

DGNB er også for DTU-studerende:

De opnår et holistisk syn på byudvikling og mobilitet

DGNB får de studerende til at se studieprojekterne som en helhed. De studerende vokser med opgaven, og projekterne forbedres. Det viser sig, at dialog, planlægning og inddragelse sikrer de gode, bæredygtige løsninger.



AF MARIA HØRBY
DTU Diplom
mhby@dtu.dk

Hvad er DGNB?

Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen - eller mere mundret DGNB - er en tysk organisation, der har udviklet DGNB-systemet. I DGNB indgår fem kvaliteter: Miljømæssig kvalitet, økonomisk kvalitet og social kvalitet. Hertil kommer proces og teknisk kvalitet, der inddrager interessenter og de fysiske rammer.

DK-GBC eller Green Building Council Denmark arbejder for at udbrede bæredygtighed i bygge- og anlægsbranchen. GBC er en partnerorganisation til DGNB og har tilpasset det tyske DGNB-system, så det er relevant i Danmark. GBC uddanner flere forskellige DGNB-konsulenter. Uddannelser og kurser gennemføres i København. Jeg er uddannet konsu-

lent i byområder og underviser på konsulentuddannelsen vedrørende de miljømæssige kvaliteter.

DGNB og FN's verdensmål

FN's 17 verdensmål fokuserer på bæredygtig udvikling, stabilitet og samarbejde. De ambitiøse mål for en hel ny udviklingsdagsorden bakkes op af DGNB-systemet. Således er der sammenfald mellem DGNB og 14 af FN's mål.

Når DGNB er interessant, er det fordi, DGNB-systemet gør den bæredygtige indsats målbar. I DGNB for byområder består de fem kvaliteter af 32 kriterier, mange underkriterier og 239 indikatorer. Indikatorerne afspejler fokuspunkter fra virkeligheden, som evalueres: En bestemt handling, et bæredygtigt valg udløser et bestemt antal point. Pointene opnås forskellige steder i bygge- og anlægsfasen. Der gives point i forbindelse med masterplanen, midtvejs og til sidst. Byområdet samlede point, altså bæredygtighedsgrad, kan dermed måles. For eksempel hænger trafik og mobilitet sammen med FN's delmål 9: Industri, innovation og infrastruktur. Såfremt mobiliteten er tænkt udbredt for hele byudviklingsområdet og for alle trafikformer, opnås maksimalt antal point. En sådan gennemtænkt løsning er holdbar og bæredygtig, og som der står i FN's delmål 9.1, sikrer det menneskelig trivsel med lige adgang til mobilitet for alle. Det er også hensigten med mobiliteten i DGNB. Men i modsætning til verdensmålene får man med DGNB-systemet point for mobilitetskonceptet, så bæredygtigheden vær-

De studerende arbejder i konsortier. Her ses halvdelen af et konsortium, som samarbejder om bæredygtige valg med udgangspunkt i DGNB. Foto Thomas Hjort Jensen, DTU.



difastsættes. Det betyder i øvrigt også, at sammenligning med andre byområders bæredygtighed bliver muligt.

DGNB indgår som et vigtigt element på diplomingeniørstudiet

Som lektor på Danmarks Tekniske Universitet har jeg fokus på, hvordan studerende integrerer bæredygtighed i studieprojekterne med DGNB som udgangspunkt. Det har gjort projekterne bedre. Hertil kommer, at de studerende er blevet mere bevidste om, hvor vigtig tidlig planlægning, kommunikation og inddragelse er. Erkendelsen opstår, fordi de indser, at projekterne beriges, når de ses som en helhed. Helhedstankegangen er netop central i DGNB. I takt med at de studerende opnår et holistisk syn på projekterne, indser de, at der er modstridende interesser, som skal diskuteres og afbalanceres for at nå i mål.

Interessemodsætninger og det at tænke i helheder skaber bedre løsninger

Formålet med at arbejde bevidst med eksempelvis det bymæssige mikroklima er at skabe god vindkomfort, behagelig ter-

misk komfort og god luftkvalitet. Men samtidigt er det vigtigt med gode muligheder for mobilitet - blandt andet via motoriseret transport som bestemt ikke understøtter den gode luftkvalitet. Og oplevelsen af at være tryk og sikker i sit byområde hænger sjældent sammen med store færdselsårer. Der er således flere ting, der peger i modsatte retninger. De studerende bliver derfor nødt til at diskutere og argumentere for de gode løsninger, hvor alle aspekter bliver vendt. Det fører til både frustration og kampgejst, men er med til at modne de studerende og sætte spot på netop kommunikation og inddragelse.

I forlængelse af det bymæssige mikroklima er det naturligt at arbejde for at skabe et attraktivt byområde. Det kan opnås ved bevidst valg af friarealer, der tilgodeser pladser og parker. Det interessante er, hvordan cykelparkeringsanlæg og innovative tiltag til at fremme cyklismen kan integreres i de grønne områder. Tankerne ruller videre: 'Hvordan kan det offentlige transportsystem understøtte, at flere mennesker får mulighed for adgang til parker og pladser?' Fodgængere går helst ingen omveje, så de studerende må overveje, hvor nærmeste busholdeplads etableres,

og hvor muligheden for at krydse vejen placeres. Pludselig bliver det attraktive byrum meget mere end blot den grønne plads.

Min erfaring er, at de 239 indikatorer bruges som tjekliste, så alt kommer i betragtning og bliver behandlet. Indikatorerne giver anledning til, at alt bliver tænkt igennem. Ofte opstår nye og mere bæredygtige løsningsforslag, som ivrigt drøftes. Det sikrer en helhedsløsning. Indikatorerne bliver også brugt til at identificere de mange interessenter, så de studerende kan tage hånd om interessemodsætninger, før konflikterne opstår.

Med DGNB som en del af diplomingeniøruddannelsen i Ballerup er det håbet, at de studerende bliver klædt på til at fungere som dygtige rådgivere for et team, der har ansvaret for en bæredygtig byudvikling.

Vi glæder os derfor til at se, hvordan 'DGNB-studerende' bliver modtaget i praksis!

Læs mere om DGNB, hvordan og hvorfor. Læs også om sammenhængen med FN's verdensmål, muligheden for kurser, uddannelser, publikationer mv. her: <https://www.dk-gbc.dk/> ●



Figur 1: De 14 af FN's 17 verdensmål som DGNB for byområder spiller sammen med.