

Singapore – Byplanlægning i Verdensklasse.

Af: Kasper Fryd Hofmansen.

Singapores historie er på mange måder præget af, at landet i mange år har været en kolonistat og derfor har blandt andet byudvikling i landet været bestemt af udefrakommende parter. Efter fuldkommen selvstændighed i 1965 har det været vigtigt at sætte en ramme for udviklingen af. Byplanlægning er særligt vigtig i et land som Singapore, hvor befolkningstætheden er blandt de allerhøjeste i verden, og planlægning af boligområder, transportsystem og meget andet derfor er essentielt for at sikre et sammenhængende samfund.

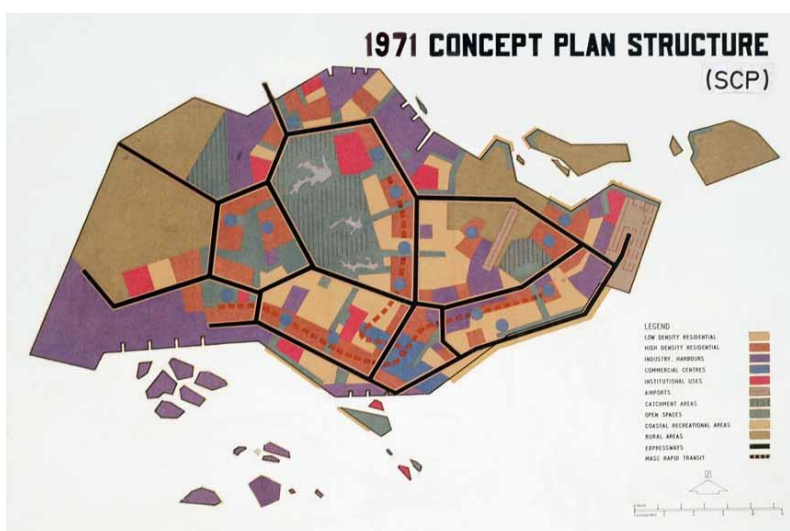
Gennem mit udvekslingsophold på Nanyang Technological University i Singapore, har jeg gennem de kurser jeg har fulgt, fået indblik i hvordan byplanlægningen har været struktureret gennem årene, og hvordan byen har arbejdet og fortsat arbejder med at implementere natur og grønne områder i byplanlægningen.

Byplanlægning gennem mere end 50 år

Grundlaget for den byplanlægning som er fundament for Singapore som den ser ud i dag, er skabt umiddelbart efter Singapores selvstændighed i 1965, hvor de langsigtede retningslinjer for byplanlægningen beskrives for første gang i en konceptplan i 1971.

Ved tidligt i Singapores udvikling at implementere konceptplanerne og dermed gøre sig langsigtede tanker om byens udformning, har Singapore opnået en bystruktur der er understøttet af et velfungerende transportsystem samt sektorplanlægning der klart definerer placering af boligområder, industri og parker. Det har gjort det muligt gennem de sidste 60 år at skabe et Singapore som, på trods af den høje befolkningstæthed, både har plads til et velfungerende og effektivt transportsystem, kompakte boligområder samt attraktive parkområder.

Den første konceptplan vedtages i 1971, og danner grundlaget for udviklingen i Singapores tidlige år for hvad angår udformning af de overordnede transportsystemer, beboelsesområder og industriområder. Siden er konceptplanen opdateret i 1991, 2001 og 2011, hvor der for hver af planerne har været fokus på at tage byudviklingen til det næste niveau, ved at bygge oven på principperne fra den tidligere plan.



Figur 1 Konceptplan for Singapore 1971, kilde: <https://www.ura.gov.sg/>

Konceptplanen i 1971 var den første af sin slags og der har været en naturlig udvikling i planerne, fra først at udvikle de basale funktioner for en storby i 1971, til at skabe en kulturelt og socialt sammenhængende by fra 1991 og frem. Siden har konceptplanen i 2001 og 2011 fokuseret på at tilpasse Singapore til den moderne storby, og samtidig forberede Singapore på fremtidens udfordringer.

Foruden at sikre de fundamentale strukturelle forhold for en storby som transportsystemer og zoneinddeling af industri og boligområder, fokuserer Singapore på at implementere grønne områder i byplanlægningen.

Træer og planter implementeres i byplanlægning af forskellige årsager eftersom naturlig infrastruktur teoretisk set både forbedrer luftkvaliteten ved at binde CO₂, og derudover køler luften ved at der opstår områder med skygge. Herudover viser undersøgelser, at adgang til grønne områder påvirker menneskers mentale sundhed positivt. I praksis implementeres træer blandt andet i motorvejenes trace ved at der plantes træer i midter- og yderrabatter samt i etagebyggerier hvor det ofte ses, at flere etager er reserveret til udendørs haver, som i mange tilfælde er tilgængelige for både offentlighed og beboere.

Omend den reelle effekt på luftkvalitet og mental sundhed kan være svær at vurdere og bevise, giver implementering af natur i en by der ellers består af utallige etagebyggerier, og af nogen beskrives som en betongjule, et mere æstetisk bybillede for både trafikant såvel som beboer.



Figur 2: Green Oasis på 17. etage i CapitaSprings i Singapore. Foto: Kasper Fryd Hofmansen

Den måske bedst planlagte by i verden

Singapores udvikling kan karakteriseres ved, at konceptplanerne til sammen har lagt en samlet langsigtet strategi som er blevet overholdt, og således er byen vokset planmæssigt gennem årene. Netop det betyder, at den trafikale infrastruktur i form af vejnet og kollektiv transport som metro og busser understøtter den udvikling som byen har gennemgået siden 1970'erne.

Singapores byplanlægning er i dag centreret omkring 3 strategier; at gøre kollektiv transport til en attraktiv valgmulighed, at regulere anvendelsen af vejnettet og at møde andre forskellige mobilitetsbehov såsom tilgængelighed for alle og mobilitet for bløde trafikanter.

Det er lykket at gøre den kollektive transport meget attraktiv ved at sikre en fast lav pris pr. tur, hvor en sammenhængende tur med MRT'en ikke overskrider 2,26 SGD svarende til ca. 12 danske kroner. Herudover tilbyder kombinationen af MRT og bybusser en næsten fuldkommen dækning af hele Singapore, hvilket gør det både billigt og effektivt at benytte den kollektive transport.

Hertil kommer restriktive forhold for benyttelse af vejnettet, der bidrager til et effektivt transportnet. Først og fremmest er Singaporeanere der ønsker at eje en bil pålagt at købe en relativt bekostelig tilladelse for at den pågældende bil kan anvende vejnettet i en 10-årig periode, og herudover findes der i Singapore et ERP 'Electronic Road Pricing' (ERP) system, der ved roadpricing på udvalgte strækninger beskrives som den primære regulator af trafikken i Singapore.

Mobilitet for bløde trafikanter forbedres i de kommende år, hvor cykelkorridorer skal etableres mellem nogle af byområderne og på den måde gøre det mere attraktivt at bruge cyklen som transportmiddel. For mig er sammenligningsgrundlaget Danmark og selvom Singapore er nået langt i forhold til sikre gode forhold for bløde trafikanter, færdes bl.a. cyklister stadig på fortovet eller på kørebanen og her får man fornemmelsen af at forholdene for cyklister forsat kan forbedres markant i årene der kommer.

Hvad bringer fremtiden?

Som indbyggertallet stiger, vil udfordringerne for byplanlæggere også blive mere udfordrende, og en af udfordringerne er at skabe plads til alle uden at forringe livskvaliteten. Samtidig skal Singapore med en beliggenhed i et tropisk klima kunne håndtere stigende regnmængder.

Livskvalitet hænger blandt andet sammen med tilgængelighed til natur og grønne områder. Singapores forsøg på at implementere natur og grønne områder i byplanlægningen blandt andet med flere rekreative områder implementeret i etagebyggerier, samt skabe attraktive parkområder forbereder også byen på fremtidige udfordringer. Mange af parkområderne kan nemlig benyttes som raingardens, hvor regnvandet kan tilbageholdes ved kraftige regnskyl indtil afvandingsystemet kan håndtere vandmængderne, hvilket mindsker risikoen for flash floods.



Figur 3: Kontrasten mellem betonbyggerier og én af de mange parker i Singapore. Foto: Kasper Fryd Hofmansen

Singapore har altså med politisk enighed, stabilitet og topstyring af byplanlægningen fastholdt en plan for udvikling af Singapore fra 1970'erne og frem til nu, hvilket har resulteret i en velorganiseret infrastruktur der understøtter byplanlægningen. Den strategi skal videreføres og udvikles yderligere i de kommende år for at forberede byen på de udfordringer, som man møder med stigende befolkningstal og klimaforandringer, der forårsager mere nedbør og stigende vandstand i verdenshavene.