



MILJØBYPROGRAMMET

Fem byer

Samarbeidsprosjekt

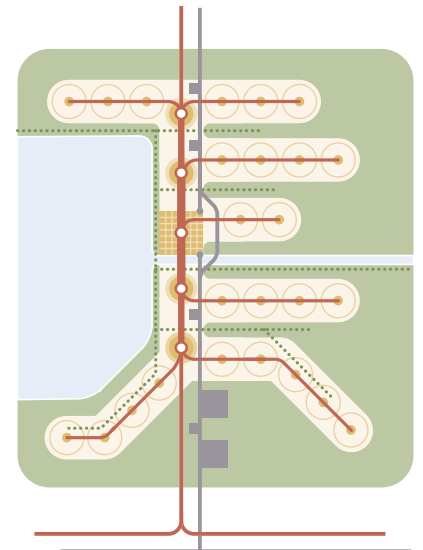
Anbefalinger



Miljøbyprogrammet har vært et forsøks- og utviklingsprosjekt i fem bykommuner for å utvikle mer miljøvennlige byer. Det startet i 1993 og ble avsluttet i 2000.

Hvert av satsingsområdene har hatt en faggruppe med representanter fra byene, departementer og direktorater:

- **Areal og transportplanlegging**
Ledet av Miljøverndepartementet
- **Sentrumsutvikling**
Ledet av Miljøverndepartementet
- **Byboliger og lokalsamfunn**
Ledet av Kommunal- og regionaldepartementet og Husbanken
- **Grønnstruktur, natur og friluftsliv**
Ledet av Direktoratet for naturforvaltning
- **Stedsforming og kulturminner**
Ledet av Riksantikvaren



Kollektivtransporten er ryggraden i en bærekraftig by

Hovedanbefalinger fra Miljøbyprogrammet:

- Det må utvikles en helhetlig politikk for bærekraftig byutvikling med et langsiktig perspektiv
- Det må utvikles miljøvennlige bystrukturer for byområdene som ramme for private og offentlige investeringer
- For å utvikle miljøbyer trengs nye organisasjons- og samarbeidsformer som sikrer samordning mellom ulike parter og forvaltningsnivåer, spesielt når det gjelder:
 - regional planlegging av hele byområdet
 - miljøvennlig bytransport der midler til alle transportformer ses under ett
 - delområder som trenger spesiell innsats som sentrum og lokalsamfunn
- Offentlige myndigheter må stimulere til miljøvennlige handlinger og forbruksmønster hos befolkningen og næringslivet

Konkrete anbefalinger gis til partene:

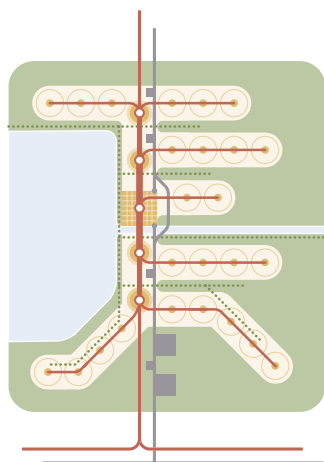
- sentrale myndigheter
- regionale myndigheter
- kommunene



MILJØVERNDEPARTEMENTET

AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING

Satsing



I en miljøvennlig bystruktur er sentrum, lokalsamfunn og arbeidsplasser lett tilgjengelig med kollektivtransport. Kollektivsystemet danner ryggrad i byutviklingen. Gang- og sykkeltrafikk er en viktig del av byens transportsystem.

Ny utbygging skjer innenfor tettstedgrensene i tilknytning til kollektivsystemet.

Grønnstruktur og historisk viktige bymiljøer sikres som forutsetning for tettere byutvikling.



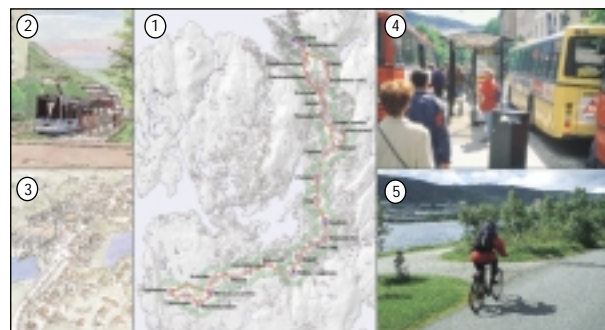
Resultater



„Areal og buss" i Kristiansand definerer en grunnlinje for byutvikling (1). Denne styrkes med nytt fjernvarmenett (2). Ny boligbygging og sentrumsutvikling knyttes til kollektivaksen (3, 4, og 5). Grønne verdier sikres (6).



"Spillet om Tromsø" (1) avklarer arealbruken i byen som grunnlag for konsentrert byutvikling i sentrum (2), Strandkanten boligbydel (3) og andre områder. "Buss 2000" har etablert nye pendelruter (4) og bussterminaler (5).



Bybanen i Bergen (1 og 2) legger opp til en tettere byutvikling som på Nesttun (3). Gateterminal er etablert i Olav Kyrres gate (4) og det satses på sykkel (5).

Anbefalinger

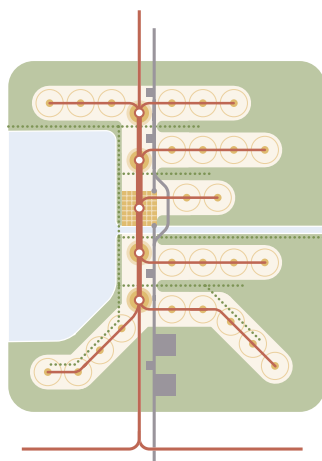
1. Samordnet areal- og transportplanlegging må gjøres for hele byregionen
2. Tett utbygging rundt kollektivtransportlinjene i byområdet
3. Sentrum og lokalområder må skjermes mot gjennomgangstrafikk
4. Kollektivtransport må prioriteres langt sterkere i bytransporten
5. Det må satses på sykling og gange i bytransporten
6. Bruk av bil må begrenses i områder med god kollektivtransport
7. Visjoner bør brukes i diskusjonen om byens langsiktige utvikling
8. "Myke pakker" bør erstatte eller supplere store vegpakker i byene
9. Staten må gi rammebetingelser for helhetlig areal- og transportpolitikk i byene
10. Fylkesnivået må ta initiativ for å utvikle miljøvennlige byregioner
11. Samordnet areal- og transportplanlegging må stå sentralt i bykommunens politiske arbeid

GRØNNSTRUKTUR

Satsing

Resultater

Anbefalinger



Sammenhengende grønnstruktur kan bestå av sjø og natur, friområder, parker og jordbrukslandskap.

Foruten å tilby befolkningen viktige områder for lek og opphold, binder grønnstrukturen de ulike byområdene sammen og er med på å danne "grønne korridorer" til de omkringliggende markaområdene.



Miljøbyen Tromsø har i likhet med de andre miljøbyene utarbeidet "Grønn Plakat". Dette er et verktøy som synliggjør de grønne verdiene i byen/tettstedet.



Miljøbyen Bergen har reetablert en grønnstruktur på fyllmasse ved Store Lungegårdsvann. Et vellykket resultat av samarbeid mellom kunstner, biolog og landskapsarkitekt som er verdt et besøk. Foto: Solrunn Rones



Miljøbyen Fredrikstad har opparbeidet flere kilometer med gang- og sykkelstier i grønne omgivelser. Stiene utgjør forbindelseslinjer mellom bysentrum og omland. Foto: Anne Karine Halvorsen Thoren

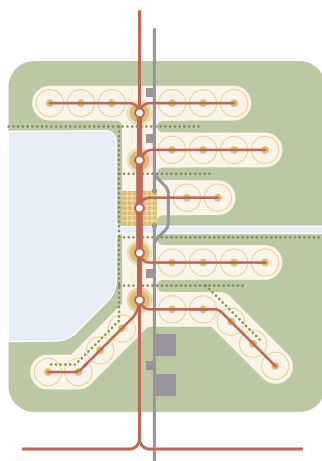
1. Overordnet grønnstruktur bør defineres og danne grunnlag for videre utbyggingsmønstre
2. Det bør legges vekt på å reetablere og sikre grønne forbindelseslinjer mellom strandsonen, kulturlandskapet og markaområdene
3. Arbeidet med å sikre grønnstrukturen gjennom bindende planer og erverv bør styrkes
4. Arbeidet med grønne plakater og grønnstrukturplaner bør styrkes
5. Det bør opprettes et fagforum for grønnstruktur som bl.a. bidrar til erfaringsutveksling mellom kommuner og forvaltningsnivåer
6. Det bør igangsettes et arbeid som gir svar på hvordan plan- og bygningsloven kan bli mer egnet for å ta vare på viktige grønnstrukturverdier
7. Normer for grønnstruktur og arbeidet med utvikling av miljøindikatorer bør fortsette
8. Grønnstrukturen er et aktivum som kan bidra til å forebygge helseskader. Det bør derfor etableres et nærmere samarbeid mellom miljø- og helsemyndighetene

SENTRUMSUTVIKLING

Satsing

Resultater

Anbefalinger



Vågsbunnen, Bergens eldste område, forvandles fra nedslitt bydel til levende, variert og attraktivt sentrumsområde.

Sentrum er kjernen i en miljøvennlig bystruktur. Store materielle og kulturhistoriske verdier gir gode muligheter for utvikling.

Arbeidsplasser, service og boliger i sentrum er enklest å betjene kollektivt og nås lett til fots og på sykkel.



Elvepromenaden er blitt en trivelig møteplass i Fredrikstad som binder sammen byen og elva.



Biltrafikken ble redusert, strøket mer attraktivt og handelen økte da Grønlandsleiret i Oslo ble ombygget til miljøgate.

1. Boliger, næringsvirksomhet og kulturaktiviteter blandes for å gi et levende og trygt sentrum.
2. Gater, plasser og parker settes i stand og vedlikeholdes. Biltrafikk og gateparkering reduseres.
3. Sentrums tilgjengelighet forbedres ved prioritering av kollektivtransport, gang- og sykkeltrafikk og effektiv varelevering.
4. Parkering lokaliseres i utkanten av sentrumsområdet og begrenses der det er god kollektivbetjening.
5. Kommunen støtter opp om sentrum som byens viktigste møtested. Nasjonal og regional lokalisering- og transportpolitikk trekker samme veg.
6. Bred deltagelse fra næringsliv og befolkning i klargjøring av utviklingsstrategi og plan for sentrum.
7. Forpliktende samarbeid mellom grunneiere, næringsliv, offentlige etater og kommunen etableres.

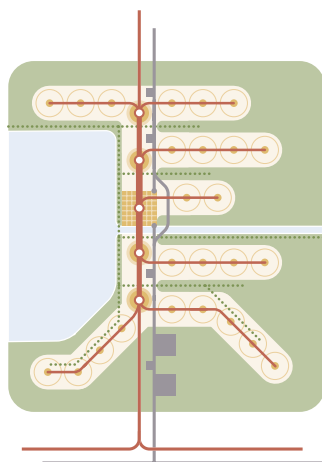


STEDSFORMING OG KULTURMINNER

Satsing

Resultater

Anbefalinger



Kulturminner og kulturmiljøer er viktige elementer i en miljøvennlig bystruktur. Fortetting og sterk konsentrasjon kan gå ut over byens særpreg og historiske sammenhenger.

Målet om å fortette sentralt i byen og langs kollektivaksene kan bare gjennomføres hvis nye tiltak utvikler stedskvalitetene ved å bygge videre på kulturarven.

Å få til bedre samvirke mellom en aktiv og differensiert forvaltning av byens kulturmiljøer og nyskaping ved bevisst by- og stedsforming, er derfor en sentral arbeidsoppgave.



Kristiansand har laget veilederne "Ta vare på murbyen" og "Ta vare på Posebyen". Veiledning om vedlikehold og rehabilitering av verneverdige bygninger øker kunnskap og forståelse for håndverksmessig kvalitet.



Kulturminnegrunnlag - utarbeidet av byantikvaren i Bergen - er en metode for å kartlegge kulturmiljøer, strukturer og sammenhenger, som utgjør områdets identitetskapende elementer. Kulturminnene skal sikres plass fra starten av et arealplanarbeid.



Volumanalysen i Tromsø viser tredimensjonale illustrasjoner av mulig byutvikling. Det nye dataverktøyet øker mulighetene for å oppdatere og bearbeide alternative visjoner.

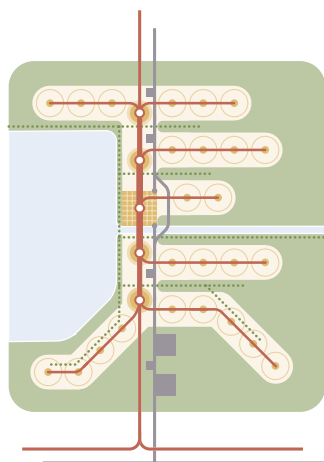
Byene/kommunene bør:

1. Utarbeide et helhetlig syn på hvilke områder, strukturer og objekter som har sentral betydning for bykarakteren og stedskvaliteten.
2. Sørg for at ny bebyggelse formes med arkitektonisk kvalitet og med omsorg for omgivelsenes karakter og stedets egenart.
3. Sørg for at nødvendige nye elementer som bryter stedets målestokk, plasseres og utformes som gode landemerker.
4. Sørg for at kunnskapen om kvalitet sammenstilles, oppdateres og synliggjøres for befolkningen. Informasjon og dialog øker innbyggerenes engasjement for kulturmiljøet.
5. Opparbeide gode samarbeidsrelasjoner med de regionale kulturminnemyndighetene.
6. Rekruttere medarbeidere med solid fagkunnskap innen byutvikling og stedsforming



LEVENDE LOKALSAMFUNN

Satsing



Lokalsamfunnene utgjør viktige elementer i bystrukturen. Utforming og lokalisering betyr mye for miljø og levekår.

Kollektivtransport og lokale sentra, med variert privat og offentlig service, bør ligge i gangavstand fra boligene. Dette kan redusere transportbehovet og ha en viktig velferdsdimensjon.

Barn og unge må kunne gå eller sykle til skole og fritidsaktiviteter. Beboerne må delta i å utvikle eget nærmiljø og lokalsamfunn.



Resultater



På Tinnheia i Kristiansand er det opprettet et eget områdevalg. Beboerne, borettslagene og kommunen har sammen gjennomført en rekke miljøforbedringer, blant annet ryddet opp i gateparkering og laget lekeplasser.



Fredrikstad har delt kommunen inn i 23 lokalsamfunn, som alle skal få sin plan innen år 2003. Hvert lokalsamfunn har en barneskole som «sentrum». Her fra Nabbetorp.



Bydel Gamle Oslo er delt inn i 6 "lokalsamfunn", hver med en aktiv beboerforening. Det er gjennomført en rekke forbedringer av lokalmiljøene. Her fra Kampen barnebondegård.

Anbefalinger

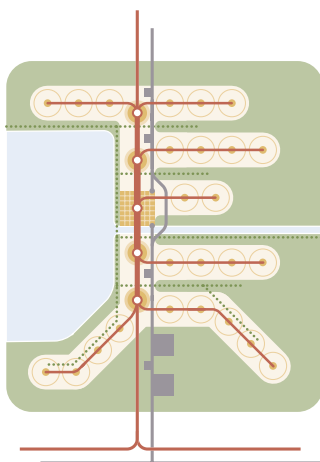
1. Kommunene bør deles inn i lokalsamfunn av en slik størrelse at beboere og tredje sektor kan være med i den lokale planleggingen. Ofte vil barne- eller ungdomsskolekretsene være en slik fornuftig inndeling
2. Lokale planer eller områdeplaner bør utarbeides i samarbeid mellom kommunen og befolkningen. Planer og forslag til tiltak må forankres i det løpende plan- og budsjettarbeidet i kommunen, slik at forslagene ikke bare blir «ønsketenkning», men økonomisk realistiske
3. I de lokalsamfunn som ønsker det bør det opprettes et lokalsamfunnsutvalg eller en arena som kan samordne befolkningens interesser og fungere som bindeledd mellom befolkningen lokale organisasjoner og kommunen. Lokale organer bør tilføres midler til sekretariatshjelp og mindre tiltak. Man kan ikke bare basere seg på idealister og dugnad
4. Et levende lokalsamfunn bør inneholde trafiksikker og trygg adkomst til leke- og oppholdsarealer, lokale private og offentlige servicetilbud som grunnskole, barnehage, møtested for alle generasjoner, dagligvareforretning og kollektivtransport

GODE BYBOLIGER

Satsing

Resultater

Anbefalinger



I byen trengs flere gode og rimelige boliger. Mange ønsker bolig med urbane kvaliteter og nærhet til byens tilbud.

Bygging av nye boliger i bysentrum, bydelssentra og ved kollektivknutepunkter vil utnytte eksisterende infrastruktur, styrke miljøvennlig transport og øke grunnlaget for lokal service.

Utfordringen er å sikre gode utearealer for alle og ta vare på stedets karakter.



Strandkanten i Tromsø er et næringsareal på 85 dekar. I samarbeid mellom grunneierne og kommunen er det utarbeidet en helhetlig plan for området. Det planlegges ca. 800 boliger i kombinasjon med service og lettere næring.




I Byhagen i Gamle Oslo har OBOS bygget 61 leiligheter rundt et felles økologisk gårdsrom. Det er lagt til rette for en variert befolkningssammensetning med 13 borettslagsleiligheter for familier, 11 omsorgsleiligheter i samarbeid med Oslo kommune og 16 utleieleiligheter for ungdom.



Klosterenga økologiboliger med 35 leiligheter i Gamle Oslo er bygget av Boligbyggelaget USBL. Prosjektet har fokus på energi, miljøvennlige materialer og byggeprosess. Passiv og aktiv solenergi reduserer behovet for innkjøp av energi med ca. 60 %.

1. Ny utbygging bør skje innenfor byggesonen
2. Beboere skal sikres trafiksikker adkomst til gode utearealer
3. Parkering og garasjer bør løsrives fra det enkelte boligprosjektet
4. Beboere skal ikke plages av helsefarlig luftforurensning og støy
5. Byboliger bør planlegges for en variert befolkningssammensetning, også for barnefamilier
6. Beboere bør sikres gode service- og fellesordninger
7. Boliger skal være ressursøkonomiske og sunne
8. Boliger skal være praktiske og vakre
9. Det må legges til rette for miljøvennlig forvaltning, drift og vedlikehold
10. Helhetlig områdeplanlegging er nødvendig for å sikre gode bomiljøer

 Husbanken



KOMMUNAL- OG REGIONALDEPARTEMENTET



Kollektivtransporten utgjør ryggraden i bystrukturen både lokalt og regionalt. Linjene pendler gjennom sentrum og binder sammen sentrum, lokalsamfunnene og knutepunktene. Kollektivsystemet er styrende for utbyggingsmønsteret. De ytre knutepunktene er lagt til rette for park & ride.



Et sterkt sentrum med konsentrasjon av arbeidsplasser, boliger, handel og kulturfunksjoner. Hovedstasjonen i kollektivsystemet er knyttet til et sammenhengende gågatenett. Identitetsbærende, historisk gate- og kvartalsstruktur er bevart og videreutviklet.



Konsentrert utbygging av næring og boliger i knutepunkter for kollektivtransporten. Knutepunktene utformes som steder med urbane kvaliteter der omforming er vurdert i forhold til vern.



Lokalsamfunn med tett og variert boligbebyggelse, grønne lunger, skoler, barnehager, handel og næring. Kollektivtransporten og lokale sentra med daglige tjenester nås til fots innenfor gangavstand på ca 500 meter.



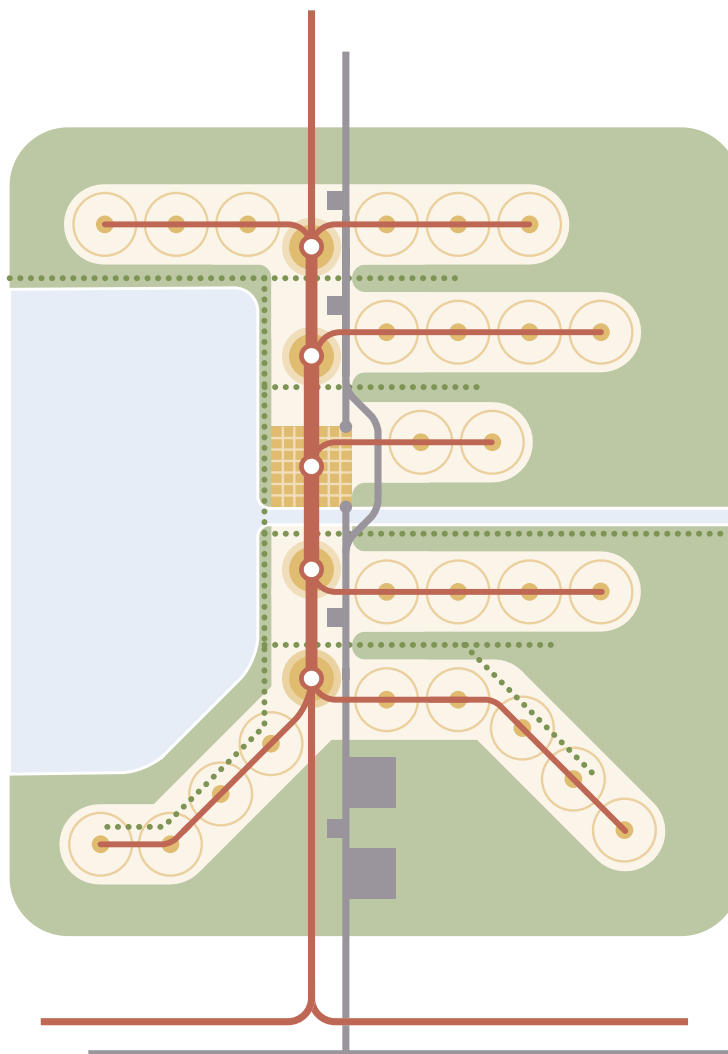
Sammenhengende grønnstruktur som kan bestå av sjø og natur, friområder, parker og jordbrukslandskap. Grønne korridorer og forbindelser knytter de ulike byområdene med grønne lunger til omkringliggende markaområder.



Hovednett for sykkeltrafikk som gjør sykkel til et attraktivt transportmiddel. Sykkelnettet kan benytte de grønne korridorane, men må også gi rask og effektiv forbindelse mellom kjernene i lokalsamfunnene, sentrum og knutepunktene.



Hovedvegssystemet går utenom lokalsamfunnene, sentrum og knutepunkter, men sentrum og knutepunktene blir betjent. Sterkt bilavhengige næringsvirksomheter med få arbeidsplasser og besøk, lokaliseres til det overordnede hovedvegssystemet.



Utgiver: Miljøverndepartementet

Flere eksemplarer av denne publikasjonen kan bestilles fra Statens forurensningstilsyn (SFT) Strømsveien 96 Postboks 8100 Dep, 0032 Oslo Telefon 22 57 34 00 Telefax 22 67 67 06 <http://www.sft.no/skjema.html>

Lay-out: twm reklamebyrå
Opplag: 3000/Desember 2000
<http://www.miljo.no>

T-1352 ISBN 82-457-0310-9

Miljøbyprogrammet ble startet i 1993 av Miljøverndepartementet og var et forsøks- og utviklingssamarbeid mellom fem byer og sentrale myndigheter. Målet var å få fram modeller for en bærekraftig byutvikling. Miljøbyprogrammets hovedidé er å se flere miljøproblemer i sammenheng for å løse dem gjennom en helhetlig arbeidsform der langsiktig planlegging og raske miljøforbedringer trekker i samme retning. Arbeidet ble avsluttet i september 2000 med en nasjonal miljøbykonferanse i Oslo. Denne brosjyren viser hoveddelen av utstillingen under konferansen.

Det er utarbeidet tre typer rapporter fra programmet:

Hovedrapporten oppsummerer de viktigste erfaringene fra miljøbyprogrammet som helhet, med anbefalinger til lokale, regionale og sentrale myndigheter. Gjennom byenes egne rapporter, *byrapportene*, blir det lagt vekt på å se helheten i byenes arbeid: Ulike satsingsområder, planer og tiltak blir sett i sammenheng – som skritt mot en mer miljøvennlig byutvikling. Faggrupper knyttet til hvert sitt satsingsområde har utarbeidet *fagrapporter* med eksempler, erfaringer og anbefalinger.



Hovedrapport

- Utvikling av Miljøbyer

Fagrapporter

- Areal- og transportplanlegging
 - Sentrumsutvikling
 - Levende lokalsamfunn
 - Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder
- Revidert utg. foreligger i 2001 og bestilles fra Direktoratet for naturforvaltning
- Stedsforming og kulturminner

Kan bestilles fra:
Statens forurensningstilsyn (SFT)
Strømsveien 96, Postboks 8100 Dep., 0032 Oslo
Telefon 22 57 34 00 Telefax 22 67 67 06
<http://www.sft.no/skjema.html>

- Gode byboliger

Kan bestilles fra:
Husbanken, Fr. Nansens vei 17, Postboks 5130 Majorstua, 0302 Oslo
Telefon 22 96 16 00 Telefax 22 96 17 00
<http://www.husbanken.no>

Rapportene finnes på internett: www.miljo.no
Velg: Publikasjoner/Rapporter eller Planlegging/By og tettsted