

Otte principper for en bæredygtig byudvikling i Hovedstaden

- en sammenfatning af fire møder i IDA om Hovedstadens planlægning

Klimakrisen, truslen mod den biologiske mangfoldighed og stigende social ulighed gør det nødvendigt at gentænke fundamentet for landet og byers udvikling, og vurdere om de traditionelle økonomi- og planlægningsmodeller skal ændres grundlæggende.

Denne generelle problemstilling er i Danmark særligt nærværende i hovedstadsområdet, på grund af den bymæssige koncentration og kompleksiteten, men alle andre byområder i Danmark kæmper i større eller mindre grad med de samme problemstillinger.

Hovedstaden er langt mere end Københavns Kommune og omfatter forstæder og omegnskommunerne som samlet byområde. Hovedstadsområdet skal håndtere forsyninger, infrastruktur og i udveksling af ressourcer, varer og mennesker - bredt sammenfattet som hovedstadens metabolisme.

I en situation, hvor både landsplanlægning og regional planlægning er fraværende, er der behov for at få gentænkt, hvorledes udfordringer fra byudvikling, klimaforandringer, mobilitet og demografi kan tages op i en større helhed, end hvad de enkelte kommuner kan håndtere. I denne sammenhæng kan den aktuelle debat om en ny fingerplan blive central.

Fire selskaber i Ingeniørforeningen i Danmark, IDA, der dækker områderne: Trafik- og byplan, Grøn teknologi, Teknologivurdering og Risikoforhold har stillet spørgsmålet, hvordan Hovedstaden kan gå foran i en reel bæredygtig udvikling? Hvordan skal vi forme fremtiden, mens vi bevæger os ind i ukendt land med nye risici?

Spørgsmålet blev stillet til fagfolk, forskere og debattører på fire møder fra august til oktober 2024 om en fremtidig bæredygtig udvikling af Hovedstaden.

Møde 1: Bæredygtig udvikling i Hovedstaden - er et kursskifte på vej?

Møde 2: Hovedstadens demografi, erhverv og arealer

Møde 3: Hovedstadens infrastruktur og transport

Møde 4: Fremtidens byudviklingsmodel for Hovedstaden

Planlægningsgruppen har sammenfattet anbefalingerne fra de fire møder i de følgende 8 principper for Hovedstadens udvikling. Vi håber, at dette første bud på principper kan være inspiration til den kommende planlægning af den samlede Hovedstad samt være inspiration for den sammenfattende planlægning i hele landet.

1. **Bæredygtig byudvikling med respekt for de planetære grænser skal være et bærende princip**

En bæredygtig udvikling, som respekterer de planetære grænser, udfordrer for alvor det traditionelle vækstbegreb.

En sådan reelt bæredygtig udvikling skal sætte rammer for det gode og bæredygtige liv i alle aspekter, og med fokus på byudvikling ser vi primært på krav til, hvordan den bæredygtige by kan etableres.

Ressourceforbruget og CO₂ udledningen fra nybyggeri og nye anlæg skal begrænses. Bedre udnyttelse af eksisterende bygninger og anlæg må være første prioritet. Der er et stort potentiale i at udnytte den eksisterende bygningsmasse bedre.

Der er i byggebranchen skabt opbakning til 'Reduction Roadmap', hvis mål er, at udledningen pr. m² bebygget areal skal reduceres med 95% frem til 2050. I forhold til det aktuelle Bygningsreglement skal udledningen ca. halveres allerede nu. Der er stor opbakning i branchen til målet, og det vidner om, at det kan lade sig gøre.

For at sikre at bæredygtig udvikling ikke standser ved målsætninger, må der fastlægges et indikatorsystem, så man sikrer, at alle visioner og planer gøres målbare – og at man løbende rapporterer på dem.

2. Byudviklingen skal understøttes af økonomiske modeller, der giver plads til alle samfundsgrupper

Social bæredygtighed og balance mellem by og land skal prioriteres. Der skal skabes byområder med blandet befolkning, og det gode liv skal skabes både i og imellem husene. Den aktuelle økonomimodel i byudvikling i Københavns kommune betyder, at der skal bygges meget tæt for at kunne finansiere infrastruktur (Metro) og By og Havns aktiviteter. I fremtiden må man prioritere lavere tætheder, grønne områder og alment byggeri.

Ved at integrere alment byggeri også i de eksisterende byområder, kan den sociale integration forbedres. Det kræver, at byggegrunde kan tilvejebringes til en langt lavere m² pris end i dag. Der skal bygges for både unge og ældre.

Der skal fokus på at skabe rammerne for et godt byliv med fællesskaber og natur i bydelene. Der er desuden behov for, at alle byers – også de mindre bysamfunds – potentialer udnyttes.

Fortætning er et godt og bæredygtigt princip, bl.a. fordi der skabes mindre biltrafik og lavere energiforbrug, men der er grænser. I den tætte by skal der være plads til natur, det rekreative og at skabe fællesskaber.

3. Kystsikring omkring Storkøbenhavn skal prioriteres høj

Hidtil har politiske infrastruktaftaler alene omfattet trafikal infrastruktur. Med et stigende havvandsspejl og kraftigere storm- og regn hændelser skal man prioritere infrastruktur, der tilpasser bebyggede områder til meget mere vand, og man skal undgå at bygge i udsatte områder. Behovet for sikring mod hav- og regnvand er påtrængende, så beredskab, lovgivning og finansiering bør afklares. Klimatilpasningen giver desuden nye muligheder for at genskabe af natur og rekreative områder.

Vedvarende energianlæg og fjernvarme er væsentlige for den grønne omstilling og skal prioriteres ressourcemæssigt.

Alle former for anlægsarbejder belaster både økonomisk og med materialer og arbejdskraft og bidrager væsentlig til CO₂ udledningen. Derfor skal anlægsarbejder prioriteres på tværs af sektorerne. De nødvendige anlægsprojekter må udføres med en minimal CO₂ udledning og begrænset træk på naturressourcerne.

4. Hovedstaden skal planlægges ud fra et regionalt helhedssyn

Både Københavns kommune og omegnskommunerne er del af en større sammenhængende by, og bør planlægges ud fra et helhedssyn på det samlede funktionelle byområde. Den nuværende kommuneplanlægning, hvor hver kommune planlægger for sig selv, fungerer ikke i hovedstaden. Der skal etableres en helt ny model for, hvordan de planlæggende myndigheder skal samordne og koordinere frem for at konkurrere. Det er temaer som byvækst, infrastruktur, kollektiv trafik, kystsikring, grøn trepart og meget mere, der i Hovedstaden og på landsplan kræver samordning. Der skal ikke alene være tale om koordinering, men om et nyt paradigme, der sikrer en sammenhængende planlægning indenfor de planetære grænser. Der er behov for et statsligt initiativ, der kan sikre dette.

En bred folkelig mobilisering og involvering bør indgå i et sådant nyt paradigme.

5. **Fingerplanen skal nytænkes**

Fingerplanen har været grundlaget for den regionale udvikling, og har med gode resultater sikret tilgængelighed til regionens arbejdsmarked og skabt en overordnet struktur for byudvikling og grønne områder. Fingerplanen er imidlertid ikke videreudviklet til fremtidens udfordringer, hvor fokus ikke er på vækst. Behovet for en regional tænkning på tværs af by- og trafikplanlægning er ikke mindre i dag, hvor en ny fingerplan skal leve op til krav om bæredygtighed og respektere de planetære grænser.

Byens funktionalitet er ændret markant siden fingerplanen blev udviklet. Mobiliteten er i mindre grad ind og ud fra centrum og i højere grad på kryds og tværs. Fingerplanens udvikling har resulteret i meget begrænset social integration, og det må fremtidens regionale tænkning og planlægning rette op på.

Det er vigtigt at visionerne i det kommende planlægningsparadigme står klart og sigter mod den nødvendige omstilling.

6. **Befolkningstilvæksten flader ud – det giver rum for at revurdere byudviklingen**

Der er behov for at revurdere det politisk pres for at bygge flere boliger i hovedstaden. I den nye kommuneplan for København skabes der rammer for at opføre 40.000 nye boliger over de næste 12 år og samme væksttænder præger omegnskommunerne. Det sker i en situation hvor fødselsraten er faldet fra 1,9 til 1,5. Danmarks Statistik forventer, at befolkningen frem mod 2060 samlet vokser med ca. 216.000. Heraf forventer Københavns Kommune, at 55% svarende til 112.000 vil bosætte sig i København.

Befolkningsudviklingen gør det nødvendigt at revurdere strategier for byudvikling og håndtere den lavere befolkningstilvækst. Lavere fødselsrate og længere levetid betyder, at befolkningen vil skrumpes uden indvandring.

Frem for en planlægning, hvor hver kommune prøver at tiltrække flest mulige nye skatteydere, skal man se realistisk på den forventede befolkningsudvikling og revurdere placering og boligtyper, så nye byområder sikres en socialt balanceret, bæredygtig udvikling.

7. **Der er arealer nok til en bæredygtig udbygning af hovedstaden**

Lad os tage udgangspunkt i det, vi har og som fungerer godt, så vores indgreb i naturen og ressourceforbruget kan reduceres.

Lavere befolkningsvækst og behov for mindre areal til ny byudvikling betyder, at der rigeligt areal til den efterspørgsel, der måtte være efter nye boliger og erhverv. Stationsnært ved de eksisterende stationer i Hovedstaden er der mindst 3 gange så meget areal, som man forventer at skabe ved at anlægge Lynetteholm. Man bør derfor satse på en byudvikling i mindre skala spredt i hele Hovedstaden, frem for at koncentrere byudviklingen på steder, hvor der skal etableres både nye arealer og meget ny infrastruktur. Det vil være en langt billigere og mindre ressourcekrævende udvikling – og der kunne skabes gode muligheder for en mere ligelig udvikling af hovedstaden.

8. **Trafikplanlægningen skal fremme kollektiv trafik og understøtte regional sammenhæng**

Biltrafikken har i 60'erne og 70'erne fået alt for stor plads i Hovedstadens trafikplanlægning. Den traditionelle "predict and provide" planlægning af vejanlæg skal nu stoppe. Man skal arbejde efter klare målsætninger for mobilitet, klima og miljø frem for forældede samfundsøkonomiske kriterier.

God sammenhængende kollektiv trafik skal sammen med cykeltrafik prioriteres i hele Hovedstaden, så bilen får konkurrence. At styrke den kollektive trafik betyder, at den skal

organiseres meget mere enkelt, fx som i Skåne, og der skal gennemføres en takstreform, der forenkler systemet.

Nye kollektiv trafikanlæg skal etableres, så ressourceeffektivt som muligt. Bedre fremkommelighed for busser og udbygning af S-togsnettet med bl.a. Eksprestunnelen, der optimerer S-togsdriften, er en mere bæredygtig løsning end meget mere metro, og den vil betyde et løft af den kollektive trafik, der kommer mange flere til gode.

Januar 2025



Yderligere information:

IDA Trafik & Byplan:

Lene W. Hartmann lene.w.hartmann@m.ida.dk

IDA Grøn Teknologi:

Michael Søgaard Jørgensen msjo@plan.aau.dk

IDA Risk: Niels Johan Juhl-Nielsen nielsjohan@gmail.com

IDA Teknologivurdering:

Ulrik Jørgensen ulrik@sts-research.dk