

Byfortætning og byspredning følges ad

Byfortætning er et varmt emne lige nu, og har været det gennem en årrække. Tættere byer er blevet sund fornuft i byplanlægningen, og større og mindre byfortætningsprojekter skyder op i mange danske byer. Men samtidig bygges der på nyt på bar mark, særligt i de mindre byer. Byfortætning og byspredning følges ad – hvem vinder?

Af lektor Christian Fertner og professor Gertrud Jørgensen, Københavns Universitet og ph.d. i strategisk byudvikling Søren Smidt-Jensen, Smith Innovation

Byfortætning og mere kompakte byer anses af mange som en af de vigtigste strategier for at skabe en bæredygtig byudvikling – både i miljømæssig, social og økonomisk forstand. Det argumenteres, at den tætte og kompakte by har miljømæssige fordele – den bruger mindre areal per person og opvarmning og transport kan foregå mere effektivt. Samtidig understøtter fortætning en blandet og levende by, og endelig giver det en god økonomi for investorer og kommune. Byfortætning er bl.a. den centrale tanke i koncepter som '15 minutters byen'. Men der stilles også spørgsmålstegn ved byfortætning som en mirakelkur. Der stilles bl.a. spørgsmål til, om byfortætning går ud over byernes grønne områder, der både har en vigtig rekreativ rolle og som også har en afgørende funktion i håndtering af byernes klima- og biodiversitetsudfordringer.

I danske byer – store som små – fortættes der på livet løs, først og fremmest på tiloversblevne arealer, hvad

enten det er helt tomme arealer eller arealer med eksisterende bygninger der genanvendes. Men CO₂ og klima har ikke været de vigtigste argumenter for de seneste års fortætning i danske byer. Fortætning har primært været drevet af en vækst- og markedsdrevet dagsorden og muligheden for at skabe attraktive byer for byliv og bosætning. Projektet, der ligger til grund for denne artikel, er drevet af en nysgerrighed efter at finde ud af, hvad der sker i Danmark lige nu: Hvor sker byfortætning i Danmark? Hvordan giver det sig konkret til udtryk i danske byer? Og hvilken virkning har byfortætning egentlig i forhold til en bæredygtig udvikling og grøn omstilling?

For at undersøge det har vi læst en mængde litteratur, analyseret geodata, og besøgt 10 kommuner, der arbejder med fortætning, nemlig Esbjerg, Frederikssund, Halsnæs, Hillerød, Holstebro, Odense, Ringsted, Roskilde, Silkeborg og Viborg.

Danske byer spredes mere end de fortættes

Mens der er stor interesse og aktivitet i kommunerne omkring fortætning af enkelte områder, afspejler det sig i mindre grad i det samlede arealforbrug til byformål i Danmark. Kun i fem kommuner er arealet per person faldet markant mellem 2012 og 2022, syv kommuner har en næsten neutral udvikling, mens resten af kommunerne har fået et større arealforbrug per person. Alle kommuner undtagen én har fået nyt bebygget areal i kommunen i samme tidsrum. Mens det typisk er større byer og udbyggede forstadskommuner, der har øget tætheden, ses faldende tæthed størst i udkantskommuner. I en række vækstkommuner sker der også både en byspredning og nyudlæg af bebygget areal.

Der sker altså ingen fortætning på nationalt niveau – lokal fortætning opvejes af nye tomme arealer, nyudlæg på bar mark og større boliger.



CENTER FOR STRATEGISK BYFORSKNING

Center for Strategisk Byforskning består af forskere fra Aalborg Universitet, Arkitektskolen Aarhus, Det Kongelige Akademi, Roskilde Universitet og Københavns Universitet. Dansk Byplanlaboratorium er partner. Formålet med centeret er at generere og formidle strategisk viden, der kan matche den dynamiske og globale udvikling. Dette gøres bl.a. gennem forskningsaktiviteter og konferencer. Vi vil fremover bringe artikler fra deltagerne i Center for Strategisk Byforskning. Læs mere om Centeret på byforskning.ku.dk/om-csb





Fotos: Gertrud Jørgensen

Data viser i øvrigt, at væksten af etageareal i og omkring bymidterne er relativ stor, men vækst i befolkning, arbejdspladser og service er endnu højere. Samtidig blev der også bygget mange etagemeter på bar mark, typisk boligområder uden arbejdspladser eller service. Kun en tredjedel af alle nye etagemeter blev opført stationsnært. I flere kommuner ser det ud til, at potentialet for at bygge stationsnært ved de eksisterende stationer kunne udnyttes bedre.

Byfortætning som strategi og som bygget miljø

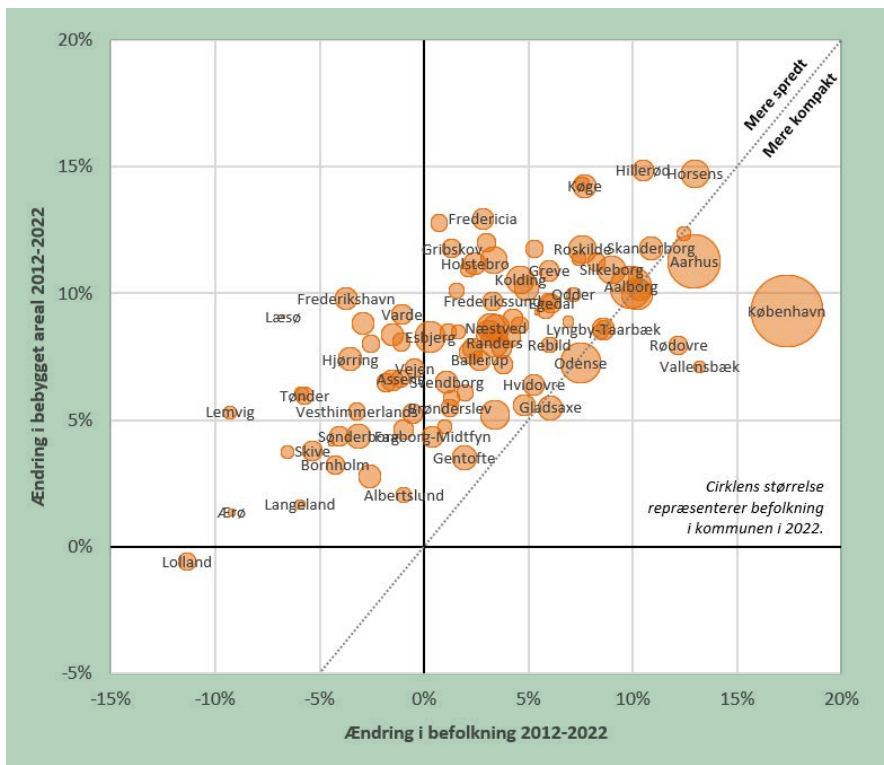
Markante omdannelsesprojekter har præget mange danske byer i de seneste årtier. I kommunernes planstrategier og kommuneplaner italesættes

fortætning på forskellig måde alt efter hvilke politiske mål og prioriteringer, der er med byudviklingen. De store byudviklingsprojekter sætter et markant præg på byen og spiller en strategisk rolle som katalysator for byudviklingen, både i forhold til at skabe bedre sammenhænge i byen og i forhold til at skabe byliv. Kommunerne spiller ofte en aktiv rolle ved at erhverve strategisk vigtige arealer, samarbejde aktivt med investorer og fonde og ved at bidrage med ny infrastruktur, som er en forudsætning for, at byfortætningen kan ske. Det har matchet en høj investeringslyst fra markedet i centralt beliggende etageboliger. CO₂ og klima har været sekundære argumenter i de seneste års fortætning i danske byer.

Fortætning kan være en bypolitisk

kampplads, især når det drejer sig om højhuse og om konsekvenserne for parkering. Faglige argumentationer fra embedsværket om det hensigtsmæssige i stationsnær udvikling og begrænsning af parkering er ikke altid tilstrækkeligt til at fastholde vedtagne politiske strategier og mål i forhold til klima og bæredygtighed.

De store byudviklingsprojekter planlægges og designs i vid udstrækning som områder af høj kvalitet. Alligevel kan det konstateres, at nogle af dem er meget tætte, at der ofte mangler helt nære grønne områder, eller at friarealerne er presset af cykelparkering, lokal afledning af regnvand og affaldssortering i mange fraktioner, så der ikke er meget plads til bolignære grønne områder. Og klassiske dyder



Figur 1 viser ændring i etageareal per person fra 2012-2022. Kommuner med et fald i befolkningen har typisk et stigende bebygget areal per person. Men også i en række vækstkommuner, som Hillerød, Horsens, Køge og Fredericia, stiger byarealet per indbygger. De områder der bliver tættere, er storbyer og allerede udbyggede forstadsområder.

Lidt begreber

Byer kan fortættes ved, at bygningsmassen per byareal-enhed øges (**strukturel tæthed**, fx etagemeter per km²), eller ved at antallet af personer eller funktioner per byareal-enhed øges (**funktionel tæthed**, fx antal personer eller butiksareal per km²). De vil ofte følges ad, men hvis etagearealet per person øges, kan den strukturelle tæthed øges, samtidig med at den funktionelle tæthed mindskes.

Størrelsen på "by" er ikke det afgørende for byfortætningsprocessen; det kan ske i store byer eller landsbyer.

Byers tæthed kan måles *regionalt* (et større byområdes samlede tæthed) eller *lokalt*, fx i et omdannelsesområde. Høje lokale tætheder i enkeltområder er ikke nødvendigvis lig med høj regional tæthed, men bidrager til den.

Byfortætning sker oftest gennem *omdannelse* af eksisterende byareal (fx nye funktioner på forladte erhvervsarealer), men kan i princippet også ske gennem *nyudlæg* af tætte byområder, der øger den samlede regionale tæthed.

Regional tæthed er særligt af betydning for transportstruktur og klimaudslip. Lokal tæthed er særligt af betydning for byliv og boligkvalitet.

Stor tak til kommuner og fagpersoner for at bidrage og til Realdania for støtte til projektet.

såsom lysafstand, også i stuelejligheder, kan have trange kår. I de byer, der vokser kraftigst, er der behov for "skohorns-planlægning", hvor samlokalisering af bygninger, funktioner, byinventar og blå-grønne områder i høj grad må fin-planlægges.

Fortætning og bæredygtighed

Selv om bæredygtighedsdagsordenen ikke spiller den store rolle i kommunernes ønsker om byfortætning, er det alligevel interessant, fordi tæthed er 'markedsført' som et kinderæg, der kan hjælpe både klima, byliv og investorer. Det er ret sikkert at sige, at tætte byer er mere CO₂-effektive end spredte byer, hvad angår forbruget af energi til transport. Det er først og fremmest den regionale tæthed, der tæller: afstanden fra boligen til centrum samt ikke mindst boligens og arbejdspladser lokaliserings i forhold til knudepunkter i det kollektive transportsystem. Det er ikke så vigtigt, om lokale tætheder er meget høje – der er ikke grund til at bygge højhuse for miljøets skyld. Integration af servicefunktioner såsom butikker og uddannelse i en relativt tæt bystruktur understøtter lavere CO₂-udledning, formentlig gennem mindre bilbrug og bedre mulighed for at cykle eller gå – den såkaldte 15-minutters by.

Der er behov for grønne områder, som er tilstrækkeligt store og veldegnede til at kunne understøtte multifunktionalitet: håndtering af regnvand,

levested for dyr og planter, samt rekreativt brug for mennesker. Det sidste er vigtigt for vores fysiske og mentale sundhed.

Fortætning løser ikke i sig selv alle byernes udfordringer med bæredygtighed. Fortætning drevet af en vækstdagsorden er ikke i sig selv bæredygtig. Store fortætningsprojekter kan have et demokratisk underskud og være uflexible 'klodser' i byudviklingen.

Potentielt bæredygtige bystrukturer?

I de seneste år er der kommet forslag om mere nuancerede og helhedsorienterede betragtninger på både omkostninger og fordele ved fortætning. Det er også blevet pointeret, at byfortætnings positive effekter ikke kommer af sig selv. En mere grundlæggende kritik er, at fortætning ikke for alvor 'afkobler' økonomisk vækst fra ressourcforbrug. Adfærd er et vigtigt element, dvs. på trods af at en person bor i et tæt byområde, hvor der principielt burde være muligt at have en stor andel af cykel- og gangtrafik, så kan der være andre forhold, der gør, at bilen vælges i stedet eller flygter til sommerhus eller på flyrejser så snart, det kan lade sig gøre. Det er foreslået, at der arbejdes med begrebet "potentielt bæredygtige bystrukturer og tætheder". Den tætte by skal også accepteres af beboerne og brugere for at kunne fungere efter hensigten.