessen, og vi understøtter gerne indsatsen med vidensdeling, kompetenceudvikling, dialog og "planlægningsdannelse". Der er behov for, at vi arbejder helhedsorienteret – æstetiske, miljømæssige, sociale og økonomiske hensyn skal vægtes, når vi sammen planlægger og gentænker det danske landskab.

LISBET WOLTERS



om cirkulær økonomi og den grønne omstilling



Restbiomassens potentialer

I løbet af foråret har en gruppe iværksættere været i gang med at undersøge, hvordan kommunernes restbiomasse kan bruges til nye produkter, som en del af innovationsudfordringen **Biobased Tomorrow**. Urban Oasis var et af de tre hold, der i maj løftede sløret for deres forslag til, hvordan restbiomassen kan upcycles til nye produkter. Teamet præsenterede to åbne søjler, der fyldt med ålegræs reducerer støjniveauet. Cylindernes overflade af ålegræs kan desuden afhjælpe problemer med oversvømmelse og afvanding i byområder, da det kan indsamle og absorbere regnvand til gavn for insekter og planter, for til sidst at kunne bruges som gødning. En anden mulighed er at bruge ålegræs som erstatning for mineraluld. De tre teams har vundet en innovationspakke, der skal gøre det muligt at videreudvikle deres forslag og gøre ideerne til en forretning, der fremover kan give liv til kommunernes overskydende biomasse.

Kilde: Gate 21

Vandets veje

Initiativet **Vandets Veje** under Planet Earth modtog 21 kvalificerede og nytænkende bud på, hvordan vi kan leve godt i pagt med vandets veje. Heraf har udvælgelseskomiteen udpeget tre tværfaglige teams, der har modtaget et arbejdslegat og nu deltager i et forløb, hvor de blandt andet skal undersøge, hvad det vil betyde for fødevarerproduktionen, bosætningen, biodiversiteten og vores fortælling om kulturlandskabet, hvis vandet får lov til at løbe frit? Ifølge Arkitektforeningens formand Lars Autrup er ansøgningerne baseret på dyb viden, erfaring og stærke visioner, der peger ind i fremtiden. Schønherre skal sammen med PAX, LE34 og Jacob Wamberg se på Greenaaens Vandopland, SLA, ReVærk og Arendse Marie Gulløv har fokuseret på Skjern Å-systemet mens TREDJE NATUR, Sophie Sahlqvist Landskab, Arkaia, Artelia og ILC har vendt opmærksomheden mod Kornerup Å ved Roskilde. Visionerne vil blive samlet i en publikation, der kan inspirere kommuner over hele landet til at gå nye veje.

Kilde: Arkitektforeningen



Giv plads til naturen – en ny vision for vandet

Hvis du både er nyuddannet arkitekt og har en vision for, hvordan alt det vand, vi gennem 200 år har lagt i rør og drænet som en del af en driftig udviklingsoptimisme, kan komme tilbage i landskabet. Så kan du deltage i Arkitektforeningen og Danske Landskabsarkitekters prisopgave **Udsyn-ekstra: Giv plads til naturen**, der helt konkret ønsker at se inspirerende, nytænkende og bredt appellerende forslag til scenarier for 2050, hvor halvdelen af landarealet er reserveret til beskyttet natur i ét af to udvalgte caseområder: Langeland og vandløbsoplandet til Lumby Strand nordvest for Odense. Den bedste besvarelse vinder 75.000kr.

Kilde: Arkitektforeningen



Hjælp til risiko- håndtering og ressource- kortlægning

Nedrivning af bygninger på over 250m² kræver ifølge ny lovgivning, at der gennemføres en ressourcekortlægning. Der er hjælp at hente hos **Værdibyg**, som har en vejledning om henholdsvis ressourcekortlægning og risikohåndtering i støbeskeen med best practice og gode råd. Bæredygtighed spiller en stadig større rolle i bygge- og anlægsprojekter, derfor fokuserer vejledningen i ressourcekortlægning på, hvordan det kan gavne både bygherrer, samfundet og klimaet at bruge ressourcekortlægningen til at tage informerede beslutninger om, hvordan og hvor ressourcerne kan blive genanvendt eller genbrugt. Vejledningen i risikohåndtering ser på, hvordan man kan analysere og håndtere risici relateret til nye, typisk mere ukendte og endnu ikke testede bæredygtige løsninger i bygge- og anlægsprojekter.

Kilde: Værdibyg



Omdannelse i stedet for nedrivning **skaffer 500 studieboliger**

Bæredygtighedsdagsordenen er en ikke uvæsentlig faktor for det politiske flertal i **Sønderborg Kommune**, der ønsker at omdanne almene familieboliger til studieboliger i et belastet boligområde, der ellers stod på nippet til omfattende nedrivninger. Syddansk Universitets afdeling i Sønderborg vokser og medfører stor mangel på studieboliger, ved at omdanne i stedet for at bygge nyt opnår kommunen hurtigere de manglende studieboliger med de laveste anlægsudgifter. Før beslutningen om "studiebyen" kan realiseres, kræver det dog en godkendelse i Sønderborg Andelsboligforenings Hovedbestyrelse, Social-, Bolig- og Ældreministeriet, Landsbyggefonden samt Byrådet.

Kilde: Building Supply

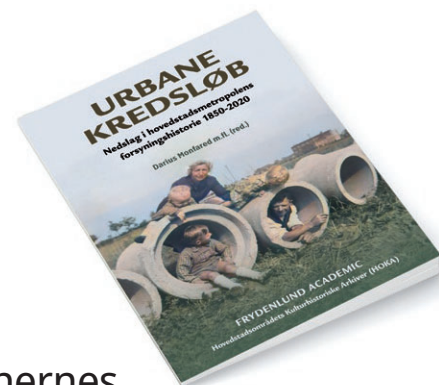
Nye udgivelser



Et roligt hjørne i et støjplaget område

Trafikstøj plager mange danskere, men henvender de sig til kommunen, ligger løsningen med en støjvold ikke altid lige om hjørnet. Nu kan kommunerne hjælpe borgene med at tackle trafikstøj i deres have ved hjælp af lokale støjhegn, der kan reducere støjen med op til 10 decibel. Publikationen **Lokale støjhegn i private haver: Gode råd til et område i haven med mindre støj** giver konkrete råd om udformningen, højden og en hensigtsmæssig placering, så haverummet indbyder til at blive brugt. Publikationen er en del af projektet Rolig Have 2.0, hvor otte partnere har testet støjhegnet i 4 private haver i Køge og Greve.

Kilde: ROLIG BOLIG



Kommunernes usynlige kerneopgave

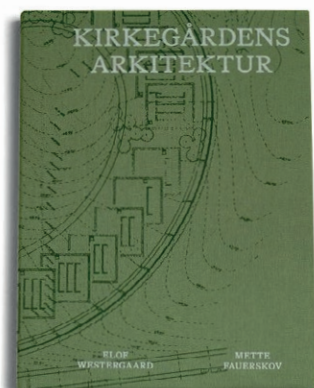
Forsyningsnettet har siden midten af 1800-tallet været en kommunal kerneopgave, der på mange måder får vores hverdag til at fungere. Men hvorfor har kommunerne egentligt hver deres system? Ifølge bogen **Urbane kredsløb - nedslag i hovedstadsmetropolens forsyningshistorie 1850-2020** skyldes det, at kommunerne oprindeligt selv tog initiativet og fandt forskellige måder at imødekomme borgernes voksende og skiftende behov for og ønsker om forsyning. For planlæggere og byudvikler er bogen er en god kilde til indsigt i, hvordan forsyningen i hovedstadsområdet har udviklet sig. Urbane kredsløb - nedslag i hovedstadsmetropolens forsyningshistorie 1850-2020 er udkommet på forlaget Frydendahl i august 2024.

Kilde: Frydendahl

Kirkegårdens Arkitektur

Som grønne åndehuller af historie, tro og tid ligger de danske kirkegårde spredt ud over landet. De er havekunst og arkitektur. De er funktionelle brugsanlæg underlagt skiftende tiders behov, krav og værdier. Med udgangspunkt i konkrete eksempler beskriver denne bog forskellige typer af kirkegårde i Danmark; de mest udbredte såvel som de unikke anlæg. Alle er de formet af kulturelle, arkitektoniske og religiøse ideer samt af de omgivelser, de indgår i. Tag med de to forfattere landskabsarkitekt Mette Fauerskov og biskop Elof Westergaard på kirkegården. **Kirkegårdens Arkitektur** er udkommet på forlaget BOOK LAB i august 2024.

Kilde: BOOK LAB



Investeringer i cykelinfrastruktur - men hvor?

Undersøgelser viser, at sikkerhed er en vigtig parameter, når cyklen bliver valgt til eller fra som transportmiddel. For mange kommuner kan det i midlertid være svært at afgøre, hvor det kan betale sig at investere i cykelinfrastruktur. Region Sjælland har et mål om, at 20 procent flere skal vælge cyklen. I rapporten **Kortlægning og analyse af cykelforbindelser i Region Sjælland** har Fælles om Cykling i Region Sjælland sammen med Dansk Cykelturisme og Agenda 21 kortlagt regionens cykelinfrastrukturen og analyseret cykelkorridorerne i pilotkommunerne Kalundborg, Køge, Odsherred og Vordingborg. Rapportens analyse tydeliggør, hvor der er potentiale for at udbygge cykelnettet og dermed hjælpe hverdagscyklisterne til bedre cykeloplevelser.

Kilde: Gate 21

Nyt om priser

Projektudviklingsprisen 2024

Når **Building Awards** løber af stablen sidst i november uddeles flere priser, heriblandt **Projektudviklingsprisen**. Den hylder de projekter, hvor virksomheder fremfor blot at bygge gennem transformation har skabt et enestående projekt eller område, som udmærker sig særligt i en hellig treenighed af innovation, arkitektonisk kvalitet og bæredygtighed.

Læs mere om de tre nominerede her på siden.

Kilde: Licitationen

Højhuset TRÆ på Sydhavnen i Aarhus har været med til at sætte nye standarder for, hvad der er muligt, når det kommer til at bygge stort, prægtigt og bæredygtigt. Det er ikke bare landets højeste træbygning på 78 meter og 20 etager, men også bygget af gennemtestede og genanvendte materialer, der lever op til de krav og regler, der er i dag. Kun byggeriets vitale dele såsom nødudgangene og bærende fundamenter er bygget i beton.

FOTO: LENDAGER



Sjællands Muld for at demonstrere, hvordan en koordineret samarbejdsindsats med alt mellem beboere og bygherrer kan kaste et høj kvalitetsbyggeri af sig med plads til kærlighed til den arkitektoniske æstetik og et byggeri i lutter åndbare materialer. Sjællands Muld er selvfor-synende med energi og varme, da fællesskabet har Danmarks største privatejede jordvarmeanlæg.

Det omfattende restaureringsprojekt **Lærlingenes Hus** på Bornholm, hvor 26 lærlinge fra forskellige fagretninger og regioner i landet har været med til at bygge bro mellem fortidens håndværk og fremtidens bæredygtige løsninger gennem en fusion af teori og praksis. Projektet har sikret, at værdifuld indsigt og håndværksmæssige færdigheder bliver videregivet til en ny generation af håndværkere.

Efter



Før



om mobilitet og tværkommunalt samarbejde



Delebilsordninger i mindre byer

I de større byer findes mange forskellige delebilsordninger, som man kan tilslutte sig. Men det kræver en del benarbejde, hvis man gerne vil etablere en delebilsordning i en mindre by. Heldigvis er der hjælp at hente hos Mobilitet på tværs, der på baggrund af svenske erfaringer fra to mindre byer med 6.000 indbyggere og en landsby med bare 750 indbyggere, har lavet en guide til at etablere delebilsordninger i mindre byer. En vej til succes er vilje til at teste og italesætte muligheden for og fordelene ved delebil i lokalområdet, så det måske med tiden kan gøre delebil til det naturlige valg i stedet for egen bil eller bilnummer to. Du finder **Guide til at etablere delebilsordninger i mindre byer** på Gate 21s hjemmeside.



Kilde: Gate 21

Flere visioner fremfor data

Bliver kommuneplanlægningen i hovedstadsområdet udført på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed og sikres det, at hovedprincipperne i den overordnede fingerbystruktur som formuleret i Fingerplanen videreføres i overensstemmelse med planlovens § 5 i?

Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning på Københavns Universitet har i rapporten **Kommuneplanlægning i hovedstadsområdet – Analyse af kommunernes tværgående samarbejde og videnbehov** gjort status over de 4 områder tværkommunale samarbejder og netværk i hovedstadsområdet, kommunernes praksis i forhold til samarbejde med de øvrige kommuner i Fingerplanområdet, deres opfattelse af hovedstadsområdet som en regional helhed og placeringen af den enkelte kommune i denne helhed.

På baggrund af interviews med planlæggere og dokumentanalyse af kommuneplanerne i de 34 kommuner i hovedstadsområdet kan Lene Gernow, Christian Fertner, Ole Fryd, Gertrud Jørgensen og Henrik Vejre konkludere at:

- Der er et generelt fravær af regional planlægning og helhedstænkning i den kommunale planlægningspraksis.
- Kommunerne naturligvis er opmærksomme på Fingerplanen som en ramme om deres egen planlægning, men oplever – bredt set – kun i beskedent omfang deres kommune som en del af en regional helhed, hvor de fx tager bestik af andre kommuners boligudbygningsplaner i egen planlægning.
- På det politiske niveau ses kommunen typisk som en afgrænset helhed med særlige karakteristika.
- Samarbejde typisk sker med nabokommuner eller andre enkeltkommuner om vandhåndtering, natur, kyster og cykelstier.
- Mobilitet er et af de områder, hvor kommunerne anlægger et regionalt perspektiv på Fingerplanområdet som helhed. Det kan skyldes, at alle kommunerne er afhængige af et velfungerende transportsystem, der kan bringe borgerne til og fra arbejde, uanset om kommunerne opfatter sig selv som bosætnings- eller erhvervskommune.
- Erfaringsudveksling kommunerne imellem sker primært uformelt fra planlægger til planlægger, særligt når nye skibe skal sættes i søen enten i den enkelte kommune eller på tværs af flere kommuner. I interviews med planlæggerne kan der dog spores et ønske om en mere systematisk erfaringsudveksling på tværs i Fingerplanområdet.
- Planlæggerne efterspørger ikke flere data som sådan, men snarere et overblik over den samlede udvikling for hovedstadsområdet, særligt i forhold til boliger og erhverv og evt. transport, og hvis ikke decideret styring, så overordnede politiske visioner for hovedstadsområdet som helhed.

Hele rapporten er tilgængelig på Institut for Geovidenskab og Naturforvaltnings hjemmeside ign.ku.dk

2.000 elcykler skal få flere i Region Hovedstaden til at vælge kollektiv trafik

Erfaringer fra Holland, Tyskland og Belgien viser, at der er potentiale for få flere til at kombinere cykel, tog, letbane og bus, hvis der stilles delecycler til rådighed. I Holland cykler 47 procent til toget, herhjemme er det 17 procent. Derfor opstiller Region Hovedstaden nu elcykler langs ring 3 og den kommende letbane, der skal undersøge, om muligheden for at leje en elcykel kan få flere til at vælge bilen fra til fordel for en kombination af kollektiv trafik og delecycler. Forsøget løber frem til 2025, og er det første tværkommunale tilbud af delecycler. Elcyklerne bliver placeret på strategiske steder i de ti deltagende kommuner, hvor de kan lokaliseres og lejes via appen Dott.

Kilde: Region Hovedstaden



om
kulturmiljøer



FOTO: KIM TOFT JØRGENSEN

Hertugernes Augustenborg og Unescos Verdensarvsliste

Augustenborg rummer et helt særligt kulturmiljø i form af en komplet hertugby med slot, slotskirke, palæer, park og 80 beskyttede og historisk betydningsfulde huse i privat eje. Ifølge A.P. Møller Fonden er en af de vigtigste formål at støtte bygnings-ejerne i processen med at få hjælp af rådgivere og søge tilskud til istandsættelser og renoveringen af deres ejendomme, så de underbygger byens kulturmiljø. Derfor har Sønderborg Kommune i et partnerskab med A.P. Møllerfonden og den filantropiske forening Realdania etableret Hertugbyens Restaureringspulje, der skal bidrage med op til 75% af udgifterne i forbindelse med restaureringen af de privatejede huse. Netop byens fysiske rammer, herunder renoveringen og istandsættelsen af byens historiske ejendomme, er altafgørende for at opnå en blåstemp-ling fra **Unescos Verdensarvsliste** og dermed styrke grundlaget for vækst indenfor turisme, erhverv, handel og bosætning.

Kilde: Hertugbyens-restaureringspulje.dk



om
konferencer

Bo-Trygt konferencen 2024

Hvordan kan byplanlægning fremme tryghed og forebygge kriminalitet? På **Bo-Trygt konferencen 2024** sætter vi bl.a. fokus på byplanlægningens rolle i at skabe tryghedsfremmende miljøer og reducere risikoen for indbrud. Konferencen henvender sig til alle, der ønsker at arbejde med tryghedsfremmende og kriminalpræventive løsninger. Konferencen finder sted i regi af Byplanlaboratoriets samarbejde med Bo-Trygt og løber af stablen den 12. december i København.

Sæt kryds i kalenderen og hold øje med botrygt.dk for tilmelding.

Bo trygt!

Trygfonden

Realdania

Videncentret
Bolius

Det
Kriminalpræventive
Råd

FOTO: TINA SAABY



Byens Gulv 2025

Hvordan kan vi holde fokus på vigtige dagsordener som biodiversitet, klimaforandringer og bykvalitet, når vi udvikler byen og dens gulv?

Hvordan kan planlægning støtte, styre og vise retning så resultatet forholder sig til alle de krydsende dagsordner på byens gulv?

Hvilke konkrete projekter og initiativer kan bane vejen mod sammenhængende løsninger i byen?

- De nyeste rapporter og forskningsresultater
- Projekterfaringer fra tegnestuer og leverandører
- Udstilling med fokus på inspiration, løsninger og netværk

ET ANDET
GRUNDLAG
FOR GRØN
OMSTILLING?

K O N F E R E N C E
BYENS GULV
ARKITEKTUR TEKNIK PLANLÆGNING
27 01 2025

BYENS GULV 2025

STED Københavns

Universitet, Frederiksberg

TID 27. januar 2025

PROGRAM OG TILMELDING

www.byplanlab.dk

Hovedarrangører

Dansk Beton

Dansk Byplanlaboratorium

Københavns Universitet –

Sektion for Landskabsarkitektur og Planlægning

dansk byplan
laboratorium

LANDDISTRIKTSUDSPILLET

Sammenhæng og balance: Regeringens landdistriktsudspil

Regeringen har begået et udspil om vækst og liv i landdistrikterne, landdistriktsudspillet. Fokus er bl.a. på erhverv, transport og uddannelse. Udspillet skitserer også en række lempelser af reglerne, der skal bane vejen for mere byggeri i landzone og i kystnærhedszonen.



Af **Michael Nørgaard**, Dansk Byplanlaboratorium

Landdistriktsudspillet har mere end 30 initiativer som fordeler sig på fire temaer og forudsætninger for udviklingen i landdistrikterne:

- Fremtidens erhverv skaber vækst og liv i landdistrikterne
- Nye muligheder for transport i landdistrikter
- Øget tilgængelighed til uddannelse i hele landet
- Lokal frihed og beslutningskraft er nøglen til udvikling

Udspillet har gode takter og ambitioner om at det skal være attraktivt at bo og leve i landdistrikterne. Men der er også elementer i udspillet, der ser ud til at udfordre balancen og den planlægning, der skal skabe byudvikling og hindre byspredning.

Vi har en kompleks situation, hvor ambitionen i den grønne trepart er at bane vejen for mere skov, vand og natur, men samtidigt også et stort arealbehov og tryk på det åbne land i forhold til energiproduktion, landbrug og infrastruktur. Alt sammen skulle det gerne gøre Danmark smukkere og give mere kvalitet tilbage til landskabet end det tager.

Genanvendelse er fint, men...

Regeringen vil med udspillet forenkle planlovens regler. Det er altid en god ide at evaluere initiativer og se om regler stadig er relevante eller skal justeres. I kystnærhedszonen bliver det muligt at tage overflødiggjorte bygninger i brug til boliger, fritidsformål og erhverv m.v. samt gøre det muligt at ombygge bygningerne i større omfang end i dag uden en landzonetilladelse. Muligheden gælder dog ikke inden for strandbeskyttelseslinjen, dvs. inden for de første 300 m fra kysten.

Genanvendelse er fint, men anvendelsesmulighederne og omfanget kan være en glidebane for mere byggeri og flere erhvervsaktiviteter i landzone på bekostning af landskabet, naturbeskyttelse og balancen mellem land og by.

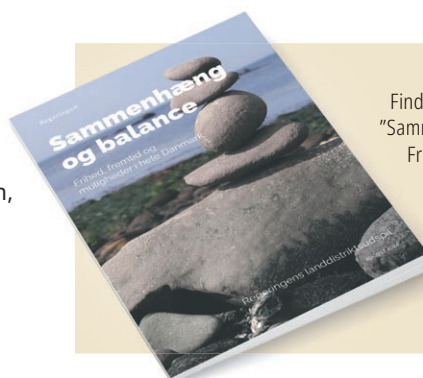
Fokus på tre temaer

Vi ser frem til de lovforslag, der udmøntes på grundlag af udspillet, og håber på tid og en proces, der kan belyse rækkevidden af elementerne i udspillet.

I det kommende år sætter vi i Dansk Byplanlaboratorium fokus på 3 temaer som er helt afgørende i den komplekse situation, hvor grøn trepart, landdistriktsudspil, turismestrategi og borgernes mange stemmer krydser hinanden.

De tre temaer udfoldes blandt andet ved nedsættelse af tre advisory boards. med deltagelse fra vores repræsentantskab, bestyrelse og en række videnspersoner. De tre temaer er:

1. På tværs af kommunegrænser – det tværkommunale samarbejde.
2. Byledelse – det tværgående samarbejde i kommunen
3. Økocentrisk demokrati – bedre betingelser for alt liv



Scan QR-koden

Find landdistriktsudspillet "Sammenhæng og balance: Fremtid og muligheder i hele Danmark" her:



LANDDISTRIKTSUDSPIL OG 2.500 SOMMERHUSE

Stop for flere sommerhuse, så vi får tid til at arbejde med kvaliteten

Regeringen ønsker ifølge landdistriktsudspillet at give mulighed for 2.500 nye sommerhuse i kystnærhedszonen. Målet er at understøtte erhvervsudvikling og liv i landdistrikterne. Men er der brug for flere sommerhuse og vil de overhovedet give den ønskede udvikling?



Af **Michael Nørgaard**, Dansk Byplanlaboratorium

2.500 nye sommerhuse i kystnærhedszonen, der netop skal sikre at kysterne friholdes for bebyggelse og anlæg. Når byggeri og anlæg er i spil, så skal alternative muligheder vurderes. I udgangspunktet kan man stille spørgsmål ved om, der overhovedet er brug for flere sommerhuse. I 2016 blev vejen banet for 6.000 nye sommerhuse i kystnærhedszonen, mod at kommunerne tilbageførte 5.000 ubebyggede sommerhusgrunde til landzone.

Altså en "bytteordning" og plads til udlæg af 1.000 nye sommerhuse. Kvoten fra 2016 er ikke udnyttet og antallet af sommerhuse med "til salg-skilt" på er mere end 8.000 og stigende. Anslået er 700 grunde til sommerhusbyggeri til salg.

Bekymring for natur og miljø

Hos turismeforsker og professor Anne-Mette Hjalager, Institut for Erhverv og Bæredygtighed, Syddansk Universitet, vækker forslaget om flere sommerhuse undren og bekymring:

"Vi skal tænke i løsninger, som ikke belaster natur og miljø i de sårbare kystzoner, og som ikke sætter ekstra pres på i forvejen overturistede områder. Naturligvis bidrager turister til økonomien i lokalområdet, men man skal tage i betragtning, at mange forretninger er sæsonbetonede og ejes af folk fra andre områder og at mange jobs besættes af folk, som ikke har folke-registeradresse i turistkommunerne. Tilsvarende ser vi, at lejeindtægter typisk også flyder bort fra sommerhuskommunerne, fordi ejerne bor i andre kommuner", siger Anne-Mette Hjalager.

Læg dertil, at opførelse af nye sommerhuse ofte sker som montagebyggeri udført af typehusfirmaer, hvor håndværkere og materialer køres ind. Alt i alt er der ofte en overdreven forventning til de lokaløkonomiske effekter af byggeri af nye sommerhusene, vurderer Anne-Mette Hjalager.



Klimabelastning

Og så understreger Anne-Mette Hjalager kraftigt, at sommerhusbyggerier og turisme er klimabelastende og at belastningen er proportional med antallet af turister og overnatninger.

“Der er ingen som siger, at turismen i Danmark nødvendigvis behøver at vokse, og at regering og folketing absolut er tvunget til at finde plads til endnu mere kapacitet. Man kan vælge at sige “stop” eller “vent”, så vi får tid til at arbejde med kvaliteten af vores fysiske omgivelser”, siger Anne-Mette Hjalager.



Naturligvis bidrager turister til økonomien i lokalområdet, men man skal tage i betragtning, at mange forretninger er sæsonbetonede og ejes af folk fra andre områder og at mange jobs besættes af folk, som ikke har folkeregisteradresse i turistkommunerne.

Planlægning kan sikre mangfoldighed

Hvis man ønsker at udvide overnatningskapaciteten i landdistrikterne ud fra ønsket om at fremme levedygtighed og bæredygtighed for landsbyer og små byer, så bør man ifølge Anne-Mette Hjalager gøre følgende:

- Friholde kystzonen fra udlæg af nye arealer. I det omfang, at sådanne udlægges, så bør det kun være i direkte forbindelse med kystbyerne og med en omhyggelig planlægning, således at sommerhusområdernes rekreative værdier integreres og gøres åbent tilgængelige
- Arbejde med skovsommerhusområder i attraktive skovrejsningsområder uden for kystnærhedszonen, hvor der lægges en planlægningsindsats ind med at sikre mangfoldighed. Der kan eventuelt knyttes an til naturgenopretning og klimaanlæg således, at vand indgår som et attraktions-element i udformningen af sommerhusområderne. Det giver ofte tillige mening at lægge sommerhuse ved større attraktioner, fx forlystelsesparker, golfbaner o.l.
- Omdanne og udvikle landsbyer, hvor sommerhuse integreres i landsbyernes strukturer og byggekulturer. Der kan være tale om også at sikre en mere intensiv genanvendelse af overflødiggjort bygningskapacitet til overnatning, herunder som B&B. Man kan evt. arbejde med udmatrikulering i enkeltejendomme eller ejerlejligheder af arealer fra landbrugs- og andre ejendomme. Sådanne tiltag kan styres med landsbylokalplaner og bør balanceres tæt sammen med indbyggernes eksplicite behov.
- Udvikle turismekapacitet i de mindre provinsbyer og stationsbyers bykerner, som er udfordret af ændrede bosætnings- og detailhandelsmønstre og hæmmes af mange tomme lokaler – ikke bare butikker. Der vil give god mening at tillade flere fleksible anvendelsesbestemmelser i rammebestemmelser, således at nogle af boligerne af disse bykerner kan anvendes til ferieboliger og/eller Airbnb. Danmarks små byer er ikke (endnu) overbelastet af turisme, og de kan tåle en del flere turister, men det fordrer tæt samarbejde med ejere og lokale brugere i disse byer, og der skal selvfølgelig indgå i kvalitetsløft på andre parametre.
- Og så skal bæredygtighed- og klimadagsordenen ind i planlægningen for sommerhuse.

Thomas B. Thriges Gade: Fra firesporet vej til levende bydel

I 1970'erne blev Odenses historiske middelalderbydel delt i to af anlægningen af Thomas B. Thriges Gade, hvor omkring 24.000 biler dagligt passerede. Fire årtier senere tog man den store og vigtige beslutning at lukke byens åbne sår, men ikke uden betydelige udfordringer undervejs.



Af afdelingsleder
Karin Niemann-Christensen,
Byudvikling, Odense
Kommune

Det er svært at forestille sig, at Thomas B. Thriges Gade for blot et årti siden var en af Danmarks mest trafikerede veje med hele 24.000 biler om dagen. Gaden, med sine fire spor, delte Odenses gamle bymidte i to, hvilket har været en torn i øjnene for mange odenseanere siden dens opførelse i begyndelsen af 1970'erne.

I dag har transformationen af strækningen resulteret i nye byrum, hvor bilerne er henvist til en underjordisk parkeringskælder med plads til 990 biler.

På overfladen domineres området nu af letbanen, fodgængere og cyklister, hvilket har skabt en helt ny bydel. Denne omdannelse blev anerkendt, da Odense modtog Building Awards' projektudviklingspris i 2022. Projektet 'Fra gade til by' er desuden nomineret til Byplanprisen 2024. I 2023 blev Odense optaget på New York Times' liste over verdens mest interessante rejsemål – et tydeligt tegn på, at byomdannelsen allerede har haft stor betydning, og at man i høj grad er lykkedes med transformeringen.



Før

Thomas B. Thriges Gade blev anlagt i 70'erne, en tid hvor bilen blev betragtet som det primære transportmiddel. På Odenses havn var der mange arbejdspladser, hvorfor byen oplevede massive trafikpropper hver morgen og eftermiddag. For at løse dette problem besluttede man at rydde store dele af det gamle Nørrebrokvarter og anlægge en firesporet vej gennem Odense. Målet var at skabe plads til fremtidens biler, men inden længe blev det klart, at mange af bilerne blot passerede igennem byen uden at have et ærinde i bymidten eller på havnen. Dette førte hurtigt til overvejelser om, hvordan man kunne ændre den massive vej gennem Odense.

Mange tilløb

Gennem 1980'erne og 90'erne blev der afholdt flere arkitektkonkurrencer for at finde en løsning på problemet, men selvom vindere blev kåret, blev ingen af projekterne realiseret. Måske var tiden ikke moden, eller måske var modstanden for stor. I slutningen af 00'erne besluttede et visionært byråd imidlertid, at noget måtte gøres. Odense havde oplevet stilstand i mange år, mens byer som København og Aarhus moderniserede deres centrale bydele.

Odenses byplanlæggere udarbejdede en 'mellemformsplan', som indeholdt ideer til udviklingen af området mellem bymidten og havnen. Formålet var at skabe bedre sammenhæng og forbindelser for fodgængere og cyklister. Planen omfattede også

nye byområder i de gamle industriområder og en ny stibro over jernbanen – alt sammen med henblik på at genforene byen ved Thomas B. Thriges Gade.

Behovet for at genforene Odenses centrale byområder og skabe et miljø, der var bedre egnet til mennesker og byliv, blev tydeligt. Realdania var interesseret i projektet, men det krævede finansiering fra Odense Kommune og politisk vilje til at træffe en beslutning, der ville være upopulær blandt nogle borgere. I mange år havde man været vant til en bilvenlig bymidte, og selv i 1980'erne kunne man parkere foran Odenses rådhus. Odense Kommune og Realdania blev enige om at bidrage med hver 255 millioner kroner, og et partnerskab blev etableret, hvor resten af finansieringen skulle komme fra salg af byggeretter og parkeringskælderer.

I 2014 blev Thomas B. Thriges Gade lukket for biltrafik. Først gennemførte man en omfattende analyse af Odenses vejnet for at sikre, at de 24.000 biler, som tidligere kørte på vejen, kunne ledes andre steder hen. Analysen afslørede, at de fleste biler blot passerede gennem byen. Dette gjorde det nødvendigt at færdiggøre ring 2 og bygge Odins Bro nord for bymidten for at omdirigere den gennemkørende trafik.

Arkitektfirmaet Entasis og rådgivningsfirmaet Sweco vandt i 2010 konkurrencen om området, og deres forslag blev grundlaget for helhedsplanen.

Thomas B. Thriges Gade var før omlægningen een af Danmarks mest trafikerede gader. Og nu en grøn bydel.

FOTOS: ODENSE KOMMUNE



Efter

Samtidig blev der udarbejdet VVM-redegørelser og en rammelokalplan, der åbnede op for nye byrum, byggefeltet og en underjordisk parkeringskælder med næsten 1000 pladser. Odense Kommune begyndte derefter at sælge grunde og planlægge området i etaper, hvilket resulterede i, at de første bygninger begyndte at skyde op.

Ambitiøst og komplekst

Projektet var det mest ambitiøse, Odense nogensinde har set. Ikke alene skulle en af Danmarks mest trafikerede gader lukkes for biler, men samtidig skulle der opføres store bygninger, byrum, parkeringskælder og en letbane. Når man ser på det færdige projekt, kan man nemt glemme den enorme infrastruktur, der ligger bag. For eksempel er der etableret et affaldssug, der transporterer affaldet til en sugecentral ved jernbanen, hvor det sorteres. En supercykelsti sikrer god og sikker transport for byens mange cyklister. Også vandhåndteringen har været en udfordring. Under Rosenparken er der anlagt en faskine, der kan opsamle regnvand, mens cykelstien er udstyret med rør, der kan lede vandet væk ved ekstremregn.

Hvis man ser på varmeudviklingen i området, viser heat maps, at de mange planter og lyse overflader hjælper med at holde temperaturen nede på varme sommerdage. Det er særligt positivt i forhold til klimaforandringerne.

Den 28. maj 2022 åbnede letbanen for passagerer, og stationerne på den tidligere Thomas B. Thriges Gade er nu blevet vigtige knudepunkter, hvor man nemt kan komme til byens centrum og dets mange kulturtilbud, butikker og restauranter.

En grøn storby

Odense Kommune har i mange år haft som mål at blive Danmarks grønneste storby. Denne ambition ses tydeligt i det nye kvarter på den tidligere Thomas B. Thriges Gade, som er kendetegnet ved åbne rum, fællesarealer og grønne områder. Over 100 træer er plantet i området, hvoraf mange står i jord placeret oven på parkeringskælderens søjler. Desuden er der skabt grønne kantzoner, tage og facader, der understøtter byens grønne profil.

Det nye H.C. Andersens Hus, tegnet af den japanske arkitekt Kengo Kuma, er et centralt element i den nye bydel. Med sine runde, varme facader og en grøn have i flere niveauer understreger museet bydelens grønne præg. Da projektet begyndte, var det allerede besluttet, at et nyt museum skulle bygges, men det var et separat projekt, hvilket krævede særlige hensyn, når flere store projekter skulle udføres samtidig.

Egen identitet

Byens nye byrum er præget af tegl i forskellige farver og mønstre, der refererer til Odenses tradition for teglbelægning, hvor gamle Hasle-klinker stadig genbruges, når de tages op rundt omkring.

Omlægningen
Thomas B.
Thriges Gade er
et af de største
infrastruktur-
projekter i byen
med vejlukning,
etablering af
letbane m.m.

FOTOS: ODENSE
KOMMUNE



Hele 28 forskellige stentyper og -størrelser er anvendt i området. I Overgade og Vestergade er belægningen valgt, så den ligner brosten, hvilket skaber en klar reference til Odenses middelalderlige fortid. Granitbelægninger er primært brugt i de historiske byrum, der er blevet genskabt. Entasis og Sweco har lagt stor vægt på at give hvert byrum sin egen identitet, hvilket ses i skiftende belægninger, mønstre og farver. Der er også skabt unikke møbler og belysning, der gør det muligt at opholde sig i byrummene, uanset om man bor der eller ej.

Projektet har krævet stor dedikation, viden, mod og fremsynethed. Det er glædeligt, at en filantropisk organisation som Realdania har valgt at være en del af en byomdannelse af denne kaliber.

Flere projekter på vej

Odense har flere store projekter på tegnebrættet, der kræver samme mod, visioner og udholdenhed. Eksempler herpå er den ambitiøse plan for Volls-mose, transformation af det nuværende OUH og udviklingen af Odense indre havn. Alle projekter bliver de kommende år blandt Danmarks største byudviklingsprojekter. Opgaven er nu at leve op til den høje kvalitet, som Odense har lagt for dagen med omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade, og derfor er det så vigtigt, at projektet er blevet så vellykket, at vi også i fremtiden kan bruge det som reference til at løfte de beslutninger, der vil blive behov for.

Opgaven er nu at leve op til den høje kvalitet, som Odense har lagt for dagen med omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade, og derfor er det så vigtigt, at projektet er blevet så vellykket



Odenses vej mod klimaneutralitet går igennem mobiliteten

Odense Byråd har besluttet, at Odense skal være klimaneutral i 2030, og at transportområdet skal bidrage med markante CO₂-reduktioner. Det skal en grøn mobilitetsplan nu gøre til virkelighed. I planen ligger også en målsætning om samtidig at skabe en sammenhængende by med endnu mere liv og aktivitet i bymidten.



Af chefkonsulent **Janus Schultz Pedersen** og stabschef **Dea Seeberg**, Klima- og Miljøforvaltningen, Odense Kommune



I sommeren 2020 indgik alle partier i Odense Byråd en aftale om, at Odense skal være klimaneutral senest i 2030. Siden har kommunen arbejdet målrettet på de strategiske planer for, hvordan ambitionen kan blive til virkelighed, det inkluderer blandt andet en politisk definition af, hvor store CO₂-reduktioner der skal ske fra hvilke områder.

Energiområdet er i dag den største udleder og skal frem mod 2030 også bidrage med den største reduktion gennem blandt andet CO₂-fangst og -lagring. Transportområdet er den næststørste udleder, men frem mod 2030 peger kommunens prognoser på, at transporten bliver den største udleder af CO₂. Derfor ser politikerne i Odense heller ingen vej udenom, at transportområdet også skal levere væsentlige reduktioner for at nå målet om klimaneutralitet. Med vedtagelsen af en klimahandleplan har Odense Byråd besluttet, at den forventede CO₂-udledning fra transportområdet i 2030 skal reduceres med 46 procent. Dette skal en ny grøn mobilitetsplan for byen sikre.



Et omvendt mobilitetshierarki

Den grønne mobilitetsplan blev vedtaget af et flertal af byrådets partier i november 2023 og sætter den overordnede retning for ambitionerne, grebene og rammerne for udviklingen af mobilitetsområdet i Odense. Udgangspunktet er, at mobilitetshierarkiet skal vendes på hovedet, så bæredygtige transportformer – som cykel, gang og kollektiv transport – prioriteres over bilernes fremkommelighed. På den måde bygger den grønne mobilitetsplan videre på de seneste 10 års udvikling i Odense. En udvikling, der startede med lukningen af den firsprogede vej, Thomas B. Thriges Gade, gennem bymidten, der nu er erstattet af smukke byrum og nye kvarterer med en letbane og supercykelsti gennem hele området.

Byudvikling og mobilitet er to sider af samme sag

For politikerne i Odense hænger byudviklingen og mobilitetsplanlægning uløseligt sammen. Derfor har den grønne mobilitetsplan to overordnede og ligestillede målsætninger. På den ene side



klimamålsætningen om at skabe en mere grøn og bæredygtig mobilitet i hele kommunen, hvor odenseanernes transportvalg fremmer den grønne omstilling og en mere bæredygtig udvikling af byen. Og herigennem reducerer udledningerne fra transportområdet med 46 procent i forhold til den forventede udledning i 2030. Det svarer til cirka 100.000 ton CO₂ hvert år senest fra 2030.

På den anden side et mål om at skabe en sammenhængende by, hvor borgernes hverdag i hele kommunen hænger sammen, hvor byens liv udvikles, hvor det er attraktivt at drive forretning, og hvor der stadig er adgang til byen og bymidten i bil. Konkret gennem et mål om at 25 procent flere mennesker i 2030 bor og færdes i bymidten af Odense i forhold til i dag.

Fokusområder, åbningstræk og eksperimenter

Odense Kommunes grønne mobilitetsplan er bygget op omkring seks overordnede fokusområder. Under hvert fokusområde er der desuden defineret over

60 åbningstræk og eksperimenter, der mere konkret beskriver, hvad der skal sættes i gang de kommende år. Åbningstræk er initiativer, der skal igangsættes hurtigst muligt med henblik på at opnå erfaringer med, hvordan værktøjet virker i praksis, mens eksperimenter er en tidsbegrænset test af et værktøj i mindre skala med henblik på at vurdere, om man skal gøre brug af værktøjet efterfølgende.

Fokusområderne i planen er lavere hastigheder, bedre kollektiv trafik, non road, klimavenlige byområder, elektrificering, parkering, samkørsel og delebiler. For hvert fokusområde er der opstillet et forventet reduktionsmål opgjort i ton CO₂ årligt i 2030.

Lavere hastighed og klimavenlige byområder

Lavere hastigheder på vejnettet skal gøre det mere trygt og attraktivt at cykle i Odense. Hastigheden på hele vejnettet inden for Ring 2 skal for eksempel sænkes til 30 km/t, mens udvalgte støjplagede indfaldsveje og trafikveje skal have en hastighedsgrænse på 40 km/t.

Slotsgade løber parallelt med Odenses ene gågade og er nu blevet til en cykelgade, hvor bilerne stadig må køre i begge retninger, men de skal sænke farten og give plads til cyklister. En række kantstøpsparkeringspladser er væk og har blandt andet frigivet plads til en cykellegebane til byens yngste.

FOTO: ODENSE KOMMUNE



Desuden vil Odense Kommune arbejde for, at hastigheden på motorvejsstrækninger gennem kommunen kommer ned på 90 km/t.

Et helt centralt greb i den grønne mobilitetsplans dobbelte målsætning er, at der skal arbejdes mere bredt med at skabe klimavenlige byområder på tværs af hele kommunen. Både inde ved bymidten, men også i kommunens forstæder. Det er greb som ensretning af veje, mindre parkering på gaden og bedre forhold for fodgængere og cyklister med blandt andet cykelgader. Det skal begrænse den gennemkørende trafik og gøre det mere attraktivt at gå og cykle både på tværs af kommunen, men også lokalt, hvor der for eksempel er lavet cykel- og fodgængerzoner ved skoler.

Som et af de første åbningstræk er en del af Jernbanegade, en af de mest centrale gader i bymidten, blevet omdannet til gågade med træer, blomsterkasser, opholdsmøbler og kulturaktiviteter, hvor cykling stadig er tilladt. Den øvrige del af Jernbanegade og

den nærliggende Slotsgade skal være cykelgade, hvor kantstensparkeringspladser omdannes og frigiver plads til mere byliv med bænke, mere grønt, cykellegebane, cykelparkering og udeservering.

Fordele for elbiler

Den grønne omstilling af privatbilismen fra fossile biler til elbiler er også et fokusområde i Odenses grønne mobilitetsplan. Odenses mål er, at mindst 40 procent af bilerne i kommunen skal være elbiler i 2030. Udviklingen i Odense i andelen af elbiler ligger lidt under landsgennemsnittet og udviklingen i Aarhus og København, og der er derfor stærkt behov for, at Odense Kommune aktivt understøtter udviklingen for at nå målet.

Første skridt består i, at Odense Kommune vil udvikle en grøn parkeringsstrategi inklusiv en strategi for ladeinfrastruktur. Den grønne parkeringsstrategi skal understøtte elektrificeringen af bilparken i hele kommunen ved både at reducere antallet af p-pladser på terræn, definere principper



for p-henvisning samt takster på betalingspladser og for beboer- og erhvervslicenser. Konkret skal p-afgiften på de kommunale parkeringspladser i bymidten fordobles for fossile biler frem mod 2030. Herudover skal der sikres en forlomme for nulemissionskøretøjer på udvalgte p-pladser. Der skal ligeledes arbejdes med gode parkeringspladser til delebiler og et stort samkørselsprojekt.

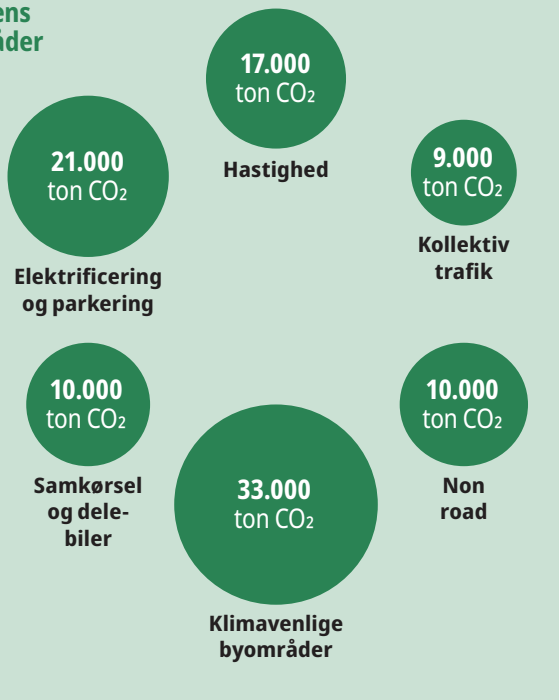
Kollektiv trafik som et reelt alternativ

Hvis flere skal udskifte bilen med bussen eller letbanen, skal den kollektive trafik være et reelt alternativ til bilen. Det er udgangspunktet for indsatserne omkring kollektiv trafik i Odense, politikerne ønsker at fokusere midlerne i den kollektive trafik der, hvor der er størst passagergrundlag.

Her skal den kollektive trafik være baseret på høj frekvens, mere direkte kørsel og bedre fremkommelighed gennem busbaner og fremrykkede stoppesteder. Ligeledes vil Odense Kommune understøtte brugen af vores park and ride-anlæg med øget

Mobilitetsplanens seks fokusområder

Den grønne mobilitetsplan i Odense indeholder seks fokusområder med en årlig forventet CO₂-reduktion for hvert område:



En bid af Jernbanegade – en af Odenses centrale gader, der forbinder banegården med gågaderne – er som del af den grønne mobilitetsplan omdannet til gågade med cykling tilladt. Der er også blevet plads til gadekunst, opholdsmøbler, udeservering og meget mere grønt.

FOTO: ODENSE KOMMUNE

markedsføring og tydelig skiltning samt generelt understøtte den kollektive trafik med smartere billetløsninger, når man kombinerer flere transportmidler som fx bil og letbane eller bus og en delecyckel.

Inddragelse, midlertidighed og den årlige proces

Den grønne mobilitetsplan er en enorm opgave, som Odense Kommune ikke kan løfte selv. Det er derfor vigtigt, at borgere, erhvervsliv og civilsamfundet bliver en del af den store forandring. Det sikres med en bred inddragelse på tværs af de forskellige tiltag, tydelig kommunikation samt at der arbejdes med midlertidige projekter løbende, så kommunen sammen med borgerne kan afprøve, teste og debattere mulige løsninger, før de bliver permanente. Som led i Odense Kommunes samlede klimaindsats udarbejder forvaltningen årligt kommunens klimaregnskab og en opdateret prognose for udledningen i 2030. Herigennem kan politikere, borgere og andre interessenter følge effekten af den grønne mobilitetsplan og Odenses vej mod klimaneutralitet.

Ses vi på Byplanmødet?

Torsdag d. 3. oktober

09.00 Ankomst til ODEON

Tjek ind, kaffe og netværk.

10.00 Åbning og velkomst

Lisbet Wolters

Dansk Byplanlaboratoriums Bestyrelse.

10.05 Byudvikling gennem 1000 år

Hvordan skaber vi en attraktiv by for flere mennesker, der både tænker i klimahensyn og kvalitet, og hvor vi bevarer og bygger videre på kulturarven?

Søren Windell, by- og kulturrådmand (C), Odense Kommune.

10.15 Brandtale

Hvilke udfordringer står vi overfor, og hvad betyder det for den verden, vi lever i?

Alexander Holm, biolog, radiovært og debattør.

10.30 Byer, trivsel og planetære grænser

Hvordan skaber vi byer, hvor folk trives inden for jordens planetære grænser? Dani Hill-Hansen, arkitekt, EFFEKT sammen med Kate Raworth, Professor of Practice på AUAS & forfatter til Doughnut Economics: Seven Ways to Think like a 21st Century Economist (med på skærm fra England).

11.15 Pause

11.45

Panel: Klima og kvalitet – hvordan ser fremtidens by og land ud?

Hvordan ser det ud, og hvordan opleves det, når klima og kvalitet er en del af den samme fortælling? Og hvordan kommer vi derhen?

Med Lauge Floris Larsen, arkitekt, Drømekontoret, Alberte Skriver, koordinator i The Regenerative Built Environment Network og medforfatter til bogen Levedygtigt Landbrug, Mette Tony, arkitekt, stifter af Praxis arkitekter og Søren Peschardt (A), klima-, natur- og miljøudvalget, Vejle Byråd

12.40

Frokost

13.35

Klima i byplanlægning handler om livskvalitet

Veje til at integrere klimatiltag, der ikke blot beskytter miljøet, men også forbedrer livskvaliteten i byerne.

Heidi Sørensen, direktør, Klimaetaten, Oslo.

15.00 –

Sessioner: Bymidter, grøn mobilitet og meget mere

17.00

Læs om alle 12 sessioner på byplanlab.dk

19.00 –

Festaften i ODEON

Uddeling af Byplanpris, underholdning og middag.

Klima & Kvalitet

Fredag d. 4. oktober

Byplanmødet
2024

08.30 Ankomst og kaffe

09.00 Velkomst dag 2

Opsamling på dagen i går.

Tina Saaby, direktør, Byplanlab.

09.10 Klima og arkitektonisk kvalitet i det byggede miljø

Der udarbejdes i øjeblikket en ny arkitekturpolitik for Danmark, og der er mange udfordringer arkitekturen både skal imødekomme og være med til at løse i de kommende år. Hvad er nogle af de væsentligste udfordringer, ekspertgruppen har identificeret i arbejdet med anbefalingerne til den nye arkitekturpolitik? Hvilke redskaber skal der til for at sætte kvalitet på klima?

Pil Thielst, arkitekt, partner i Lundgaard & Tranberg Arkitekter, sammen med Helle Søholt, arkitekt, CEO og medstifter af Gehl Architects.

09.45 Odense - en by du ikke vil gå glip af

Odense bymidte er forandret markant de sidste 10 år. Bliv klog på Odenses transformation og de strategiske byudviklingsprojekter, som skal skabe den fortsatte vækst og udvikling af Odense.

Søren Windell, by- og kulturrådmænd (C), Odense Kommune.

10.30 Udflugter i og omkring Odense

Fredagen byder på en række udflugter arrangeret i samarbejde med Odense Kommune.

Læs om de 16 udflugter på byplanlab.dk

14.00 Ankomst til ODEON

14.05 Et fremtidsperspektiv på klima og kvalitet i byerne

Lasse Jonasson Chief Foresight Officer på Institutet for Fremtidsforskning, fremtidsforsker og forfatter

14.30 Bobler og afsløring af værtskommune for Byplanmøde 2025.

15.00 Tak for i år!

Tilmelding

Husk at du som tilskuds-giver får rabat på Byplanmødet.

Se priser og få mere information på byplanlab.dk/byplanmoede2024

Aarhus' nye aftale om en grøn mobilitetsplan

Målsætningerne i Aarhus kommunes nye, grønne mobilitetsplan evalueres hvert år frem til 2030 og det gør det muligt at justere tiltag, hvis målopfyldelsen ikke går som forventet. Og så er der med samme tidsperspektiv indbygget løbende dialog med erhvervsliv, interesseorganisationer og fællesråd.



Af chefkonsulent **Simon Wind** og projektlederne **Gustav Friis** og **Julie Overgaard Magelund**, Teknik og Miljø, Aarhus Kommune

I Teknik og Miljø i Aarhus Kommune har vi svært ved at få armene ned. Den nye aftale om en grøn mobilitetsplan er ikke blot et teknisk dokument, men et resultat af omfattende politiske forhandlinger, hvor et bredt flertal i byrådet har påtaget sig ansvar for mobilitetssystemets fremtidige udvikling. Aftalen er en hjørnesteen i Aarhus' strategi mod at opnå klimaneutralitet i 2030 og en grønnere by med mere plads til handels- og bylivet. Det politiske engagement er afgørende for at sikre implementeringen af de ambitiøse mål.

Mål: reduktion af transportens CO₂-udledning

Aftalen er resultatet af et bredt forlig blandt hovedparten af byrådets politikere, og den signalerer, at der er en stærk fælles forståelse af, at fremtidens mobilitet kræver handling nu. Byrådsflertallet, som står bag planen, har forpligtet sig til at reducere transportens CO₂-udledning med 270.000 tons inden 2030. Dette skal ske ved en balanceret tilgang til at elektrificere bilbestanden, øge konkurrencedygtigheden af den kollektive trafik, cyklisme og gang og begrænse fossilbilsture.

Det har ikke været nemt at nå i mål med aftalen. Under forhandlingerne om mobilitetsplanen har det været nødvendigt at indgå kompromisser og finde den rette balance for at opnå bred enighed. Et af de centrale punkter har været beslutningen om opprioritering af kollektiv trafik og cykelinfrastruktur fremfor traditionelle bilbaserede løsninger. En markant opgradering af A-busnettet og den eksisterende letbane, nulemissionszone i den inderste midtby, udbygning af cykelnettet, trafikøer i bydele og hjertezoner ved skoler er nogle af de tiltag, der blev vedtaget som en del af denne prioritering.

Politisk forankring

Det politiske ejerskab over planen sikrer også, at der årligt vil blive fulgt op på udviklingen og effekten af de implementerede tiltag. Forligsparterne har besluttet en mekanisme, hvor målsætningerne evalueres hvert år frem til 2030, hvilket gør det muligt at justere tiltag, hvis målopfyldelsen ikke går

som forventet. Dette dynamiske element i aftalen giver politikerne mulighed for at reagere hurtigt på nye udfordringer og tilpasse strategien i takt med udviklingen.

Aftalen har allerede vakt genklang mange steder. Der er stor debat lokalt i Aarhus om mobilitetssystemets udvikling. Flere organisationer har allerede været ude og tilkendegive deres holdning.



Dansk Industri har for eksempel meldt ud, at "Aarhus' grønne mobilitetsplan lægger fundamentet for en grønnere og mere effektiv transportstruktur, men vi kan ikke alene bygge os ud af den stigende trængsel. Det kræver en ændring af vores vaner og trafikale valg". Andre er mere kritiske, og mange er, forståeligt nok, interesserede i, hvad det betyder for deres hverdagsliv.

Omfattende inddragelse

For at imødekomme dette og sikre, at planen forankres bredt i samfundet, har forligsparterne derfor også forpligtet sig til at indlede en omfattende inddragelse. Erhvervslivet, interesseorganisationer og fællesråd vil blive inddraget i en samfundsdialog, så der skabes en bred forståelse for de mange tiltag. Denne dialog opstartes nu med en række arrangementer og møder i løbet af efteråret, men skal også forsætte frem mod 2030 for at sikre at tiltagene implementeres på den bedste vis.

Mens samfundsdialogen opstartes, skal Teknik og Miljø nu udarbejde et egentligt planforslag til den grønne mobilitetsplan. Det forventes, at dette sendes til politisk behandling i Aarhus Byråd i starten af 2025, hvor samfundsdialogen også afrapporteres. Herefter sendes mobilitetsplanen i offentlig høring, før den endeligt vedtages.

FOTO: AIDIN ESMAELI



Aftalens overordnede indsatser

Kollektiv transport

A-busnet med høj frekvens, så køreplaner bliver overflødige i myldretiden. Forsat udbygning af den eksisterende letbane, ny etape med letbane (etape 2 til Brabrand) samt BRT på Ringvejen.

Cykelinfrastruktur

Udbygning og opgradering af hovedcykelstinet, sikre cykelruter og forbedret cykelparkering herunder opførelse af stort cykelparkeringshus ved Aarhus H.

Grønne vejafgifter

Roadpricing, der skal reducere trængsel og sprede trafikken udenfor myldretiden. Dette forudsætter, at der vedtages ny lovgivning i Folketinget.

Ladeinfrastruktur

Forventning om, at 37 procent af biler i 2030 vil være elbiler. Plan om udbygning af ladeinfrastrukturen, herunder flere lynladestationer.

Mobilitetsknudepunkter, samkørsel og flextrafik

Etablering af mobilitetsknudepunkter ved centrale indfaldsveje for at fremme kombination af bil og kollektiv transport (parkér-og-rejs faciliteter), fremme af samkørsel og flextrafik.

Trafikøer og hastighedszoner

Oprettelse af trafikøer hvor gennemkørende biltrafik fjernes, og nedsættelse af hastigheder i boligområder for at fremme tryghed og reducere støj.

Forsat fredeligørelse af Midtbyen

Etablering af en ny trafikstruktur i Midtbyen, der begrænser gennemkørende biltrafik og skaber mere plads til byliv, grønne områder, butikker og bæredygtig mobilitet.

Nulemissionszone i det centrale Aarhus

Etablering af zone indenfor Allégaderingen, hvor der kun må køre nulmissionskøretøjer. Det forventes, at Folketinget vedtager lovgivning, der muliggør dette i løbet af 2024.

Stationsnær- og transportorienteret byudvikling

Fremtidig byudvikling skal ske tæt på letbanestop og de største buskorridorer. Dette princip løftes ind i den kommende nye kommuneplan.

Med aftale om ny mobilitetsplan i Aarhus vil Midtbyen få en ny trafikstruktur, der begrænser gennemkørende biltrafik og skaber mere plads til byliv.

FOTO: AIDIN ESMAELI/
AARHUS KOMMUNE

Vores Skibhus

Sådan udvikler vi en bydel med grøn mobilitet og en levende hande­lsgade

Skibhuskvarteret er en aktiv og levende bydel i Odense, hvor hande­lsgaden Skibhusvej danner et naturligt og samlende centrum for bydelen. Med sine små, lokale og hyggelige butikker og spisesteder er Skibhusvej med til at skabe bydelens særlige identitet.

1



Af projektleder, antropolog **Anna Hjerrild**, Odense Kommune og seniorkonsulent og byplanlægger **Kristian Løbner**, Urban Creators

Som en del af Odenses Grønne Mobilitetsplan er der sat klare rammer for Skibhuskvarteret: Bydelen skal udvikles, så flere vælger at cykle, gå eller tage kollektiv transport. Samtidig skal der skabes mere byliv. Det skal ske gennem tests og midlertidige tiltag i tæt dialog med beboere og erhvervsdrivende. Udvikling af grøn mobilitet i levende hande­lsgader er en fælles opgave, der kræver en proaktiv og inddragende proces med bydelens mange aktører.

Inddragelse af beboere og erhvervsdrivende

I januar 2024 blev projektet for alvor skudt i gang ved et digitalt møde for beboere og erhvervsdrivende i Skibhuskvarteret, hvor mere end 200 personer deltog. Her kunne deltagerne høre de indledende planer om, at der skulle arbejdes med lavere hastigheder, mindre gennemkørende trafik og mere kollektiv transport. Der var også en åben invitation til at deltage i det partnerskab, som ville få en vigtig stemme i projektet.

Samtidig blev en bred borgerinddragelse igangsat. De unge (18-30 år) blev inviteret til at deltage i Social Dining, som var et event med fællesspisning og workshop om Fremtidens Skibhusvej. Der blev også afholdt et fremtidsværksted for beboere og erhvervsdrivende med samme emne.

De unge ønskede sig grønne mødesteder, kaffebarer, kreative værksteder og events. Beboerne ønskede en mere levende, grøn og tryk Skibhusvej, og erhvervslivet ønskede gode rammer for udvikling af deres forretninger.

Forening af de mange ønsker kræver erfaringsmæssigt en stærk organisering, fysiske forsøgsprojekter og gode evalueringer. Med Odense Kommune som en aktiv tovholder og midlertidighed som metode, var vejen banet for en proces, hvor de naturlige bump kunne imødekommes i øjenhøjde og justeres til.

Midlertidighed som metode:

Parkletter og langbordsmiddag

Alle input fra inddragelsesprocessen blev drøftet i partnerskabet. Processen mandede ud i to konkrete tiltag, som du kan læse mere om på siden overfor.

Næste skridt

Forude venter en offentliggørelse af en række yderligere trafikale tiltag, som skal testes i Skibhuskvarteret i de kommende år. Vi fortsætter den tætte dialog med borgere og forretningsdrivende, fordi gode relationer og en forståelse for den lokale kontekst har vist sig helt afgørende for projektets succes.



FOTOS: THOMAS MØRKEBERG

1. Parkletter

Det blev besluttet at udvikle små midlertidige grønne byrum på den mest handelsintensive strækning af Skibhusvej. 8 af de 24 parkeringspladser blev inddraget, og på baggrund af et skitseprojekt blev såkaldte parkletter (konstruktion som fylder én parkeringsplads og nemt kan flyttes) indkøbt og strategisk opsat ved flere af Skibhusvejs spisesteder.

2. Langbordsmiddag

Det blev besluttet at afholde en gadefest. Sammen med de lokale erhvervsdrivende blev en langbordsmiddag planlagt. Odense Kommune sørgede for borde og bænke samt aktiviteter som en cykelbane for børn, gademusikere og cirkus. Maden skulle naturligvis bestilles hos de lokale spisesteder. Partnerskabet hjalp med at formidle til naboerne, og der blev sat plakater op i gadens butikker.

På dagen blev Skibhusvej lukket og omdannet til en gadefest, næsten 400 personer deltog i langbordsmiddagen.



Kan mere natur langs stierne få flere til at gå eller hoppe på cyklen?

Hvordan kan vi arbejde strategisk og kvalitetsbevidst med udvikling af grøn mobilitet for at reducere CO₂-udledningen og samtidig skabe sunde og inkluderende miljøer, der gavner både mennesker og alt levende? Med støtte fra Plan22+ er flere af landets kommuner dykket ned i værktøjskassen, og gennem en række pilotprojekter bliver der opbygget ny viden, værktøjer og løsninger, så planlægningen kan bruges som greb i den grønne omstilling.



Af Stud. Hort. Arc.
Hannah Lund, Dansk
Byplanlaboratorium

Der er flere måder at reducere CO₂-udledningen på ved hjælp af kommunens planlægning, her spiller omstilling til grønnere mobilitet en helt central rolle. Med støtte fra Plan22+ er Greve Kommune ved at undersøge, hvordan strategisk arbejde med en grønnere mobilitet kan bidrage til at mindske CO₂-udledning samtidig med, at bredere visioner og mål i kommunen understøttes. Ved at integrere grønne mobilitetstiltag i en holistisk byudvikling kan kommunen fremme langsigtede, bæredygtige løsninger, der både reducerer klimabelastning og styrker borgerens sundhed og livskvalitet – som også kan have en positiv effekt på andre af kommunens visioner – og som også har en positiv effekt på fx kommunens Klimaplan i forhold til bl.a. øget viden om kvalitet i de grønne arealer og bedre cykelforhold.

Et pilotprojekt, der udfordrer den funktionsopdelte by

Pilotprojektet *En grønnere bevægelse i Greve Kommunes byområder ved brug af kommuneplanen som strategisk værktøj* handler konkret om, hvordan kommunen kan understøtte reduceret brug af bil og samtidig fremme mere bæredygtige måder at bevæge sig på som cykling og gang. Da 49,1 procent af kommunes samlede CO₂-udledning kommer fra transport, er grøn mobilitet en klar nøgleprioritet for at blive CO₂-neutral i 2050.

Greve Kommune er udbygget som en funktionsopdelte by i 60'erne og 70'erne. Det betyder, at forskellige funktioner i byen er placeret i separate zoner eller områder, som er fysisk adskilt. Forskellige transportformer forbinder zonerne, og gør det muligt for kommunens borgere at bevæge sig fra bolig til arbejde, indkøb eller fritidsfaciliteter.

Transportinfrastrukturen er typisk domineret af biltrafik, funktionsopdelingen er ensbetydende med separate ruter for bløde trafikanter såsom cyklister og fodgængere og hårde trafikanter såsom bilister. En opdeling som har visse trafikikkerhedsmæssige fordele, men også en række ulemper.

Selvom Greve Kommune har et omfattende stisystem, er bilen indimellem det fortrukne transportmiddel, også på de helt korte distancer fra 0-5 km. Samtidig er der mange private og offentlige grønne fællesarealer, som har potentiale til at kunne fungere som smutveje for fodgængere og cyklister, som derfor kan samtænkes med stisystemet til gavn for bl.a. klimaet. Det ønsker Greve Kommune at ændre på ved at integrere byens grønne strukturer med stisystemet.

Borgernes kendskab til de lokale grønne forbindelser

I projektet arbejdes der med, hvordan man – ved at bruge kommuneplanen som strategisk styringsværktøj – i højere grad kan prioritere de bløde trafikanter ved at forbinde stisystemer på tværs af bydele og samtidig designe og planlægge dem, så de opleves som værende grønne og trygge.

Helt konkret skal de allerede eksisterende grønne strukturer og det samlede stinet kortlægges. Derefter udpeges områder til Grønt Danmarkskort i byen, mindre områder til skovrejsning identificeres, og en procentvis andel af beplantning i de planmæssige rammer fastsættes. Resultatet af arbejdet skal dels munde ud i en sammentænkning af den grønne struktur og stiforbindelserne dels udpege, hvor der med fordel kan arbejdes med missing-links i mindre skala for på den måde at sikre tilgængelig-

hed for både cykler og gående. Der er ikke tale om at etablere nye stier, men at udnytte den synergi, der kan opstå, når strukturer samtænkes. Samtidig går projektet ud på at udvikle viden om, hvor og hvordan beplantning og begrønning kan styrkes, så det grønne både motiverer til bevægelse og ikke opleves utrygt.

Kommunen lægger stor vægt på, at projektet tager udgangspunkt i borgernes lokale viden og erfaring med stinettet og de grønne smutveje, hvilket er med til at kvalificere projektet. Borgerinddragelse kan udføres på mange forskellige måder, og i dette konkrete projekt er det vigtigt, at borgerinddragelsen favner bredt og når ud til flere forskellige grupper af borgere.

Kortlægning og nytænkning af principper for beplantning og begrønning skal gerne være på et niveau, som er konkret nok til brug i kommuneplanen, men samtidig kan fungere som inspiration for arbejdet med grøn mobilitet i andre kommuner.

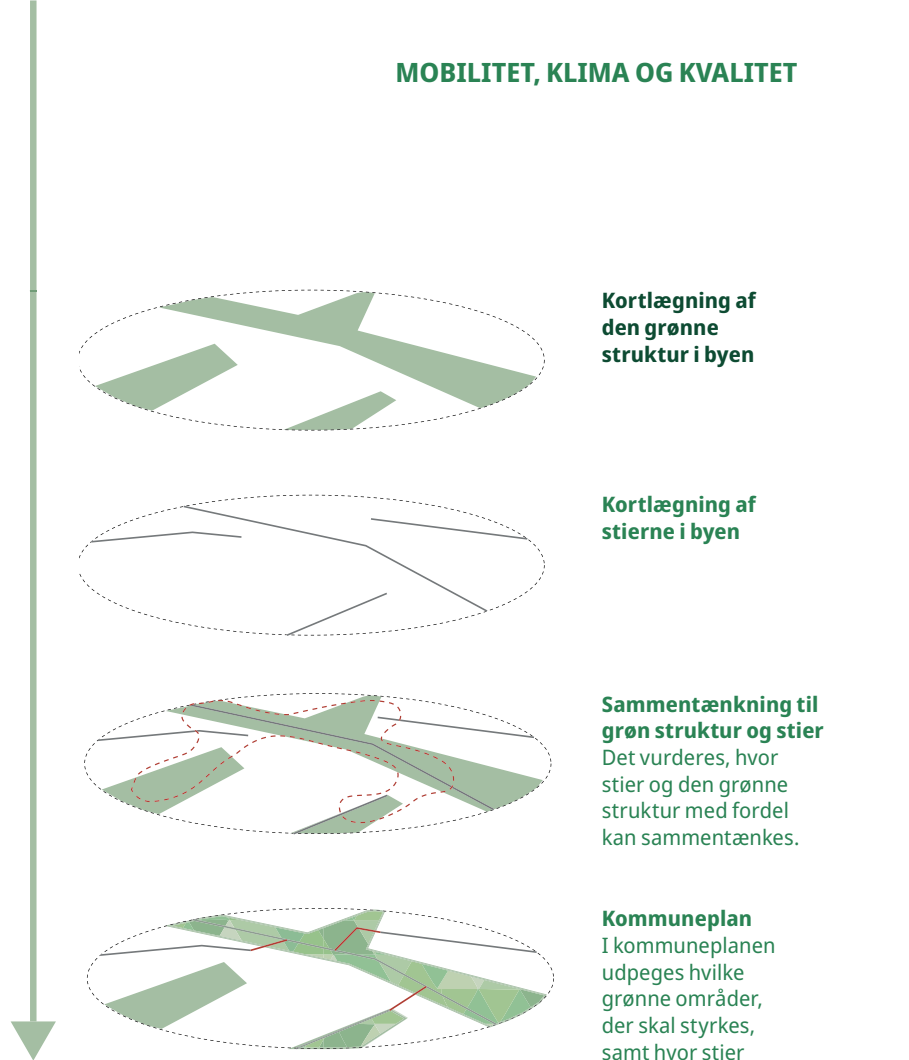
En palet af positive effekter

Mange af os kan nikke genkendende til, at den gode gå-, løbe-, eller cykeltur ofte foregår i skoven, langs vandet eller i parken – i hvert fald et sted med natur. Og dét billede er ikke bare en tanke eller en fornemmelse.

I et omfattende videnskabeligt studie af viden om sammenhængen mellem folkesundhed og grønne miljøer fandt man, at tilgængeligheden til grønne stier og områder i byer kan fremme en mere aktiv livsstil herunder øge motivationen til at cykle og gå. Studiet fremhæver en række positive effekter af grønne områder, herunder forbedret mental og fysisk sundhed samt styrket social sammenhængskraft (Zhang et al. 2020). Det er bl.a. det vidensgrundlag projektet i Greve Kommune tager afsæt i. Samtidig ved vi, at selvom oplevelsen af tryghed er en kompleks størrelse, så vil steder, hvor der er liv, aktivitet og mennesker, oftest føles tryggere – en effekt arkitektur- og byplanlægningskritikeren Jane Jacobs kaldte "eyes on the street".

Som artiklen indledes med, er det ud fra en holistisk tilgang til planlægning interessant at sammenkoble visioner og vidensområder til en samlet strategisk udvikling, i dette tilfælde med afsæt i mobilitetsstrukturer.

Så et styrket tværgående samarbejde kan i dette tilfælde fremme en mere bæredygtig måde at bevæge sig på, større sundhed blandt borgerne, bedre CO₂-regnskab, øget tryghed, gladere og mere engagerede borgere og større social sammenhængskraft. Klima bliver her omdrejningspunkt for også at øge livskvaliteten hos den enkelte borger.



Kortlægning af den grønne struktur i byen

Kortlægning af stierne i byen

Sammentænkning til grøn struktur og stier
Det vurderes, hvor stier og den grønne struktur med fordel kan sammentænkes.

Kommuneplan
I kommuneplanen udpeges hvilke grønne områder, der skal styrkes, samt hvor stier med fordel kan forbindes. Dette understøttes i rammer, retningslinjer, retningslinjekort og redegørelse

Diagrammatisk fremstilling af den fremgangsmåde, som pilotprojektet i Greve Kommune vil følge i arbejdet hen mod at kunne bruge kommuneplanen som strategisk værktøj for at fremme en grønnere mobilitet i kommunen.

PLAN 22+

Om pilotprojektet

Pilotprojektet i Greve Kommune er sat i gang med økonomisk støtte fra Plan22+. Projektet løber til udgangen af 2025 og er ét ud af 15 pilotprojekter, der siden 2022 er blevet tildelt støtte. Frem til 2027 samler Plan22+ kommuner og eksperter med det formål at skabe ny viden og værktøjer til at arbejde målrettet og metodisk med at indfri klimamålsætninger gennem fysisk planlægning.

Læs mere

Læs mere om Plan22+ indsatsen og de forskellige pilotprojekter på [Plan22.dk](https://plan22.dk)

Er du desuden interesseret i at læse mere om tryghedsskabende byplanlægning, så tjek artiklen "Hvordan skaber vi trygge byer for alle?", der blev bragt i sidste udgave af Byplan Nyt 2/24.

Bæredygtig mobilitet og transport i det globale syd: Sæt danske kompetencer i spil

CO₂-udledningen fra den stærkt stigende transport i det globale syd eliminerer næsten hele den klimamæssige gevinst, som overgangen til elbiler og mere effektive transportsystemer i det velstående nord forventes at levere frem mod 2050. Derfor skal overførslen af viden om bæredygtig byudvikling og mobilitet fra danske kommuner og fagmiljøer til byer i det globale syd opprioriteres i dansk udviklingspolitik.



Af seniorkonsulent
Henrik Gudmundsson,
Fremtidens Mobilitet, CONCITO

Befolkningstilvækst, urbanisering og motorisering i det Globale Syd skaber i disse år en voldsom udvikling i transportomfanget. Som følge af svag planlægningskapacitet og de fossile brændstoffers dominans ser vi ind i en nærmest eksplosiv udvikling i forurening og CO₂-udledning. CONCITO har i en ny analyse set på de kritiske tendenser i mobiliteten og undersøgt, hvad velstående lande som Danmark gør for at bistå med planlægning og investeringer i bæredygtig mobilitet. Analysen afdækker et alarmerende fravær.

Manglende transport koster liv og udvikling

Lige nu mangler næsten 1 milliard mennesker i det Globale Syd adgang til noget så elementært som en stabil transportforbindelse til arbejde, skole, marked og sundhedstjenester, med de eskalerede klimaforandringer øges udfordringerne dag for dag. Mangel på rimelige forbindelser rammer især millioner af kvinder i fattige lande, som hindres i at søge lønnede jobs, ligesom udsatte børn afskæres fra skolegang og sundhedspleje. Samtidig er de veje, som faktisk findes, til gengæld livsfarlige at færdes på, hvilket bl.a. betyder, at trafikdrab i mange udviklingslande er den hyppigste dødsårsag i aldersgruppen fra 5 og 30 år. Sundheden forværres yderligere af luftforurening, der nu er opgjort som den næst-vigtigste dødsårsag efter fejlnærings for børn under 5 år.

Stærkt stigende energiforbrug til transport

I disse år søger millioner til byerne, som særligt i Afrika udvikler sig eksplosivt, uplanlagt og kaotisk. Det resulterer i en voldsom vækst i behov for transport, som altovervejende må ske til fods eller med fossilt drevne og ofte tekniske forældede køretøjer, herunder motorcykler og ramponerede minibusser. I en omfattende analyse af udviklingen i 6.000 afrikanske byer forudser et internationalt forsker-team, at byernes energibehov alene til transport vil

tredobles frem mod 2050, hvis ikke det lykkes at få byspredning og transport under kontrol¹. Og ifølge OECD-tænketanken International Transport Forum, risikerer CO₂-udledningen fra den stærkt stigende transport i det globale syd at eliminere næsten hele den klimamæssige gevinst, som overgangen til elbiler og mere effektive transportsystemer i det velstående nord forventes at levere frem mod 2050².

Bæredygtig transport og verdensmålene

Tilvejebringelse af bæredygtige, klimaneutrale og robuste transportsystemer i det globale syd er derfor en gigantisk opgave af global betydning. Det vil være nødvendigt for at opfylde mange af de 17 verdensmål om bl.a. afskaffelse af fattigdom, forbedring af sundhed, fremme af ligestilling mellem kønnene, omstilling mod bæredygtig energi, bæredygtige bysamfund og produktions- og forbrugsmønstre. Samtidig er det vitalt for at opnå Parisaftalens klimamål, som både handler om at minimere CO₂-udledningerne, sikre tilpasning til de klimaforandringer som allerede er i gang og tilvejebringe kapital til at finansiere både reduktion og tilpasning i det globale syd.

Bistandsindsats uden fokus på mobilitet

Men desværre er både planlægningskapacitet og finansielle ressourcer til at investere i grøn og tilgængelig mobilitet for alle udprægede mangelvare i mange lavindkomstlande. Det samme gælder uheldigvis også i ret stort omfang det engagement, som det globale nord lægger for dagen i deres samspil med disse lande. I CONCITOs aktuelle analyse *The importance of Sustainable Mobility to Climate and Development – Is Denmark ready to play a part?* afdækker vi således, hvordan transport i dag behandles ret stedmoderligt i den internationale bistandsindsats, hvor ikke mindst Danmark glimrer ved alarmerende fravær.



Scan
QR-koden
og læs hele
rapporten





FOTO: AMANUEL SILESHI

Under 0,5 procent af bilateral dansk udviklingsbistand går således til transportområdet. Mere kvalitativt afdækker vi, hvordan de potentielt katastrofale samspil mellem uplanlagt byudvikling, utilstrækkelig infrastruktur og forældede transportsystemer stort set ikke adresseres i de foreliggende politikker og strategier på området.

Sæt danske kompetencer i spil

Dette underer os i høj grad i CONCITO, hvor vi vurderer, at Danmark rent faktisk råder over store og vigtige kompetencer og ressourcer indenfor flere områder, der kunne bidrage til at håndtere netop disse udfordringer i mange af de lande i det Globale Syd, som Danmark indgår i udviklingspartnerskaber med.

Inkluder bæredygtig transport og robust infrastruktur som fokusområde i dansk udviklingspolitik

Regeringen har besluttet at fremlægge en ny udviklingspolitisk strategi for Danmark i 2025. CONCITO anbefaler, at Regeringen bruger strategien til at bringe en række udviklingspolitiske instrumenter i spil ift. bæredygtig byudvikling og transport, herunder

- at engagere de danske transport- og planmyndigheder i de sektorsamarbejder med udviklingspartnerskabslande som Udenrigsministeriet allerede finansierer på andre områder
- at afdække om der kan skabes klynger af danske virksomheder indenfor relevante kompetenceområder (fx byplanlægning, sikker cykel- og ganginfrastruktur, elektrificering, logistik, havneterminaler, mv.) som kan understøtte samlet markedsudvikling
- at styrke indsatsen for at øge overførslen af viden indenfor bæredygtig byudvikling og mobilitet fra danske kommuner og fagmiljøer til byer i det globale syd.

Gå ind i det internationale samarbejde om bæredygtig transport i regi af FN mv.

Der har i de senere år været stærkt stigende international opmærksomhed på behovet for udvikling af og omstilling mod bæredygtig transport i det globale syd. I 2023 vedtog FN's generalforsamling at udpege perioden 2026-2036 som FN's årti for bæredygtig transport. CONCITO anbefaler, at Regeringen

- aktivt bidrager til at sætte dagordenen for det globale FN-årti med fokus på planlægning, fattigdomsbekæmpelse, klima, bæredygtighed og kvinders muligheder
- giver støtte til relevante multilaterale initiativer indenfor bæredygtig transport som fx MobiliseYourCity (MYC), der støtter udviklingen af bæredygtige mobilitetsplaner i bl.a. Afrika, og ACTIVE-programmet, som sigter til at uddanne 10.000 specialister i cykelplanlægning
- bistår lavindkomstlandene med at opstille nationale mål og strategier for bæredygtig transport i de nationale klimaplaner, som i løbet af det næste år skal meldes ind til FN's klimakonvention
- bruger Danmarks kommende EU-formandskab i anden halvdel af 2025 aktivt til at styrke EU's bistand og investeringer i grøn mobilitet og bæredygtige transportkorridorer.

Det gælder fx rådgivning og planlægning indenfor brede områder som byudvikling, aktiv og kollektiv mobilitet, logistik, resilient infrastruktur og befolkningsinddragelse, hvor i hvert fald i mange internationale aktører ser op til niveauet i Danmark. CONCITO opstiller på den baggrund en række anbefalinger til den danske regering. Ovenfor er nogle af de vigtigste. Alle 19 anbefalinger kan læses i selve analysen,

CONCITO har lavet analysen i samarbejde med Holger Dalkmann, Sustain 2030.

¹ Prieto-Curiel, R., Patino, J. E., & Anderson, B. (2023). Scaling of the morphology of African cities. Proceedings of the National Academy of Sciences, 120(9), doi.org/10.1073/pnas.2214254120

² ITF Transport Outlook 2023. International Transport Forum, OECD, Paris, itf-oecd.org/sites/default/files/docs/itf-transport-outlook-2023-launch.pdf

BYPLANPRISEN 2024

Årets nominerede til Byplanprisen 2024 tager kampen op mod klimaforandringer

Alle byer skal i de kommende år forberede sig på grøn omstilling og klimaforandringer. Med god byplanlægning kan omstillingen blive en anledning til udviklingen af smukke og levende by- og landskabsområder. Dét og meget mere viser de tre nominerede byudviklingsprojekter på inspirerende vis.

Det kan ikke gentages for mange gange. God byplanlægning er forudsætningen for fremtidens mere bæredygtige og levende byer og bydele. Men ord er ikke nok. Vi skal have de gode eksempler frem i lyset og mærke forskellen. Og det er netop formålet med Byplanprisen, som hvert år uddeles af Dansk Byplanlaboratorium og Arkitektforeningen.

I år er temaet for Byplanprisen 'klima og kvalitet' med vægt på bæredygtige løsninger og klimatilpasning, der både tager hensyn til miljøet og sikrer høj livskvalitet gennem gode og smukke fysiske rammer i byerne. Årets tre nominerede projekter er valgt blandt et stærkt felt af byplaner og -projekter, der hver især demonstrerer en visionær tilgang til planlægning, hvor klimatilpasning og kvalitet går hånd i hånd.

Fælles for de tre nominerede projekter er en høj grad af nytænkning og tilpasningsevne, som adresserer både aktuelle og fremtidige udfordringer. Og at der både er tænkt i helheder og kælet for detaljerne. Et sted får vandet lov til at flyde i byen. Et andet sted er bilerne fjernet fra gadeplan og der er bygget by og byrum på den tidligere gade. Og et tredje sted binder klimaløsningen flere bydele sammen og udgør byens grønne ryggrad.

De tre nominerede projekter

- Fra Blå Kant til Blå Zone, Svendborg Kommune
- Fra Gade til By, Odense Kommune
- Nærheden, Udviklingselskabet NærHeden P/S

At valget er faldet på netop de tre projekter, er ikke tilfældigt, fortæller Lisbet Wolters, som er frontperson i juryen og til daglig stadsarkitekt og klimachef i Vejle Kommune:

"Juryen fremhæver den politiske vedholdenhed i de tre nominerede projekter, som sikrer både langsigtet gennemførelse og løsninger af høj planfaglig kvalitet. Det kræver et særligt politisk miljø at opretholde fokus og kvalitet gennem flere valgperioder, som set i Odense og Høje Taastrup kommuner. Ligeledes kræver det politisk mod at træffe pragmatiske beslutninger inden for økonomiske rammer, som Svendborg Kommune har gjort".

Vinderen kåres 3. oktober 2024

Årets tre nominerede projekter er valgt blandt et stærkt felt af planer og projekter, der imødekommer aktuelle og fremtidige klimaforandringer og samtidig tilfører nye kvaliteter til byen. Vinderen af Byplanprisen 2024 afsløres og fejres på årets Byplanmøde, hvor temaet er 'Klima og kvalitet'. Byplanmødet finder sted i Odense i 3.-4. oktober.

Om Byplanprisen

Byplanprisen tildeles en gang om året til en kommune, region eller organisation, som har gjort "en særlig indsats for at fremme gode, bæredygtige og innovative bymiljøer". Byplanprisen blev stiftet af Dansk Byplanlaboratorium og Akademisk Arkitektforening i anledning af Dansk Byplanlaboratoriums 75-års jubilæum i 1996. Formålet med prisen er at opmuntre til at højne kvaliteten af byplanlægningen i Danmark.

Juryen

- **Lisbet Wolters** og **Marie Stender**, begge udpeget af Dansk Byplanlaboratorium
- **Peer Frank**, udpeget af Foreningen af Byplanlæggere
- **Sven Kofoed-Hansen** og **Thina Wallin Jensen**, begge udpeget af Akademisk Arkitektforening



FOTOS: JONAS PETRI/ARKITEKTFORENINGEN



Fra Blå Kant til Blå Zone

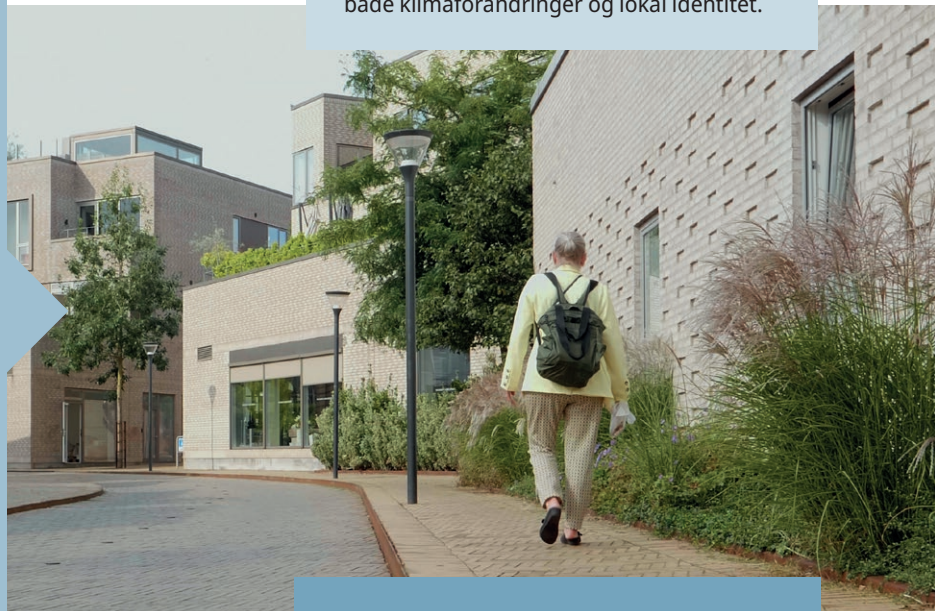
Svendborg Kommune står overfor udfordringer med stigende havvand. I lyset heraf har kommunen udviklet en tilpansningsdygtig strategi for Svendborg Havn 'Fra Blå Kant til Blå Zone'. Juryen lægger særligt vægt på Svendborg Kommunes mod til at træffe det pragmatiske og svære valg at lade dele af havnens arealer oversvømme ved større højvandshændelser og tilpasse havnearealer og bygninger med mere hertil.

På Nordre Kaj skabes der bl.a. rammer for en ny bydel, hvor vandet inviteres ind, og alle nye bygninger, veje og byrum designs til at tåle højvandshændelser. På Frederiksø bliver nye havnerum designet til lejlighedsvis oversvømmelser. Eksempler som kan vise andre kystsamfund, hvordan man kan arbejde tilpansningsdygtigt med vandet som rekreativt element, der tager hensyn til både klimaforandringer og lokal identitet.

Fra Gade til By

I Odense er den tidligere trafikerede Thomas B. Thriges Gade forvandlet fra 4-sporet vej til en levende og attraktiv bydel med byrum, haver, boliger, erhverv, letbane og offentlig P-kælder. Juryen lægger særligt vægt på, hvordan Odense Kommune har formået ikke blot at hele det trafikale snit gennem byen, som Thomas B. Thriges Gade udgjorde, men at skabe en ny og bedre by gennem udformningen af bygninger, byrum og gadeforløb af højeste kvalitet, hvor materialer, proportionering og velintegreret bynatur skaber gode rum for mennesker.

Projektet 'Fra Gade til By' vidner om en helhedsorienteret tilgang, der har resulteret i en sammenhængende og dynamisk bymidte, som efter sin færdiggørelse tiltrækker aktiviteter og liv. Det er en historie om en bys evne til at transformere sig selv og skabe bedre rammer for bylivet og borgerne – og et godt eksempel på et projekt, der gennemføres, som det er tænkt og tegnet.



Nærheden

Udviklingselskabet NærHeden P/S har siden 2013 forvandlet et tidligere industriområde i Hedehusene til en tæt og stationsnær bydel, hvor klimatilpasning og naturintegration udgør områdets grønne ryggrad Loopet. Det grønne loop på 1,4 km binder den nye tætte bydel sammen med Hedehusene og fungerer som regnvandsopsamling, der kobler afledning af regnvand med oplevelsen af både vild og plejet natur. Samtidig inviterer loopet til forskellige former for leg, bevægelse og rekreativ udfoldelse for beboere, skoleelever og andre besøgende.

Juryen anerkender Høje Taastrup Kommunes indsats for at nytænke forstæderne og fremhæver især Nærhedens stærke start, hvor byudviklingen på få år har skabt stor variation som følge af de forskellige bygherrers valg og præferencer. Desuden understreges det, hvordan projektet løfter både Hedehusene og hele Høje Taastrup Kommune.



STRATEGISK BYLEDELSE

Kvalitet i byudvikling starter med en klar vision

Hvordan udarbejder man i praksis en vision for en by, en bymidte eller en bydel, der er værd at stræbe efter for flere? Og hvad betyder visionsprocessen for eksekvering og handlekraft i strategi- og realiseringsfasen?



Af bystrategisk rådgiver og projektchef **Anette Kold**, Grandville

Byrådsmedlemmer i Danmark har en helt central rolle i strategisk byledelse, og bykvalitet er et emne, som potentielt og forhåbentligt også vil fylde debatterne over det kommende år i optakten til næste kommunalvalg. Artiklen hér har til formål at dele viden og erfaringer om, hvordan kvalitet i byudvikling kan tage afsæt i og leve videre med en klar vision.

Strategisk byledelse i samspil

Visioner om bykvalitet handler ofte om at ønske sig noget for andres penge, tid eller kompetencer. At opnå høj bykvalitet forudsætter derfor, at et stort netværk af aktører ser sig ind i en fælles retning meget tidligt og før en strategi formuleres for, hvordan visionerne skal blive til virkelighed.

Bymidter kalder på mere byliv, store byomdannelsesprojekter er i gang flere steder i landet, og der planlægges løbende for nye bydele i både de større og mindre byer. Endnu et kommunalt vagtskifte er på vej, 1. januar 2026 træder nye og eksisterende medlemmer ind i byrådssalene rundt omkring i kommunerne. Måske skal en vision overleveres, leve videre gennem et nyt ejerskab, eller der skal sættes retning på ny. Måske skal mange projektidéer samles på tværs af fag og forvaltninger, så der kan skabes synergi, måske er ressourcerne knappe og virkelysten stor – og måske er der behov for, at kommunerne ser byudvikling med et nyt sæt briller;

at de breder sig ud fra rollen som bygherre, arealforvalter og myndighed – til videndeler, netværksleder og initiativtager.

Strategisk byledelse sker nemlig i et samspil med mange fagligheder, interesser og mennesker. En vision med ord og billeder giver byen et fælles blik på en ønskværdig fremtid – og med involvering af de rette kan en vision samle kræfterne om byens udvikling og være guide for bystrategisk prioritering i indsatser og projekter – som i budgetprocesser er en årlig tilbagevendende begivenhed i kommunerne. På de følgende sider er der inspiration at hente i gode eksempler på visioner og visionsprocesser som værktøj i en strategisk byledelse. Visioner der har bidraget til ledelse indad i egen organisation og i samarbejder med eksterne om byens udvikling.

Vision som værktøj i strategisk byledelse

Herunder 5 gode råd til visionsfasen:

1. Få solister til at spille sammen som et orkester
2. Kortlæg kaos og gør viden kollektiv
3. Brug visionsprocessen til at opbygge tillid og netværk
4. Prioriter ressourcer og organisering
5. Fortæl om visionen igen og igen – og igen!

Se herunder for en uddybning af de fem gode råd.

1. Få solister til at spille sammen som et orkester

Strategisk byledelse handler om at få dygtige solister til at spille i et orkester. I byudvikling er orkesteret sammensat af ejendommejere, forskellige fagligheder i kommunen, ildsjæle og borgere, erhvervsdrivende, kulturinstitutioner, administrative ledere og folkevalgte politikere.

Om det er frivillige, kommercielle eller kommunale ressourcer, der er på spil, så kan et fælles sigte lede til mest mulig værdi for indsatserne. Hvorfor skal dette anlægsprojekt før andre? Hvordan kan lokalsamfundets frivillige eller kommercielle kræfter sættes i spil? Hvilke investeringer skal gøres før andre?

Har man ikke svaret, så er retningen måske uklar. Hvis alle projekter og indsatser skal spille efter samme melodi, så formulér og illustrér en klar vision, der skaber billeder på nethinden og som der kan navigeres mod.

2. Kortlæg kaos og gør viden kollektiv

At se på nabobyen og tænke 'so ein Ding müssen wir auch haben!' er nemt, men er det svaret? At udvikle byer er ekstremt komplekst, et godt udgangspunkt er at kortlægge det aktuelle ståsted. Boligbehov, byens styrkepositioner, forudsætninger for handelslivet, økonomiske potentialer i arealudvikling eller noget helt femte. Før et ambitiøst, men realistisk mål sættes, så giv tid til at afveje syns'ninger og meninger.

Insister på et solidt vidensniveau og gør antagelser op med fakta. Det kan føles som stilstand imens påstande, teser og fakta undersøges og belyses, men det er væsentligt for et fælles udsyn. Antagelser kan blokere for langsigtede udsyn.

Det er mellemregningerne, der skaber forståelse, og byen bliver klogere sammen på tværs af kommercielle interesser, samfunds-

økonomiske interesser og politiske ståsteder. Fremtidsperspektiver bør drøftes på et oplyst grundlag ved at opbygge kollektiv viden og derved modne accept af og ejerskab til et fælles mål. Ingen ved alt! Så omfavn et øjeblikks kaos og gå afsøgende til værks. Vær i den afsøgende fase med nysgerrighed på, hvilke bundlinjer, der er på spil og hos hvem.

3. Brug visionsprocessen til at opbygge tillid og netværk

Mange bygherrer spørger; hvad vil kommunen, og hvordan kan jeg spille med? En visionsproces kan søge og invitere til samarbejder, strategiske koalitioner eller byfora. Rollen som bynetværksleder starter i visionsprocessen, hvor der skal etableres tillid inden strategifasen.

Byer bygges og udvikles af mange andre end kun kommunen, og økonomi til realisering er placeret i manges hænder (i siloer, om man vil) – både indeni og udenfor kommunerne, og det gør kompleksiteten høj.

Byen har mange bundlinjer. Socialt, miljømæssigt, bygherrers afkast, butikkers omsætning, borgernes oplevelse af kvalitet, kommunens skatteindtægter og meget mere. Vær nysgerrig, inviter til samtaler om, hvad der er på spil og vær realistisk om motivationsfaktorer.

4. Prioriter ressourcer og organisering

Et opgør med linjeorganisationer og siloledet økonomi er en nødvendighed, hvis kommunerne skal imødekomme den høje kompleksitet i byernes udvikling.

De rette kompetencer og fagligheder skal med om bordet, før målet formuleres. Et utal af planer for byer er udarbejdet i byplanafdelinger, hvor ejerskabet til planerne ofte er stort. Nogle gange oplever

fagkollegaer og andre bidragsydere at skulle bidrage til realisering, men også at blive hægtet på for sent.

Kulturafdelingen, anlægsafdelingen, børn- og skoleafdelingen eller endda forsyningsselskabet har alle potentielle ressourcer og økonomi, der kan bidrage til den strategiske byudvikling. Visionsfasen bør derfor skitsere organisationen for den ønskede udvikling og prioritere res-

sourcer på tværs. Tro kan ikke flytte bjerge. Udviklingsopgaver kræver dedikerede ressourcer og økonomi.

Prioritering på tværs sker ofte i den øverste strategiske ledelse, men det kan være lidt trægt. Driftsopgaver vinder ofte over udviklingsopgaver. Måske er driften mere målbar eller mere central i et hér-og-nu perspektiv. Så tag stilling til: Hvem skal måles på hvad?

5. Fortæl om visionen igen og igen – og igen!

Papirtigere og hyldefyld har vi set nok af. Sæt et mål om et 'præcist' dokument og brug ressourcer på det værdiskabende procesarbejde. Slutproduktet skal være summen af samarbejdet om en fælles retning – ikke en faglig afhandling.

For at fastholde det engagement der er lagt i den indledende fase, er det væsentligt at løfte formidlingsopgaven med ind i strategifasen. Ambitioner skal gentages til afsenderen næsten ikke selv kan

tåle at høre dem mere, og dem, der bidrager til det fælles mål, skal anerkendes undervejs. Kommunikation og formidling er en væsentlig byledelsesopgave, og det er ikke en kerneopgave for hverken lokalplanlæggere eller anlægsingeniører. Det er derfor væsentligt at få kommunikationskompetencer flettet sammen med fageksperter og samarbejdspartnere. Visionen er fundamentet for strategien, men også afsæt for kernebudskaber, som skal ind i fortællinger om fremdrift og resultater.

Fortæl om visionen, hver gang der er en anledning, og forklar hvordan anlæg, indsatser og handlinger bidrager til at gøre visionen til virkelighed. Forvent også af samarbejdspartnere, at de gør synligt, hvordan de bidrager til visionen.

Bær visionen videre over byrådsperioder og giv indsigt i forarbejdet, der ligger bag. En kontinuitet i politisk opbakning til en vision giver tryghed for dem, der investerer penge, ressourcer og tid i at nå det fælles mål.

Sammen skaber vi en by, man ikke vil gå glip af

Odense Kommunes By- og Kulturforvaltning har udarbejdet en vision og en grundfortælling, som sætter retning for, hvordan man som forvaltning ønsker at arbejde med byudvikling. Blandt andet med fokus på hvordan man ønsker at blive betragtet som samarbejdspartner, og hvordan man ønsker at agere som myndighed.



Af bystrategisk rådgiver og projektchef **Anette Kold**, Grandville

Odenses By- og Kulturforvaltning har med visionsarbejdet haft fokus på at lede indad i egen organisation og udvikle sin selvforståelse og det faglige engagement. Visionsarbejdet har haft fokus på måden, hvorpå man agerer som forvaltning – og på forvaltningens virke og bidrag til Odenses overordnede Byvision og til andre af byens strategier for udvikling. Visionsprocessen blev igangsat i efteråret 2022, og i januar 2024 blev resultatet lanceret og markeret akkompagneret af champagnegaloppen ved Odense Symfoniorkester. Visionsprocessen er beskrevet og belyst på baggrund af en samtale med rådmænd Søren Windell og direktør Erik Jespersen, By- og Kulturforvaltningen, Odense Kommune.

En forvaltnings selvbillede

Visionsprocessen blev igangsat på baggrund af en kombination af en rådmands ambitioner og en erkendelse i forvaltningens chefgruppe. En organisatorisk historik havde givet en efterklang af, 'at man var reduceret' både gennem kraftige besparelser og en organisationsændring, hvor en del af forvaltningen blev afgivet til en ny forvaltning. Dertil er forvaltningens rolle at være myndighed og den stramme økonomistyrer på andre forvaltningers anlægsprojekter – roller som begge kan give et par gnidninger eller to. Der var godt nok allerede en formuleret strategi for forvaltningen – men den stak i 'alle retninger' og afspejlede tiden før besparelser og organisationsændringer. Der var et udtalt og erkendt behov for at sætte en ny retning, og der var behov for et nyt selvbillede.

"Jeg satte mig i stolen som rådmænd med en politisk ambition om at gøre det bedste, jeg kan, med det jeg har fået stillet til rådighed – og et brændende ønske om at fremme en faglig stolthed i en forvaltning, hvis lod er at være 'lillebror' i lokalpolitisk forstand. Jeg ønskede mig, at vi skulle arbejde målrettet mod den ambition, men hvordan vi skulle komme derhen, havde jeg ikke svaret på fra start", siger Søren Windell.

Visionen for By- og Kulturforvaltningen siger, hvordan man som forvaltning vil agere og samarbejde med alle de parter, som bidrager til byvisionens realisering.

"I forvaltningens vision har vi fokus på evnen til at omsætte politiske strategier og bestillinger. Det er et byledelsesværktøj, som skal hjælpe os med at justere vores daglige virke, så vi bedst muligt kan understøtte andres virkelyst i retningen af Byvisionen. Det har samtidig været vigtigt for os at italesætte et nyt ambitionsniveau for vores indsatser, så vi i vores måde at tænke løsninger af opgaver sætter en "barre", der reflekterer byrådets ambitionsniveau for byens udvikling", siger Erik Jespersen.

God byudvikling gennem intern, tværfaglig visionsproces

By- og Kulturforvaltningen beskæftiger sig både med de indsatser, der fysisk udvikler byen og de indsatser, der bylivsmæssigt udvikler byen. Det vil sige både anlægs- og ejendomsområder, fysisk planlægning og arealudvikling samt kultur og fritidsområdet. I et indledende arbejde før visionen blev gennemført en analyse af organisationskulturen med det formål, at forvaltningen kunne blive klogere på sig selv. Analysen viste blandt andet, at potentialet i de organisatoriske sammenhænge endnu ikke var fuldt udnyttet i den tværgående løsning af opgaver og i mødet med eksterne samarbejdspartnere.

Målet med visionsarbejdet har derfor også været at få hovedsøjlerne i forvaltningen til at spille bedre sammen på tværs i en række opgavefællesskaber og dermed styrke arbejdet med byens udvikling i et bredt perspektiv – både i samarbejder internt og eksternt. Det skal ske gennem fokus på "opgavefællesskaber" fremfor "faglige fællesskaber" og med et stærkt fokus på at udvikle evnen til at tænke tværfagligt. Visionsprocessen har været ejet af forvaltningens øverste ledelse og en chefgruppe. I forløbet er repræsentanter fra medarbejdere og ledere blevet inddraget, samarbejdspartnere i andre forvaltningsgrene har også bidraget med indsigter.



Tre råd fra Søren Windell og Erik Jespersen

Definer et mål med visionsarbejdet

– og forbered jer på at blive overrasket. Det er vigtigt at have en klar ide om, hvad man vil opnå, og hvor man vil hen med indsatsen – men lige så vigtigt er det ikke at skrive konklusionen på forhånd.

Find ud af 'hvor står vi?'

Involver medarbejdere og hav modet til at spørge andre, hvad de synes om mødet med organisationen – og ret så blikket på det, I vil opnå.

Brug fremtidsbilledet

til at nedbryde visionen til håndgribelige handlinger og små, løbende justeringer, som kan følge op på visionsforløbet.

Der har været mod til at spørge ind til, hvad andre oplever i samarbejder, at sætte sig den andens sted og være nysgerrig efter at høre om, hvad andre har på spil.

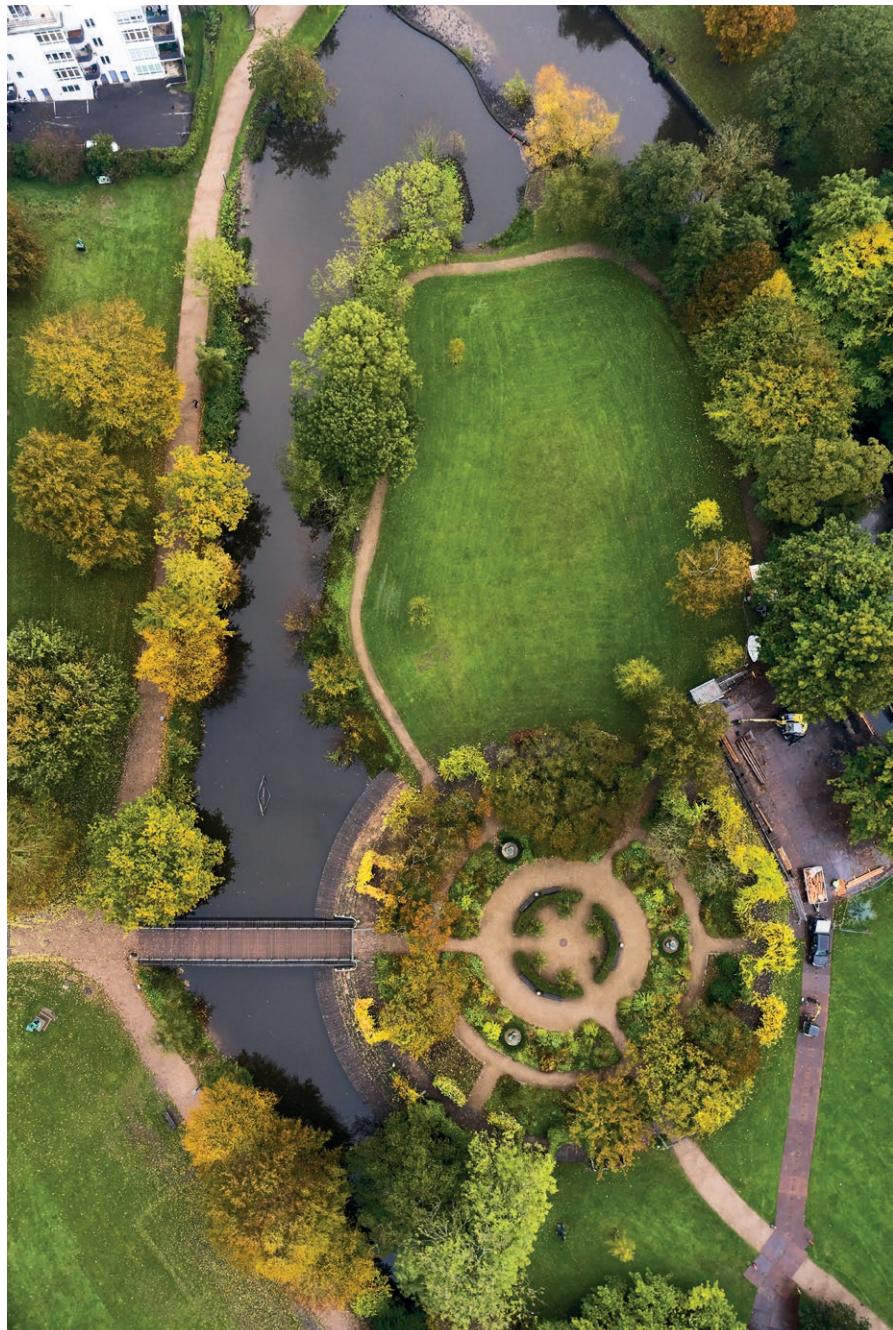
Plads til at diskutere, være nysgerrig og markere milepæle

I visionsprocessen har der været mulighed for at diskutere de værdier, der er blevet formuleret undervejs i forløbet. Det er sket i en erkendelse af, at afhængig af hvem der læser, så kan ord og udsagn opfattes forskelligt. Særligt drøftelser om værdiords betydning har været værdifuldt. Det har fået organisationen til at rykke tættere sammen, og det har givet rum til at finde ind mod en fælles forståelse af det, alle arbejder for og med – byens udvikling.

Den fælles vision og det værdisæt, som er en del af grundfortællingen, er nu det, forvaltningen lægger til grund for fremadrettede ansættelser. Visionen bliver aktivt sat i spil i organisationens kulturudvikling. Derfor ser man også ved de årlige lokallønsforhandlinger, at der benyttes kriterier, som afspejler visionen og værdisættet i grundfortællingen.

“Vi har ikke opfattet diskussioner om værdier undervejs som noget negativt, men som et udtryk for engagement og derfor som noget positivt! Der er efter visionsprocessen en større nysgerrighed på hinandens faglige felter, og der er fokus på at lykkes sammen i opgaveløsningerne”, fortæller Erik.

“Vi markerede lanceringen af visionen og grundfortællingen ved en fast årlig tradition – forvaltningens nytårskur. Det er væsentligt at markere milepælen og signalere, at nu retter vi ryggen, ser fremad og ryster forhistorien af os. Fremover vil vi også udnytte de muligheder, vi har til at gentage visionen, formålet og de værdier, som er beskrevet i grundfortællingen. Men én ting er at lancere resultatet af en visionsproces – en anden vigtig del er at sikre, at vi hele tiden holder fokus på vores vision og værdier. Når vi arbejder med de daglige opgaver, når vi sætter nye skibe i søen, og når der kommer svære sager”, fortæller Søren.



Bylaboratorier skal fremme ny viden om reduktion af CO₂ gennem byomdannelse

Der er et presserende behov for at ændre den gængse praksis indenfor byplanlægning og gentænke vores tilgang til byudvikling og den fysiske planlægning for at skabe mere bæredygtige bysamfund. Dette kræver nye arkitektoniske planlægningsmetoder og visioner, der er stedsspecifikke og tilpasset lokale forhold for at sikre konkrete CO₂-reduktioner, øge bykvalitet og trivsel samt forbedre sammenhængen mellem byer og landskaber.

I Aarhus Kommune etablerer vi by- og landskabslaboratorier som en ny og nysgerrig metodisk tilgang til at skabe synergi mellem viden og praksis i igangværende og kommende projekter og initiativer. Gennem projektet "Omstilling til Bæredygtige Bysamfund" etablerer vi 2-4 bylaboratorier i vores bysamfund, der skal fungere som pilotcases for fremtidige bylaboratorier. Disse er tænkt som Aarhus Kommunes eksperimentelle rum, hvor vi sammen og på tværs af offentlige institutioner, civilsamfund, erhverv og vidensinstitutioner kan afprøve og udvikle arkitektoniske og stedsspecifikke metoder og løsninger.

Som afsæt for en omsætning af viden til håndgribelige mikroeksperimenter tager vi udgangspunkt i arkitektoniske, kreative og æstetiske metoder. Det kan være alt fra konkrete omdannelser, visions- og strategiplanlægning til udvikling af fremtidsscenerier. Formålet er at reducere CO₂-udledningen. Vi fokuserer på tværgående emner, der binder systemer sammen og skaber relationer mellem det naturlige, det fysiske og det sociale. Vores mål er at løfte bykvaliteten, beboeligheden for flere livsformer og styrke sammenhængskraften i vores byer. Vi arbejder mod at skabe et vidensbaseret besluningsgrundlag, der forener stedsspecifik indsigt med de overordnede klimamål og bidrager til betydelige CO₂-reduktioner.

Etableringen af bylaboratorier i Aarhus er allerede i gang, i de kommende år vil vi udvikle dem gennem konkrete pilotcases. Bylaboratorierne repræsenterer således en både praktisk og teoretisk funderet tilgang til byomdannelse, hvor byens udvikling bygger på en dyb forståelse af lokale forhold.

Fire centrale elementer karakteriserer denne tilgang:

1. Steds-konstruktion

Som analytisk værktøj giver stedskonstruktion mulighed for at undersøge og forstå de praksisser, der ligger til grund for planlægning, udførelse og drift. Dette skaber en forbindelse mellem teoretiske koncepter og daglige praksisser, hvilket er essentielt for at omsætte abstrakt viden til konkrete handlinger. Det handler om både at udvide måden, hvorpå vi aflæser steder, at give lokalsamfundet en tydelig stemme og en dybere forståelse af deres omgivelser.

2. Forankring

Bylaboratorierne er dybt forankret i den lokale kontekst, hvilket betyder, at løsningerne skræddersys til de specifikke behov og udfordringer, som den pågældende by står over for. Dette skaber relevans og øger sandsynligheden for en vellykket implementering.

3. Adaptivt

Bylaboratorierne anerkender behovet for adaptive løsninger, der kan justeres og tilpasses i takt med ny viden, skiftende behov og politiske visioner. Med en solid forankring i iterative designprocesser arbejder bylaboratorier målrettet på kontinuerligt at formidle viden, så den løbende forankres hos alle aktører. Dette muliggør læring fra både fejl og succeser. Fokus er på procesorienteret vidensopbygning med målet om at skabe en fleksibel og adaptiv tilgang til byudvikling.



Af postdoc **Kasper Albrektsen** og stadsarkitekt **Anne Mette Boye**

4. Forandringskapacitet

Med bylaboratorier øges og udforskes byens kapacitet til forandring. Dette involverer ikke kun teknologiske og anlægsmæssige løsninger, men også sociale og institutionelle innovationer, der kan drive en bredere bæredygtig omstilling. Dette er samtidigt også en øgning af den kommunale forandringskapacitet i forhold til politisk praksis og den kommunale byplanlægning.

Bylaboratorier i et nationalt og internationalt perspektiv

Internationalt har bylaboratorier været brugt i flere år til at fremme bæredygtig byudvikling. Vi står derfor på skuldrene af mange andre, og vi begynder derfor med at samle erfaringer fra både danske og internationale referencecases. I Danmark lader vi os blandt andet inspirere af Københavns Kommunes områdeforsnelser, som er særligt interessante i forhold til tværsektorielt samarbejde og organisering. Indledningsvis henter vi også læring og modeller fra tre europæiske byer: Amsterdam, Berlin og Hamborg. Vi hører meget gerne fra jer, hvis I har forslag til andre steder, vi bør undersøge nærmere.

I Amsterdam har man etableret Amsterdam Institute (AMS) som et forpligtende samarbejde mellem vidensinstitutionerne TU Delft, Wageningen University og MIT. Sammen med byen Amsterdam har AMS oprettet bylaboratorier for at udforske, lære og skabe stedsspecifik forandring. Et af deres projekter, De Ceuvel, har med et 10-årigt perspektiv omdannet et tidligere skibsværft til en hub for innovation og kreativitet. Her har man gennem fælles oplevelser og involvering i kreative projekter undersøgt, hvordan en kultur baseret på kollektive idealer og visioner kan skabe et mere bæredygtigt og cirkulært fællesskab. Vi er særligt interesserede i at undersøge AMS organisering og deres metodiske tilgang. Derudover er vi også nysgerrige på de konkrete bæredygtige perspektiver i forhold til deres bymæssige projekter og omkring Amsterdam.

I Berlin har man etableret samarbejdet Stadt Manufaktur Berlin med TU Berlin som hovedaktør. I dette samarbejde har man gennem flere bylaboratorier foretaget forskellige eksperimenterer såsom at undersøge omdannelse af gader i Berlin til fællesrum for fodgængere og cyklister samt testet forskellige former for borgerinvolvering. Vi er også inspirerede af projektet "Neighbourhood Protection versus Climate Protection," hvor man har udforsket de udfordringer og konflikter, der opstår i forsøget på at bevare et bykvarters egenart og kulturhistorie samtidig med behovet for klimatilpasning og omstilling mod bæredygtighed.

I Hamborg har Hafencity University som hovedaktør i flere år arbejdet med landskabslaboratorier (Hafenlabor) i forbindelse med omdannelsen af områder langs Elbens flodbredder. Landskabslaboratorier kendetegnet ved deres store skala og lange tidsperspektiver i modsætning til de bylaboratorier i Sverige, vi også finder inspiration i. Her har man med udgangspunkt i projektet KonstKiosk etableret små og midlertidige bylaboratorier og anvendt kunstneriske tilgange i byomdannelsesprojekter i Malmø og Kalmar. Målet har været at styrke forståelsen af omdannelsesprocessernes nødvendighed og fremme en bredere inddragelse.

Ved at undersøge de nævnte bylaboratorier håber vi at lære af deres erfaringer til opbygningen af bylaboratorier i Aarhus. Samtidig ser vi behovet for at foretage vores egne undersøgelser. De bylaboratorier, vi henter inspiration fra, bygger på quadruple helix-modeller dvs. samarbejder mellem vidensinstitutioner, civilsamfund, virksomheder og det offentlige, hvor vidensinstitutionerne typisk er hovedaktører. I vores tilfælde er Aarhus Kommune hovedaktøren bag Aarhus By- og Landskabslaboratorium med vidensinstitutioner som Arkitektskolen Aarhus som partner. Denne struktur skaber en anderledes dynamik og gør bylaboratorierne mere forpligtende, hvilket vi ser som en styrke i vores tilgang, men hvor vi mangler viden og erfaring.

Sammen og sideløbende med undersøgelsen af nationale og internationale referencecases dykker vi ned i bæredygtighed, fysisk planlægning og byomdannelse. Hvor kan vi med den fysiske planlægning konkret skabe omdannelse, der giver mere bæredygtige bysamfund? Med hvilke tilgange kan vi skabe byomdannelse i forskellige bytypologier, der skaber en CO₂-reduktion? Vi ønsker at blive klogere på, hvilke konkrete værktøjer og metoder vi reelt set kan anvende for at skabe målbare og konkrete bæredygtige resultater gennem byomdannelse.

Om projektet

Projektet Omstilling til Bæredygtige Bysamfund er forankret hos Stadsarkitekt Anne Mette Boye i Aarhus Kommune med Arkitektskolen Aarhus og Dansk Byplanlaboratorium som partnere og støttet af en bevilling fra Innovationsfonden. Postdoc Kasper Albrektsen vil være en del af projektet i hele forløbet fra april 2024 til 2027.

Projektet undersøger, hvordan vi gennem fysisk planlægning kan bidrage til at reducere CO₂-udledning og øge bykvaliteten i vores byer.

Vores fokus er på at afprøve forskellige tilgange, der tager højde for de unikke udfordringer og potentialer i forskellige bytypologier. Samtidig arbejder vi på at udvikle metoder til at udpege, værdisætte og skabe stedsspecifikke løsninger, der både reducerer CO₂-udledning og integrerer bæredygtige principper.

Hvis du har spørgsmål, ønsker at dele viden eller har kommentarer, er du meget velkommen til at kontakte Kasper på kal@aarch.dk.



Kurser og konferencer – ses vi?

dansk byplan
laboratorium

Planlægning for fritiden

Byplanhistorisk Seminar 2024



Fritid er en moderne foreteelse – et resultat af særligt det 20. århundrede, som skabte nye institutioner, geografiske og funktionelle strukturer. Adskillelsen af fritid, bolig og arbejdsplads og af arbejdstid og fritid satte spor i samfundets sociale og kulturelle strukturer, og førte fysiske, rumlige forandringer med sig. **Få et kritisk blik på fortiden og forstå samtiden!**

11. november i København

Udbygningsaftaler og medfinansiering fra A til Z

Arbejder du med planlægning og etablering af infrastruktur?



Du får en grundig indføring i udbygningsaftaler og de forskellige medfinansieringsmuligheder som vejbidrag og adgangstilladelser. Vi tager udgangspunkt i aktuelle sager, som f.eks. den fra Aalborg Kommune, og gennemgår de praktiske fordele og ulemper ved de forskellige løsninger. **Tilmeld dig i dag og få styr på medfinansiering!**

12. november på Fyn

Oktober

November

Lokalplanlægning i praksis

Er du planlægger i det offentlige eller private, og arbejder du med lokalplaner?



På dette intensive 2-dages kursus styrker du dine færdigheder inden for lokalplanlægning. Vi fokuserer på formelle og juridiske rammer samt sammenhængen mellem vision og lokalplanens formål, bestemmelser og redegørelse. Bliv klædt på til at udarbejde bedre lokalplaner og sikre sammenhæng mellem planlægning og administration. **Sikr dig din plads og få redskaber til lokalplanlægning i praksis.**

23.-24. oktober 2024 i Roskilde

Bæredygtig planlægning

Vil du implementere bæredygtige tiltag i din planlægning?



Få værktøjer og viden til at integrere bæredygtighed i den fysiske planlægning. Vi ser på, hvordan du kan styrke bæredygtighed i kommunale projekter, og du får praktiske metoder til at fremme grøn omstilling. Kurset afholdes i samarbejde med Rådet for Bæredygtigt Byggeri. **Kom med og styrk dine bæredygtighedskompetencer!**

15. november i København og 27.-28. november i Kolding