

# 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 borgernes 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 CO<sub>2</sub>-udledning kommer fra transport, er grøn mobilitet en klar nøgleprioritet for at blive CO<sub>2</sub>-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 trafiksikkerhedsmæssige 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.

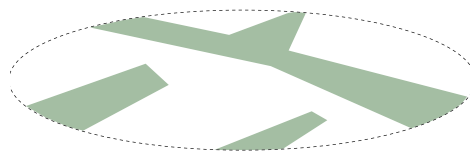
### En palet af positive effekter

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.

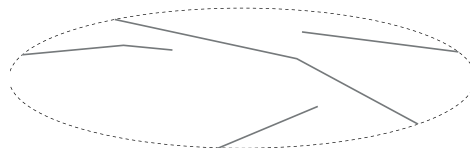
I et omfattende videnskabeligt studie af viden om sammenhængen mellem folkesundhed og grønne miljøer fandt man, at tilgængeligheden til grønne stier og områder i byer kan fremme en mere aktiv livsstil herunder øge motivationen til at cykle og gå. Studiet fremhæver en række positive effekter af grønne 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.

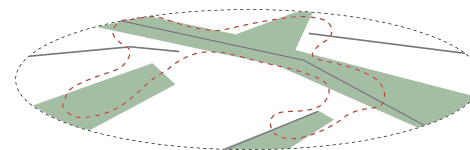
Så et styrket tværgående samarbejde kan i dette tilfælde fremme en mere bæredygtig måde at bevæge sig på, større sundhed blandt borgerne, bedre CO<sub>2</sub>-regnskab, øget tryghed, glattere og mere engagerede borgere og større social sammenhængskraft. Klima bliver her omdrejningspunkt for også at øge livskvaliteten hos den enkelte borger.



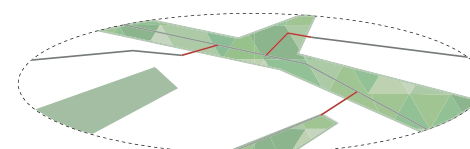
**Kortlægning af den grønne struktur i byen**



**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

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.