

radikale **B**

Radikale Venstres program for 'Planlægning og arkitekturpolitik'

## Radikale Venstres program for 'Planlægning og arkitekturpolitik'

### Begrundelse for forslaget

Radikale Venstres program for planlægning og arkitekturpolitik knytter an til partiets principprogram af 1997, specielt afsnittene 'Menneske og fællesskab', 'Bæredygtighed' og 'Samfundet, det offentlige og den enkelte' samt de nyeste programmer fra 2012 'Den lange bane', 'Bæredygtighed' og 'Regionalpolitisk program'.

Nedenstående program er rettet mod den byggede og landskabelige virkelighed i Danmark og politikker på statsligt, regionalt og kommunalt niveau, som direkte vil søge at påvirke og forandre denne virkelighed. Formålet er bl.a., at programmet kan indgå i politikken op til og efter kommunevalget i 2013.

Andre spørgsmål af mere indirekte karakter, som også er vigtige i sammenhængen, f.eks. vedrørende arkitektur- og planlægningsprofessionerne, forskning og uddannelse i arkitektur og planlægning, licitationsforhold, dansk eksport af arkitektur og planlægning samt designområdet er ikke medtaget i nedenstående program.

\*

Planlægning og arkitekturpolitik er allerede en del af de bredt forankrede politiske dagsordener i Danmark.

Planlægningsspørgsmål er bl.a. knyttet til planloven (under Miljøministeriet) og udmøntes lovpligtigt i Landsplaneredegørelser, Regionale Udviklingsplaner, Kommuneplanstrategier, Kommuneplaner og Lokalplaner. De første 4 plantyper skal revideres hvert 4 år.

Arkitekturpolitik er senest sammenfattet på statsligt niveau i VK-regeringens arkitekturpolitik af 2007: "Arkitekturation Danmark - rammer for liv - rammer for vækst". I kommunerne påbegyndtes ad frivillighedens vej udarbejdelsen af specifikke arkitekturpolitikker for enkelte kommuner i slutningen af 1990-erne. I dag har lidt over 20 kommuner egne vedtagne arkitekturpolitikker, men godt 2/3 af kommunerne mangler fortsat dette.

I Bygningsreglementet og på anden vis sker der også en løbende tilpasning til øgede krav om bl.a. energibesparelser og CO<sub>2</sub> reduktion.

\*

Set i et internationalt perspektiv er Danmark et land, hvor offentlig planlægning spiller en væsentlig rolle, og hvor der er en lang tradition for at respektere natur, miljø, landskab og kulturarv m.m.. Danmark er også et land med ry for en god arkitektur. Danmark spiller endvidere allerede en rolle som et af foregangslandene indenfor f.eks. bæredygtig omstilling, tilvejebringelse af gode og levende bymiljøer samt fremme af cyklisme.

Hvor der i lande med svagere offentlig styring og mindre kulturel homogenitet i højere grad arbejdes med økonomiske virkemidler for at påvirke landskabet, byerne og byggeriet, så sker det i Danmark i højere grad dels gennem direkte regulering og dels gennem dokumentation, dialog og holdningspåvirkning. Politisk besluttede økonomiske mekanismer spiller alligevel en væsentlig rolle f.eks. for byudviklingen, bl. a. rentefradrag (som efterhånden reduceres) og befodringsfradrag.

De aktuelle udfordringer for Danmark og Radikale Venstre i planlægningspolitikken og arkitekturpolitikken er bl.a. følgende:

- Fremme af bymæssig tæthed og samtidig fremme af det grønne i byerne og i det åbne land
- Fremme af menneskelig mangfoldighed, urbane oplevelser og fællesskaber samtidig med en reduktion af negative aspekter af forstærket segregation
- Innovation i arkitektur og planlægning, bl.a. på baggrund af langt større krav til miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed samt et ønske om øget arkitektonisk profilering
- Bæredygtige nutidige bygninger i forhold til hidtidig dansk bygningskultur
- Bæredygtig trafik kontra befolkningsflertallets præference for egen bilkørsel
- Bæredygtig håndtering af vand i byer, landområder og langs kysterne i forhold til klimændringer
- Helhedsorienterede politikker på statsligt, regionalt og kommunalt niveau i forhold til planlægning og arkitekturpolitik samtidig med en styrkelse af nærhedsprincippet, bl.a. ved inddragelse af virksomheder, borgere og frivillige kræfter.

Radikale Venstres udgangspunkter er demokratiet, at mennesker kan leve bæredygtigt i balance med naturen, at der skal være plads til forskellighed og personlig værdighed, samtidig med at den økonomiske og sociale afstand mellem mennesker ikke skal være for stor.

Staten, regionerne og kommunerne skal gå foran og samarbejde i bestræbelserne på at nærme sig disse mål, men der skal også være plads til at den enkelte, virksomheder, foreninger og lokalsamfund påtager sig at løse fælles opgaver.

Den store omstilling til miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed, som Radikale Venstre ser som nødvendig fra nu af og frem mod 100% vedvarende energi og 90% reduktion af personligt Carbon Footprint i 2050, kommer til at kræve betydelige ændringer indenfor bygninger og anlæg, transport, arkitektur og planlægning.

Regelsystemer og skatte- og afgiftssystemer har brug for omlægninger, som det bl.a. er beskrevet i programmerne 'Den Lange Bane', 'Bæredygtighed' og 'Regionalpolitisk program'. Samtidig er der brug for nye samarbejdsformer og samvirkeformer, herunder en større inddragelse af borgerne og fremme af Lokal Agenda 21 og CSR (principper om samfundsansvar) for offentlige organisationer og private virksomheder.

Når Radikale Venstres holdninger og værdier skal udfoldes i rumlige dimensioner indenfor planlægning og arkitektur, kommer der yderligere udfordringer. Skal bosætning og aktivitet i endnu højere grad koncentreres til de indre dele af de større byer? Hvor omfattende nedrivninger af eksisterende bygninger og anlæg er det rimeligt at sigte imod for at fremme bæredygtighed miljømæssigt, socialt og økonomisk? Hvilke ændringer i arkitektonisk udtryk er acceptable på bygninger som bevares? Det er nogle af de komplicerede spørgsmål, som der vil komme mere fokus på. Bæredygtighed i forhold til naturgrundlaget har imidlertid både en anlægsside og en driftside. Der ligger allerede store materielle ressourcer og et stort energiforbrug bundet i de bygninger og anlæg, der er - selv i de ydre dele af byerne og regionerne. Også socialt og økonomisk er der investeret meget i de eksisterende forhold, både samfundsmæssigt og for det enkelte menneske. Hertil kommer spørgsmål om kulturarven.

Radikale Venstre mener, at arkitektur- og planlægningspolitik skal ses både ud fra hvad der kan gøres på kort sigt og på den virkelige lange bane. Hvert

år øges bygningsmassen med kun ca. 1 %. Bortset fra en del industribygninger står næsten alt der er bygget de sidste 100 år der stadig. Placeringen af gader, veje og andre store anlæg har almindeligvis et endnu længere tidsperspektiv. 2050 horisonten i energipolitikken er derfor en kort horisont for en arkitektur- og planlægningspolitik. I hvert fald når det gælder infrastrukturen, er der allerede nu brug for at tænke længere frem end til 2050.

I Danmark er der almindeligvis ikke stemning for at rive bygninger ned, bl.a. af økonomiske grunde, men også af respekt for beboeres hjem og bygningskulturen. Bygnings- og bymiljøbevaring har normalt stor opbakning. Selv kolonihaveområder etableret på midlertidige betingelser kan det være politisk vanskeligt at røre ved. Folketallet i Danmark er endvidere ret stabilt og det byggede etageareal er allerede stort i forhold til befolkningen, f.eks. er boligarealet over 50 m<sup>2</sup> / person. Husstandsspaltningen er også allerede drevet langt (kun 2,1 personer / bolig). Den første omgang af flytninger fra land til by er for længst overstået. Danmark er nu i gang med anden omgang: tilflytning til de store byområder fra de mindre byer i udkanten. Det er klart begrænset, hvor stor den flytning kan blive, og en betydelig del af den kan sandsynligvis rummes i de større byområders indre dele i forbindelse med byomdannelse, hvis dette er det ønskelige.

Pendlingen til arbejde bliver længere og længere regnet i km, men regnet i tid er pendlingen ret konstant. En del af den lange pendling er betinget af ønsker om at bo på landet og i små samfund. En anden del skyldes store forskelle i boligpriser afhængigt af beliggenhed. En tredje skyldes at boligen fastholdes, når arbejdspladsen skifter, og at der ofte er mere end en 'karriere' i husstanden at tage hensyn til ved valget af boligens placering. Den største del af væksten i pendlingsafstandene skyldes husstandenes boligvalg og kun en mindre del skyldes skift af arbejdsplads. Befordringsfradraget fremmer valg af bopæl langt væk fra arbejde.

Med mindre der kommer en stor tilflytning fra udlandet, er der ikke mange nye brikker at placere på Danmarkskortet. Dette er både en fordel i forhold til en bæredygtig udvikling (mindre materielle investeringer) og en udfordring (energieffektivisering, transportpolitik).

De omstruktureringer af det byggede og det nybyggeri, som vil komme, bliver derfor i betydelig grad afhængigt af prisudviklingen på ressourcer, herunder energi, på verdensmarkedet og af de politiske beslutninger om øget bæredygtighed i Danmark. Med betydelige prisstigninger og store politiske indgreb vil der kunne komme en større ændring af Danmarkskortet.

Danmark er et land, der har ret få tyndt befolkede eller vanskeligt tilgængelige områder uden pendlingsmulighed til større og mellemstore byer. Alligevel er der en særlig problemstilling omkring de dele af landet, hvor der sker tilbagegang i erhverv og befolkning. Det er en særlig opgave, at tage fat på og bruge ressourcerne i disse områder på en fremadrettet og bæredygtig måde.

En Radikal politik på planlægnings- og arkitekturområdet må derfor bygge både på klare langsigtede mål og en gradvis tilpasning af de politiske og økonomiske instrumenter på vejen til disse mål, så alt for bratte politisk besluttede ændringer i rammevilkårene undgås.

### **Målsætninger og virkemidler**

Fremme af bymæssig tæthed og samtidig fremme af det grønne i byerne og i det åbne land

Langt størstedelen af Danmarks befolkning lever i dag i byer, og der foregår nu en vandring fra mindre byer til de større samt en befolkningsmæssig nettotilflytning til storbyområdernes indre dele. Byomdannelse og -fortætninger er i fuld gang, først og fremmest i ældre erhvervs- og havneområder, hvor de oprindelige funktioner er ophørt. I en stor del af forstæderne er den byggede tæthed lav, og der er få mennesker per kvadratkilometer. En lav bytæthed betyder større energiforbrug, bl.a. til transport, langt mellem mennesker og aktiviteter, samt langt til service og effektiv kollektiv trafik.

Der er også fortsat udlagt betydelige områder af ubebygget byzone i byernes periferi, som det i hvert fald nogle steder ville være en fordel aldrig at bebygge, idet byfortætning<sup>1</sup> kunne dække behovet for den videre byudvikling i stedet for.

Byfortætning i en dansk sammenhæng handler ikke primært om højhuse, men først og fremmest om at skabe et mere kontinuerligt bymønster af en passende tæthed. I de indre dele af hovedstadsområdet og de største af provinsbyerne opnås en høj tæthed ved f.eks. mere eller mindre åbne karrebebyggelser i 5-6 etager, i de indre dele af andre byer ved bebyggelse i f.eks. 3-4 etager. Egentlige højhuse kan bidrage yderligere i nogen grad, men er i Danmark normalt kun hensigtsmæssige i særlige placeringer, så kvantitativt spiller de kun en lille rolle for bytætheden samlet set. I mere forstadsprægede områder med overvejende parcelhuse kan kompakte lavtæt områder også bidrage til byfortætning.

Hvor byfortætning ikke alene kan imødekomme fremtidige boligønsker, kan det fortsat blive aktuelt at etablere nye bykvarterer i byernes periferi og boliger i mindre samfund på landet. Også disse steder bør bebyggelse samles og hensyn tages til muligheder for at etablere en rimelig service og betjening med kollektiv trafik.

Radikale Venstre vil fremme en større tæthed af høj kvalitet i byerne, samtidig med at Danmarks befolkning frit skal kunne vælge boligform og bosættelsessted, forudsat at de selv dækker de direkte og afledte omkostninger under hensyntagen til bæredygtighed, m.m.

Når byerne fortættes bliver spørgsmålet om det grønne i byerne vigtigere end før - både oplevelsesmæssigt og ud fra bæredygtighedshensyn.

Radikale Venstre ønsker grønnere byer: byer med mere grønt, grønne anlæg af forskellige størrelse og på mange skalatrin, større biodiversitet, bedre tilgængelighed til det grønne og grønt tilpasset forskellige aldersgrupper og forskellige behov. Kvaliteten af det grønne er mindst lige så vigtigt som mængden af det grønne.

Planlægningsmulighederne i det åbne land og ved kysterne bør samtidig styrkes, herunder muligheder for færdsel og brug til rekreations- og fritidsformål, muligheder for naturbeskyttelse, muligheder for koblinger mellem det grønne i byerne og det grønne på landet, muligheder for at etablere naturparker samt muligheder for at fjerne udtjente bygninger og affaldslignende genstande. Mange steder er naturindholdet i det åbne land under pres, bl.a. som følge af klimaændringer, utilstrækkelig landskabspleje og intensiv landbrugsdrift. Arkitekturen er også under pres og forfald i det åbne land. Det er svært at finde huse her, der ikke er ændret og mange af de oprindelige huse er misligholdte og bedst egnede til nedrivning.

---

<sup>1</sup> De seneste 100 år har ført til et stort fald i byernes gennemsnitlige bebyggelsesprocent og til et endnu større fald i byernes gennemsnitlige befolkningstæthed. Byfortætning er at øge den gennemsnitlige bebyggelsesprocent i en by, primært i de indre bydele og på steder, der kan knyttes til god kollektiv trafikbetjening. Med god planlægning og god arkitektur kan en rimelig grad af byfortætning samtidig blive en forbedring af byens livskvalitet.

Mht. service og skoler i landsbyer og mindre byer bør kommunerne klart prioritere udviklingsmuligheder i de mest levedygtige af disse og almindeligvis prøve at undgå nyt boligbyggeri i de øvrige.

#### *Virkemidler og tiltag*

- Byfortætning medtænkes mere aktivt i kommuneplanstrategier, kommuneplaner og lokalplaner
- Byfortætningen fokuseres især på områder med ophør af hidtidige virksomheder og/eller hvor der er eller kan etableres en højklasset kollektiv trafik
- Kommuneplaner forsynes med etapeplaner for udbygning og omdannelse, hvis de ikke har det allerede
- Der indføres kommunal ret til at kunne etablere offentligt-private udviklingsselskaber i byomdannelsesområder sammen med de berørte private grundejere, hvis nødvendigt med tvang - for at kunne fordele det økonomiske afkast retfærdigt mellem investorerne og dermed fremme interessen i et samarbejde til gavn for helheden med udgangspunkt i en samlet plan
- Etablering af nye eksterne storcentre bør undgås
- Byzone skal kunne tilbageføres til landzone med en rimelig økonomisk kompensation
  
- Etablering og kvalitetsforbedring / brugsforbedring af grønne områder: parker, byhaver, gårdhaver, træplantede gader og veje og andre træplantninger, grønne tage, grønne facader, grønne altaner
- Større fokus på uorganiseret motion, kropslig aktiv transport og lignende sundhedsfremme i det fysiske miljø som supplement til hidtidig politik for rekreative områder og egentlige sportsanlæg
- Sikring af rimelige minimumsafstande til grønne anlæg, differentieret i forhold til aldersgrupper og behov
- Større fokus på fremme af biodiversitet: etablering af spredningskorridorer og 'vilde områder' - også i byerne
- Muligheden for effektiv lokalplanlægning i det åbne land styrkes ved at landbrugets undtagelser i planlovens §15, st. 5 afskaffes, så der bedre kan planlægges i det åbne land udenfor landsbyerne<sup>2</sup>
- Mulighederne for at store kapitalinteresser og udenlandsk bosiddende kan erhverve og drive store landbrugsjorde i Danmark reduceres for at fremme landbrugets tilknytning til lokalsamfundet og muligheden for samfundsmæssig kontrol med udviklingen i det åbne land, alternativt oprettes en dansk folkefond til strategisk opkøb af landbrugsjord for at fremme de samme formål
- Muligheder for at etablere naturparker, beskytte naturmonumenter og forbedre tilgængeligheden i det åbne land og langs kysterne fremmes, herunder lokale samarbejdsformer
- Natura 2000 områder, fredede områder og naturparker plejes og formidles
- Der føres et bedre tilsyn med bygninger på landet. Tomme og/eller nedslidte bygninger fjernes eller genoprettes som ferieboliger (kun weekendattest)

---

<sup>2</sup> Det handler om at planlægning for landbrugsejendomme - modsat alt andet - i dag ikke kan indeholde bestemmelser om områdets anvendelse, herunder om at nærmere angivne arealer forbeholdes til offentlige formål, ejendommens størrelse og afgrænsning, bebyggelsers beliggenhed på grundene, herunder om den terrænhøjde, hvori en bebyggelse skal opføres, anvendelse af de enkelte bygninger, udformning, anvendelse og vedligeholdelse af ubebyggede arealer, herunder om terrænregulering, hegnforhold, bevaring af beplantning og beplantningsforhold i øvrigt, herunder beplantningens tilladte højde, samt belysning af veje og andre færdselsarealer.

- Bygninger, som nedrives på landet, skal kunne give mulighed for at opføre nybyggeri på landet (f.eks. økologiske landsbyer) forudsat placering og udformning sker i overensstemmelse med skærpede lokalplankrav.

Fremme af menneskelig mangfoldighed, urbane oplevelser og fællesskaber samtidig med en reduktion af negative aspekter af forstærket segregation

Radikale Venstres grundsyn på frihed, mangfoldighed og sammenhængskraft har indbyggede modsætninger, som partiet er klar over. Det handler om at finde den rette balance, som ikke nødvendigvis er den samme uafhængigt af tid og sted.

På den ene side ønsker Radikale Venstre at individet og husstanden selv må vælge boligform, boligtype og bosted, og på den anden side må den økonomiske og sociale afstand ikke blive for stor. Det skal være bæredygtigt på alle måder, miljømæssigt, socialt og økonomisk.

I en markedsøkonomi sker der normalt det, at folk med samme ønsker og samme økonomiske og sociale muligheder klumper sig sammen i områder for sig selv. Byerne og byregionerne får dermed en grundlæggende tendens til segregation. Den hidtil førte boligpolitik i Danmark med store barrierer mellem de forskellige økonomisk-juridiske boligformer har yderligere forstærket denne tendens. Geografisk segregation kan modvirkes, men det bør da ske gennem en langsigtet og kontinuerlig indsats - ellers nytter det ikke ret meget.

Der er forskellige slags segregation: social, kulturel, aldersmæssig, etnisk og religiøs. Den aldersmæssige er ofte knyttet til bebyggelsens alder, da tidspunktet for byggeriet påvirker alderen på dem, der bor i huset. Den etniske segregation i Danmark er især knyttet til det almene byggeri, og især til almene boliger bygget i store enheder i perioden 1960-75. Problemerne her er ofte knyttet til en kombination af de forskellige segregationsformer.

Hvis alle områder har ligeværdige, men ikke nødvendigvis ens kvaliteter mht. skoler, anden service, rekreation og transport, og hvis der også findes befolkningsmæssigt blandede områder for dem der ønsker det, så kan det være i orden og måske også en kvalitet, at vore byer er opdelt efter befolkningens ønsker. Det er også et spørgsmål om en rimeligt lille skala på opdelingerne.

Radikale Venstre ønsker også at styrke både naboskab og urbanitet.

Byplanlægningen i Danmark har siden 1945 fokuseret primært på en styrkelse af naboskab. Dette er sket gennem at bygge i adskilte enklaver indeholdende mødesteder, den nære rekreation, den nære service og den nære skole. Dette har kvaliteter, bl.a. for børn og bevægelseshæmmede og har også til dels fremmet trafiksikkerheden for disse grupper. Ulempen er bl.a. at serviceønsker og -udbud ændrer sig med tiden, og at lokalsamfundet er for lille for mange, som har et større netværk og bredere eller mere specialiserede interesser og aktiviteter, der hovedsagelig udfoldes andre steder, end i nærheden af der hvor de bor.

Siden 1990-erne er spørgsmålet om at der også bør planlægges for urbanitet kommet meget mere i fokus. At planlægge for urbanitet betyder bl.a. at planlægge for mangfoldighed og en mere kontinuerligt sammenhængende by med mere byliv. Urbanitet handler om den by, som er informationsrig, rig på forskelle, kompleks og unik. Det handler samtidig om oplevelse af noget nyt, uventet, uplanlagt og noget som er åbent for forskellige initiativer.

Radikale Venstre vil gerne fremme både mere naboskab og lokalt fællesskab, og mere urbanitet. Dette er også et spørgsmål om at finde den

rette balance afhængigt af, hvor i landet vi er og hvilket konkret sted det handler om. Der kan og bør ikke være lige meget urbanitet over alt.

*Virkemidler og tiltag:*

Modvirkning af segregation:

- En højere grad af blanding af boligtyper og boligformer i de enkelte bydele og skoledistrikter.
- Tilstrækkeligt med almene boliger i nybyggeriet i storbyområderne, inkl. nabokommunerne til at imødekomme efterspørgslen.
- En opgradering af offentlig og privat service, grønne områder, kollektiv trafik og arbejdspladsløkalisering som favoriserer udsatte bydele og skoledistrikter (ulighed modvirkes med ulighedspolitik med modsat fortegn)
- Infrastrukturelle indgreb i de mest udsatte bydele og boligområder, der åbner dem op til og for omverdenen - især de store samlede bebyggelser fra 1960-erne og 1970-ernes med dårlig trafikal tilgængelighed og for vidtgående trafikdifferentiering<sup>3</sup>
- Det skal gøres juridisk og praktisk økonomisk muligt at blande almene boliger, andelsboliger og ejerboliger i samme boligområde. Almene boligafdelinger må gerne have en størrelse på 70 - 100 boliger
- Boligselskaber og kommuner skal have ret og pligt til at udveksle informationer om beboere, der gentagne gange bryder samfundets love og/eller de lokale boligselskabsregler, og mulighederne skal styrkes for at kunne afvise og opsig lejere, der gentagne gange ødelægger for andre, forudsat at disse lejere flere gange er gjort opmærksom herpå, men ikke retter sig
- Kommuner skal fordele beboere til kommunalt anviste boliger så der mindst mulig opstår koncentrationer af problemer i enkelte områder. I Hovedstadsområdet samles ventelister og boliganvisning til almene boliger i en fælles portal på tværs af boligselskaber og kommunegrænser.

Urbanitets-fremme:

- Et mere kontinuerligt bymønster og byfortætning
- Mindre trafikdifferentiering i kombination med en reduceret og hastighedsdæmpet bilisme i urbane områder (se mere om bæredygtig trafik nedenfor)
- Blanding af byfunktioner<sup>4</sup>
- Fremme af rige og sammensatte arkitektur- og byoplevelser med interessante ting at se på forskellige skalatrin (i forskellige afstande) og med flere arkitekter og kunstnere i spil
- Byrum og mødesteder - ikke kun for mennesker der er ens, men også steder hvor forskeligheder kan ses og diskuteres
- Byrum med åbne handlingsmuligheder for brugerne og også midlertidige<sup>5</sup> byrum
- Byrum strategisk placerede i forhold til tilgængelighed og fodgænger- og cykelflow
- Byrum med tiltrækkende indretning og beplantning samt sol, skygge og læ

---

<sup>3</sup> Trafikdifferentiering er en rumlig adskillelse af biltrafik fra gående og/eller cyklende trafik i adskilte systemer placeret væk fra hinanden, ofte i kombination med et netværksmønster som forgrener sig som et træ og ender blindt.

<sup>4</sup> Byfunktioner er de forskellige brugsformål, som byplanlægning beskæftiger sig med: Boliger, service, industri, kontor, parker etc. Moderne byplanlægning gik i en lang periode ud på at adskille de forskellige byfunktioner, ikke sjældent i store områder hver for sig.

<sup>5</sup> Midlertidige byrum er steder i byen, som i en overgangsperiode kan bruges som byrum eller bypark for befolkningen i stedet for at disse steder ligger hen ubrugte i afventen på anden senere brug.



- Byrum som samtidig ikke er flere og større, end at de opleves som tilstrækkeligt befolkede

Innovation i arkitektur og planlægning, bl.a. på baggrund af langt større krav til miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed og øgede krav til arkitektonisk profilering

Arkitekturkvalitet, frihed, forskellighed, personlig værdighed og kulturel sammenhængskraft er alle væsentlige politiske mål for Radikale Venstre.

Dansk arkitektur har en betydelig kunstnerisk og innovativ styrke og har haft det længe, men der findes også en betydelig følgagtighed overfor hurtigt skiftende internationale modetendenser, som producerer en del ret ensartet arkitektur med et tydeligt og somme tider uinteressant tidsstempel på. Arkitektoniske modetendenser kan også gå ud over arkitekturens langsigtede brugbarhed, hvis ikke der er taget tilstrækkelig hensyn til brugskvaliteternes kompleksitet. Det sker ikke sjældent, at der bygges ting, som er fulde af byggefejl, og som er upraktiske, ufleksible, og med alt for begrænset holdbarhed.

Det er måske bl.a. vores nuværende rigdom og store boliger, som har undergravet interessen for at holde kravet om brugsværdi højt. Indretningen af vore boliger er i sig selv også i betydelig grad blevet et modefænomen med meget køb og smid væk som resultat.

Arkitektur som kulturelt udtryk er også et spørgsmål om balance. Der er forskellige hensyn: Bygherrens frihed til at vælge hvordan der skal bygges, brugerens frihed til at indrette sig og til at kunne personliggøre de nærmeste omgivelser, kulturarven på stedet, arkitektens frihed til at kunne forny det kunstneriske udtryk, nabobebyggelsernes rimelige beskyttelse mod at få forringede forhold samt nye bæredygtighedskrav som mere eller mindre vil påvirke det arkitektoniske udtryk.

Arkitektur, til forskel fra byggeskik, har og bør have en villet kunstnerisk dimension og indeholde noget nyt hver gang - på en eller flere måder. Egentlig arkitektur er derfor per definition innovativ. Radikale Venstre vil, at der skal være plads til og ske en fremmelse af innovativ arkitektur i Danmark.

*Virkemidler/Tiltag:*

- Fremme af arkitekturkvalitet i offentlige byggerier
- Fremme af kunst i det offentlige rum
- Sikring af at en vis andel af etagekvadrater i nye/omdannede blandede byområder udbydes til og holdes på et lavt huslejeniveau, så flere iværksættere og ikke-kapitalstærke funktioner etableres til gavn for innovation og et mere spændende og mangfoldigt byliv
- Fremme af demokratiske arkitektkonkurrencer, hvor det ikke kun er pengestærke konsortier, der har mulighed for /råd til at deltage, herunder konkurrencer om udformning af byomdannelse og bykvarterer
- Fremme af unge arkitekters og projektmaagers muligheder for at gennemføre projekter
- Præmiering af god og interessant arkitektur
- Fremme af information og oplysning om arkitektur - stimulering af arkitekturinteresse samt debat og viden om arkitektur i skolen, i kommunerne, i medierne og i landsdækkende fora

Bæredygtige nutidige bygninger i forhold til hidtidig dansk bygningskultur

Danmarks bygninger var før det moderne gennembrud præget af stedets klima og de lokalt tilgængelige materialer - ofte i et formsprog præget af en

afdæmpet klassicisme. Med den moderne arkitektur kom nye former og materialer, flere byggeskader og til dels også et mere ufleksibelt byggeri med mere ensidige brugskvaliteter, der var snævert funktionsbestemt. Storskalabyggeriet, der skulle være produktionsmæssigt og økonomisk rationelt, viste sig ofte at være mindre bæredygtigt i flere henseender.

Radikale Venstre går ind for, at alt nybyggeri skal være både miljømæssigt, socialt og økonomisk langtidsholdbart, og det bør almindeligvis også tilpasses stedets kvaliteter og kontekst. Forbedringer af bæredygtigheden i den eksisterende bygningsmasse skal også gennemføres, men under hensyntagen til kulturarven, stedet og konteksten. Hvor det sidstnævnte vanskeligt kan opnås, bør nedrivning overvejes.

Bygningsreglementet (BR10) styrker også energikravene (2020). Radikale Venstre bør samtidig stille større krav til godt indeklima. Høje energikrav kan let lede til forringet indeklima, f.eks. i forbindelse med PCB, asbest, skimmelsvamp, hormonforstyrrende materialer. Der bør ses på forbedringer af både naturlig og mekanisk ventilation.

Hele materialesiden bør der også ses på, bl.a. med livscyklusanalyser og "vugge til vugge". Byggeaffald skal undersøges først og farligt affald sorteres fra, og en så stor andel som muligt skal herefter genbruges.

#### *Virkemidler og tiltag:*

- En sammenhængende og tæt bystruktur reducerer i sig selv energiforbruget til opvarmning på grund af relativt mindre overflader og mere læ.
- Nye bygninger bygges som nul- eller plusenergihuse i det omfang, det er teknisk/samfundsøkonomisk forsvarligt og foreneligt med stedskvalitet og arkitektonisk kvalitet
- Eksisterende bygninger efterisoleres med hensyntagen til den arkitektoniske kulturarv.
- Bygninger forsynes med intelligente energistyringssystemer
- Der udvikles bygnings- og anlægstyper, som bedre end hidtil kan udnytte passiv solvarme, solceller, varmepumper og lignende på en arkitektonisk kvalitetsmæssigt og vedligeholdsmæssigt forsvarlig måde.
- Brug af byggematerialer og byggeaffald skal ske ud fra bæredygtighedsprincipper
- Dele af den nuværende frivillige indeklimamærkning under Dansk Standard bør overvejes at gøre lovpligtig
- Der tages større hensyn til tilgængelighed for bevægelseshæmmede
- Der tages større hensyn til forebyggelse af indbrud og anden kriminalitet
- Der laves en samlet vurdering af incitamentsstrukturen mht. fremme af bæredygtige bygninger og anlæg

#### Bæredygtig trafik kontra befolkningsflertallets præference for egen bilkørsel

Bilen giver stor mobilitet og komfort for mange mennesker, men har samtidig mange negative sider - stort energiforbrug, forurening, trængsel, støj, trafikuheld, et betydeligt arealforbrug og asfalterede overflader samt store udgifter for den enkelte og samfundet. Bilisterne forringer samtidig forholdene for andre trafikanter og for dem, som opholder sig i byområder med megen biltrafik.

Radikale Venstre ønsker at dæmpe bilismens negative sider især i byområder og at fremme gang, cykling og kollektiv trafik.

Fremtidens bilisme vil dog sandsynligvis være anderledes end i dag teknologisk set. Mindre, lettere og mere brændstoføkonomiske biler er allerede under indfasning. På den helt lange bane (2050+) vil biler blive

elektriske (undtagen veteranbiler). De vil også blive intelligente og opkoblede til store regulerende systemer. En konsekvent intelligent trafikstyring vil i sig selv kunne øge kapaciteten på vejene og styre hastighederne efter det trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlige på de enkelte strækninger og tidspunkter. Det er ikke en gang sikkert, at det på langt sigt nødvendigvis må blive dyrere pr. km. at køre i disse biler end i biler i dag, når først omstillingen til vedvarende energi og intelligente systemer er gennemført. Vi bør derfor være forsigtige med en politik for at modvirke bilisme, som kan få uønskede konsekvenser på den helt lange bane ved at blive indbygget i infrastrukturen og den byggede struktur. Det er begrænsninger af bilismen på kort og mellemlangt sigt der er brug for, samtidig med at vi holder mulighederne åbne for en mere velfungerende bilisme i fremtiden. Hovedpointen er, at bilafgifterne bør omlægges, så der i højere grad betales efter forbrug (kørsel/parkering) og i mindre grad for køb/ejerskab af bilen.

*Virkemidler og tiltag:*

- Kollektiv trafik opgraderes i de store og mellemstore byer ligesom muligheden for cykeltrafik og gangtrafik.
- Letbaner fremmes, bl.a. i byfortætningsområder; alternativt eller som et første skridt fremmes indførelse af komfortable hurtigbusser, gerne med egne busbaner
- Hovednettet af jernbaner elektrificeres, og der gennemføres hastighedsforbedringer for både person- og godstog.
- Baneprojekter skal kunne retfærdiggøres i form af trafikale effekter, især nedbringelse af biltrafikken
- Vigtige trafikmål, bl.a. større offentlige og private virksomheder, placeres indenfor gangafstand til højklasset kollektiv trafik.
- Hverdagens gang- og cykelforbindelser til stationer og stoppesteder udformes så de er trygge, direkte og komfortable.
- I byerne bør alle kunne gå eller cykle til deres hverdagsbehov såsom indkøb, daginstitutioner etc. samt til stoppesteder for kollektiv trafik
- Trafiksystemer skal være tilgængelige også for handikappede
- I de større byregioner bygges hurtige super-cykelstier til bolig-arbejdsstedstrafik, og der etableres opladningssteder for elcykler.
- Også i det åbne land fremmes etablering af cykelstier kommunalt og regionalt, både hverdags cykelstier og rekreative stiforløb
  
- Brug af delebiler og korttids udlejningsbiler fremmes.
- Mobility management<sup>6</sup> indføres for både offentlige og private virksomheder og organisationer, bl.a. fremmes muligheder for distancearbejde
- Energiøkonomiske og forureningsreducerende biler, busser og lastbiler fremmes
- Biler omstilles på sigt til el og automatisk trafikregulering / automatisk kørsel, og vej- og gadenettet tilrettelægges langsigtet for den slags bilisme
- Støtte til udbredelse af elbiler bør fremmes også efter 2015, herunder opstilling af ladestandere.
- Der gennemføres midlertidige foranstaltninger til reduktion af trængsel, for høje hastigheder og forurening m.m., bl. a. gennem variabel roadpricing afhængigt af tid og sted samt yderligere justeringer af parkeringsforhold og parkeringsvilkår

---

<sup>6</sup> Mobility Management, handler om at påvirke og begrænse efterspørgslen efter transport gennem lokalt samarbejde mellem virksomheder, myndigheder og andre organisationer. Målet er at begrænse biltrafikken og fremme andre og mere miljøvenlige transportformer gennem overvejende bløde virkemidler og frivillige ordninger.

- Byplankrav til antallet af p-pladser reduceres, hvor det er muligt uden væsentlige gener
- P-afgifter bruges mere aktivt, bl.a. undersøges det om afgifter for beboerparkering på gader bør indføres eller øges
- Kommuner skal få lov til at beholde egne p-afgifter
- Parkering i tætte byområder laves fremover i højere grad som underjordisk parkering og for boligparkeringens vedkommende i anlæg af overskuelig størrelse.
- Der etableres pendlerparkeringspladser på ledige arealer, gerne midlertidigt, ved knudepunkter for kollektiv trafik udenfor de tætte byområder og desuden pendlerparkeringspladser ved tilkørsler til motorveje og lignende til fremme af samkørsel
- Der tages hensyn til mulighederne for at reducere bilrelateret kriminalitet og utryghed i parkeringsanlæg.
- Der laves en samlet vurdering af incitamentsstrukturen i trafikpolitikken ud fra bæredygtighedssynspunkter

#### Bæredygtig håndtering af vand i byer, landområder og langs kysterne i forhold til klimaændringer

Store regnskyl og havvandstigninger er klimatrusler som Radikale Venstre tager alvorligt. Planlægning og arkitektur skal bidrage til at reducere risikoen for oversvømmelser og vandskader.

##### *Virkemidler og tiltag:*

- Landskaber og byer forsynes med områder til optagelse af vand fra store regnskyl
- Ådale tilrettelægges så de kan oversvømmes og tages gradvist ud af almindelig drift (bortset fra afgræsning/høslæt)
- I byernes integreres regnvandsbuffere i grønne områder og gives også en oplevelsesmæssig værdi, nogle steder f.eks. i form af søer eller kanaler, eller, hvis dette er utilstrækkeligt, som underjordiske bassiner.
- Flere træer plantes til at holde på vandet
- Grønne tage fremmes, bl.a. fordi de bidrager til at holde på vandet
- Lokale anlæg på den enkelte grund kan opsamle regnvand og genbruge det
- Færre hårdt befæstede overflader fremmer nedsivningen
- Kyster sikres bedre mod erosion og oversvømmelser, men indsatsen prioriteres, bl.a. ved der nogen steder planlægges for at kystlinjen kan trækkes tilbage. Kommunerne gives også bedre "værktøjer" til implementering, bl.a. mulighed for at forlange lodsejeres medfinansiering.
- Ved byggeri i havneområder og lignende kystnære områder tages der højde for mulige havvandsstigninger mindst 100 år frem, f.eks. ved særlige bestemmelser omkring terrænregulering
- Der tillades ikke opførelse af nye permanente bygninger på steder med stor oversvømmelsesrisiko

#### Helhedsorienterede politikker på statsligt, regionalt og kommunalt niveau i forhold til planlægning og arkitekturpolitik samtidig med en styrkelse af nærhedsprincippet, inddragelse af virksomheder, borgere og frivillige kræfter

Radikale Venstre vil arbejde for, at der udarbejdes en opdateret statslig arkitekturpolitik, at regionernes fysiske planlægning styrkes, og at langt flere kommuner udarbejder egne arkitekturpolitikker.

Hvis samfundets midler til byggeri, anlæg og infrastruktur skal bruges fornuftigt, er det nødvendigt at have en bedre koordineret overordnet planlægning, både for landet som helhed og for Hovedstadsområdet, der

lider under at være opdelt i to regioner og mange kommuner, der kun i begrænset omfang har forståelse for helhedens interesse. Radikale Venstre vil derfor også arbejde for en bedre koordinering af planlægningstiltag på statsligt niveau og i det samlede hovedstadsområde.

Den afvejende regionale planlægning, f.eks. i forhold til placering af større indkøbscentre, der kan påvirke detailhandel i nabokommuner, er utilstrækkelig efter at den regionale planlægning er erstattet med regional udviklingsplanlægning. Dette gælder også på andre områder af mere end kommunal betydning, f.eks. i forhold til en sammenhængende grøn struktur for naturen i det åbne land.

Resilience er en ny tankegang om robusthed, som også kan inspirere til en bedre og mere helhedsorienteret arkitektur og planlægning.

#### *Virkemidler/Tiltag:*

##### Statsligt niveau:

- Det bør etableres et Landsplanudvalg på øverste politiske niveau og topembedsmandsniveau til koordinering af ministeriernes handlinger der vedrører det fysiske miljø og forskellige geografiske områder
- Der bør tilsvarende nedsættes et Hovedstadsudvalg, der omfatter både Region Hovedstaden og Region Sjælland
- Danmark bør videreudvikle det sammenhængende plansystem. De regionale udviklingsplaner skal have det rette niveau, f.eks. også handle om den grønne struktur i samarbejde med / som aftale med kommunerne, f. ex. vedrørende placering af store institutioner, som ikke kan være i alle kommuner
- Planloven bør give mulighed for også at arbejde med klimatilpasning som grundlag. Det bør være muligt at tage generelle beslutninger om klimakrav, der skal være gældende på lokalplan niveau, uden at alle lokalplaner skal laves om
- Ændring af planloven for at styrke udviklingsmuligheder inden for fastlagte rammer, hvor kommunerne og private sammen kan skabe muligheder og udvikling. Dialog mellem bygherre, arkitekt og kommunen bør også være en del af lovgivningen i forbindelse med udstedelse af byggetilladelse

##### Regionalt niveau:

- Regionernes planlægningsmuligheder styrkes, bl.a. vedrørende planlægning af det åbne land, grundvandindvinding og vindmølleparker samt planlægning for detailhandel og infrastruktur af regional betydning

##### Kommunalt niveau:

- Implementeringen af klima- og naturpolitikker samt energiplanlægning styrkes i kommunerne
- Kommuner bør i højere grad i samarbejde bruge kommuneplantillæg på tværs af kommunegrænser, f.eks. i forbindelse med naturparker
- Kommuner bør i højere grad være med i nationalt og internationalt bæredygtighedssamarbejde
- Kommuner bør gives flere instrumenter i dialog med befolkningen og bedre kunne facilitere nye tiltag
- Dialog mellem arkitekter med inspiration udefra, planlæggere, politikere og borgere giver succes og ejerskab, hvis der kan opnås enighed

##### Borgere og erhvervsliv:

- Inddragelse af borgerne og frivillige kræfter bør styrkes, f.eks. i forbindelse med Agenda 21, naturparker, klima, gadekærrenoveringer og idrætsfaciliteter

- Fremme af et større folkeligt engagement omkring planlægning for deres boligområder bør på alle måder fremmes. For eksempel ved, at lokale borgere og kommunens planlæggere oftere indgår i fælles ideudvikling og samarbejde om nye lokalplaner
- Borgerne skal have lettere adgang til kortmateriale, data og information
- Virksomheders bæredygtighedsansvar udvikles bl.a. som led i CSR