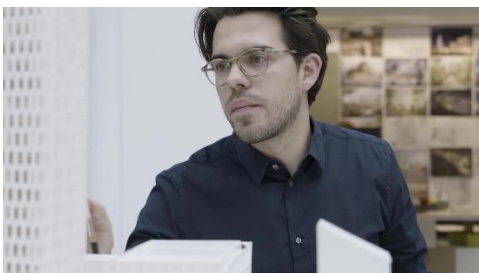




## Stafetholder



### Navn

Micki Aaen

### Stilling

Bæredygtighedsingeniør og grundlægger af Aaen Engineering

### Virksomhed

Aaen Engineering

### Hvad optager dig for øjeblikket?

Jeg er optaget af at omsætte den nyeste viden inden for bæredygtighed ved at forbinde store visioner med pragmatiske løsninger. Konkret som nyopstartet rådgivervirksomhed er jeg lige nu optaget af at sætte de bedst mulige rammer for at kunne levere den bedste rådgivning på markedet.

### Hvordan har dit arbejde betydning for byens eller branchens udvikling?

Aaen Engineering er sat i verden med missionen om at hjælpe kunder og samarbejdspartnere med at sikre, at de penge, der investeres i det byggede miljø, bidrager til den grønne omstilling. Ved at facilitere en proces, der sikrer, at beslutninger træffes på et vidensbaseret grundlag og synliggøre, at en bæredygtig livsstil kan forenes med en højere livskvalitet inden for den givne økonomiske ramme, er vores håb, at virksomheden er med til at accelerere branchens grønne omstilling.

### Hvilket sted holder du mest af i din by?

Der er mange fantastiske steder i København. Men området omkring Bopa Plads på Østerbro holder jeg særligt meget af. Her summer det lokale hverdagsliv på mange tider af døgnet.

### Hvilken by gik din seneste rejse til – og hvad gjorde særligt indtryk på dig?

Min sidste rejse var en barselsrejse til Thailand. I en lille by Mae Nam på Koh Samui var kulturen og stemningen autentisk, og lokalbefolkningens laissez-faire livsstil gjorde et særligt indtryk.

# BONUSRUNDEN...



## Mia Manghezi, Projektudviklingsdirektør, PensionDanmark har overdraget stafetten til dig med spørgsmålet:

*"Jeg vil gerne høre dine tanker om bæredygtig byudvikling og fremtidens mobilitet. Vores byer bliver i dag designet efter fortidens trafikmønstre med en prioritering af bilen, som skaber barrierer for byliv og tilmed parkeringsbyggeri med stort CO2 spild til følge. Vejen frem er måske, at gode rådgivere kan gøre myndigheder og bygherrer klogere på emnet og mere trygge til at afprøve nye løsninger. Hvordan ser du, at vi kan retænke forholdet mellem parkering og rum til fællesskab, så vi sikrer høj bykvalitet? Er det et 'enten eller' eller kan vi få både og? Har du gode eksempler fra udlandet, som vi kunne lære af i Danmark? Og hvis du skulle pege på tre ting, der virkelig kunne gøre en forskel, hvad ville det så være?"*

For mig at se er der et stort uforløst potentiale ved i højere grad at indtænke fremtidens (eller om ikke andet så i det mindste nutidens) mobilitets-løsninger, når vi i dag planlægger fremtidens bæredygtige byområder. For at komme i mål med 70% CO<sub>2</sub>-reduktioner inden 2030 og et CO<sub>2</sub>-neutralt samfund i 2050 er der behov for, at vi anskuer byområdernes CO<sub>2</sub>-udledninger mere nuanceret og finder synergier på tværs af sektorer.

Men når vi snakker byudvikling, så har vi stadig på mange områder en for énøjet tilgang til CO<sub>2</sub>-reduktioner. Når der bygges træbyggerier oven på nedgravet parkeringskældre bygget i beton (ikke nødvendigvis for at imødekomme et aktuelt behov, men med udgangspunkt i at overholde p-normen), så mudres den gode CO<sub>2</sub>-historie fra træbyggeriet. Men ved at retænke mobilitets- og parkeringsforhold har vi en unik mulighed for både at styrke mobiliteten, reducere CO<sub>2</sub>-udledningen i både transport- og byggesektoren og højne bylivs- og bolig-kvaliteten.

For at komme i mål med ovenstående vil jeg forslå 3 ting:

- 1) **Reducer behovet** for parkeringspladser og privatbilisme ved at planlægge nye områder ud fra stationsnærhedsprincippet. Ved at kæde placering af byudvikling sammen med den kollektive trafik og koble dette med funktionsblandede byer og gode cykelforbindelser kan CO<sub>2</sub>-udslippet forbundet med transport, reduceres væsentligt uden økonomiske omkostninger. Studier viser, at CO<sub>2</sub>-udledning kan reduceres med en faktor 5 ved at bygge stationsnært.
- 2) **Optimer kapaciteten** og udnyttelsen af parkeringspladser ved at sammentænke dobbeltudnyttelse, for eksempel erhvervs- og bolig-parkeringspladser og ved at fremme brugen af delebilsordninger og brug af nye mobilitetsformer. Dette kan både øge mobiliteten og frigive mere reelt byrumsplads. En model med at kæde delebiler sammen med parkeringskrav kendes fra Malmø, hvor p-normeringen kan reduceres med op til 30 % ved indarbejdelse af delebiler. Samtidig viser studier, at én delebil kan erstatte 5-10 privatbiler.
- 3) **Sammentænk kvaliteterne** af de positive afledte effekter, når værdien skal synliggøres ved beslutningstagen omkring en retænkning af parkerings- og mobilitetsforhold. Lavere p-norm giver mere plads til bynatur, hvilket kan fungere som klimatilpasning. Mindre privatbilisme eller en øget elektrificering betyder mindre trafikstøj og mindre luftforurening, hvilket bidrager til en øget sundhed og livskvalitet. Mindre støj og renere luft kan også give mulighed for en større udbredelse af naturlig ventilation i bymæssige sammenhænge.

Der er behov for, at vi får indført forsøgsordning ift. nedsat p-norm, krav om delebilsordninger, delvis bilfrie byer, krav om en vis andel hybrid- og elbiler. Det er min oplevelse, at både borgere og investorerne er klar til at udforske sådanne tiltag. Især ved nye byområder. Men realiteten er, at lovgivning og p-normer punkterer potentialet for CO<sub>2</sub>-besparelse i byudviklingen.

## **Hvem sender du stafetten videre til?**

Ninna Hedeager Olsen, Teknik- og Miljøborgmester i Københavns Kommune

## **Og hvilket bonusspørgsmål vil du gerne stille?**

Jeg oplever i dag, at p-normen er med til at punktere oplagte CO<sub>2</sub>-besparelser i byudviklingen. Fremtidens byer bliver designet efter fortidens trafikmønstre. Der er grønne løsninger – eksempelvis delebilsordninger – hvor vi kan reducere p-normen, frigive mere plads til bynatur og mennesker og samtidig øge mobiliteten.

Hvad ser du af potentialer for en retænkning af de eksisterende parkerings- og mobilitetsforhold, og hvad er de største udfordringer og barrierer?

Samtidig er jeg nysgerrig på at høre, hvornår du tror, at vi kommer til at se større forsøgsordninger i København, hvor man afprøver en retænkning af parkerings- og mobilitetsforhold i praksis?