

BYPLAN NYT 5

4. årgang · november 2006



TEMA | METROPOLEN OMKRING ØRESUND

Leder: Om 40 år	side 3
Skal vi være med i konkurrencen? - På vej mod megaregioner	side 4
Scenarier - Øresundsregionen	side 7
Metropolis - Kosmopolis	side 10
Strategier - Den opdelte by	side 12
Fremtidens planer - Byforståelse og planprincipper	side 14
Debat om højhuse og om regionen	side 16
Kort nyt	side 18



Redaktion
Ellen Højgaard Jensen (ansv.)
Annette Thierry

Redaktionsadresse
Dansk Byplanlaboratorium
Nørregade 36
1165 København K
Tlf.: 33 13 72 81
Fax: 33 14 34 35
Mail: at@byplanlab.dk

www.byplanlab.dk

Annoncer
at@byplanlab.dk
Bestilles senest
18. december

Layout
Anne Madsbjerg

Oplag
4.400

Tryk
Handy-Print A/S

ISSN
1602-9038

Forsidefoto:
"Hovedstaden og byerne i regionen har mange tårne og spir; men kun nogle består om 10, 20 eller 100 år". Fotograf Mogens Aagren, Øresund Network

Nr. 1 i 2007 kommer ult. januar.
Det har temaet: *Udkantområder - nye fremtid - liv uden vækst?*

Signerede artikler står for forfatterens regning, usignerede for den ansvarshavende redaktørs regning

Temaartiklerne er sponsoreret af:



BYPLANNYT nr. 5 / 2006 (4. årgang)



**RUMMETS
ARKITEKTUR
ARKITEKTURENS
RUM**

Arkitektens Forlag har nu udgivet den reviderede og ajourførte udgave af Lars Marcussens storværk

572 sider
indbundet og
illustreret
598 kr.

Har du tilmeldt dig DB's nyhedsmail?

www.byplanlab.dk

**dansk byplan
laboratorium**



KVL  **DET LEVENDE UNIVERSITET**

TAG EN MASTER PÅ KVL

Du kan opdatere din faglighed på KVL – Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole. Tag en hel master, enkelte moduler eller kurser inden for **landdistriktsudvikling** og **landskabsforvaltning** og få nye kompetencer i arbejdslivet.

Tilmeld dig forårets kurser senest 5. januar 2007

Læs mere om denne og andre efteruddannelser på www.kvl.dk/efteruddannelse

KVL - Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole
Bülowsvej 17 - 1870 Frederiksberg C
www.kvl.dk/efteruddannelse

OM 40 ÅR

LEDER

De tider er forbi, hvor hver by, hver region, hvert land eller hver kultur råder over sit eget geografiske område. Vi er alle påvirket af konkurrence mellem lande og mellem virksomheder på tværs af landegrænser og kontinenter. Og de klimatiske forandringer, som er afledt af alle vores aktiviteter, kender heller ikke til landegrænser.

Hvordan ser verden ud i Øresundsregionen om 40 år, hvis vi fortsætter af det spor, der tegner sig lige nu?

Endnu mere trængsel, længere køer og øget partikelforurening, fordi danskerne må køre stadig længere mellem bolig og arbejde. I dag er der bilkøer omkring hovedstadsområdet, som giver forsinkelser på tilsammen 100.000 timer i døgnet og koster samfundet 5,5 milliarder kroner om året. I det mest 'positive' scenario fra et projekt om Øresundsregionens infrastruktur og byudvikling vokser befolkningen frem til 2020 med 400.000 mennesker, og i år 2045 er tallet 800.000 - og ude i den store verden vil man sammenligne Øresundsregionen med Hamborg, Wien og Milano. Men det forudsætter, at man allerede nu tager højde for den forventede økonomiske vækst - ellers går man glip af den.

Spørgsmålet er så, om det er det vi vil - skal vi 'være oppe på dupperne og have antennerne ude, så vi kan være med i konkurrencen'? Skal vi prøve, om vi kan være lige så store og stærke som Hamborg, Wien og Milano?

Lad os endelig inspireres af de helt store, såvel som af de mindre, men kun til at tænke visionært på stedets betingelser. Vi kan spejle os i de andre for at finde ud af, hvem vi selv er, og vi kan samle på gode historier om, hvordan der er blevet tænkt visionært. I New York var det velhavende forretningsfolk og entreprenører, der i midten af forrige århundrede udtænkte en storslået plan. Man skar en mægtig flage ud af gadenettet midt på Manhattan og omdannede den til Central Park på størrelse med Dyrehaven og plantede en kvart million træer, så arbejderne kunne få sund rekreation i stedet for at bruge al deres fritid på byens værtshuse.

Dagsordenen for det storslåede Central Park projekt, at lokke folket væk fra byens usunde fristelser, var uskyldig i forhold til de kommende 40 års langt større udfordringer, med globale klimatiske forandringer.

Hvis vi bliver så mange flere som prognoser og scenarier forudsiger, og vi ikke skal transportere os ihjel - så kan vi nok ikke komme udenom at fortætte de spredte forstæder og måske bygge højt, f.eks. i forbindelse med de stationer hvor der er plads. Hvor vi skal bygge højt, skal vi tænke med udgangspunkt i stedet og sammenhængen til byen, og jo større byområdet samlede bygningsmasse bliver, jo vigtigere bliver det at lægge en samlet grøn strategi, så byen kan ånde - også om 40 år.

Vi har brug for visioner for Metropolen omkring Øresund, for hvordan det skal være at leve og bo her. Skrækvisionen er ikke svær at få øje på, hvis vi fortsætter som tendensen er lige nu. Det er vigtigt at tænke bæredygtigt, både miljømæssigt, økonomisk og socialt. Den åbne, tolerante og mangfoldige by, som alle taler om som idealet, er en by, hvor der er livskvalitet for alle.

PÅ VEJ MOD MEGAREGIONER



Foto: Shanghai, Vibeke Meyling

Øresundsregionen ses i Europa som et eksempel på integration, der er værd at efterligne. Men skal vi være med i konkurrencen, skal vi have et større netværk og arbejde hen imod en megaregion

Byer spiller en stadig større rolle på globalt plan – både kulturelt og økonomisk. Det er i høj grad byerne, der driver udviklingen. Men konkurrencen er også stor – mellem byerne og mellem Europa og resten af verden. Så der er behov for hele tiden at være oppe på dupperne og have antennerne ude, hvis man skal være med i konkurrencen.

Øresundsregionen ses allerede som en af Europas mest succesrige og innovative regioner. OECD har i en rapport, hvor man ser på universitetssamarbejder, peget på netop Øresundsregionen som et af de mest vellykkede eksempler på triple-helix-samarbejder mellem universiteter, virksomheder og de regionale myndigheder.

Skoleeksempel

Og når man rejser rundt i Europa og taler med repræsentanter for andre europæiske byer, så ser de Øresundsregionen som et skoleeksempel på regional integration. Det faktum, at vi med Øresundsbroen har fået muligheden for at skabe en grænseoverskridende region med ansatser til ét arbejdsmarked, ét samlet boligområde – bundet sammen af en velfungerende kollektiv trafik og velplanlagt infrastruktur til individuel trafik vækker beundring i resten af Europa.

Det er vi måske ikke så opmærksomme på til daglig. Her synes fokus først og fremmest at være på de problemer og konflikter, som stadig er i regionen. Det er ikke let reelt at

etablere den grænseløse region – på tværs af nationale lovgivninger.

Skal regionen styrkes?

Heller ikke internt i landene er der overensstemmelse om målene med Øresundsregionen. På den danske side har vi stadig en konflikt mellem land og by; der er grundlæggende en modvilje mod at styrke hovedstadsregionen, hvilket kommunalreformens regionsdannelse var et eksempel på. Vi har en konflikt mellem by og land – og den rækker helt ind i hovedstadsregionen.

På Sverigessiden er der et stærkt ønske - i Sydsverige - om at styrke Øresundsregionen – fordi man der ser København som et

lokomotiv, som kan drive en udvikling også i Sydsverige. Her findes konflikten måske mellem Sydsverige og Stockholmsregionen, som er bekymret over, at region Skåne knytter sig tæt til København.

Geografi og politik

Men når vi nu hører alle de positive meldinger fra OECD og andre europæiske byer, så kunne det jo være så let at synke veltilfreds sammen i sofaen og erklære, at selv om vi har problemer, så gør vi det stadig bedre end de fleste andre. Men det ville nok være det værste, vi kunne gøre. For vækst og samarbejde kommer ikke af sig selv – og der er masser af konkurrenter tæt på, som gerne vil aflure os vores succeser – og kopiere dem. Så der er behov for hele tiden at komme op og ud i verden for at lade sig inspirere. Med det ene formål at komme hjem og gøre det lidt bedre.

Men hvor skal vi så gå hen, hvis vi i København skal lade os inspirere af andre europæiske storbyer? For mig at se er der to områder, hvor vi kan lade os inspirere. Det ene handler om regionen som geografisk størrelse – og det andet handler om det politiske samarbejde internt i regionen.

Er regionen stor nok?

Første spørgsmål er, om Øresundsregionen er stor nok på langt sigt til at klare sig i konkurrencen? Selv når vi tæller den fjerneste skånske landmand på grænsen til Blekinge med, så når vi jo ikke op på mere end ca. 3,5 millioner mennesker. I andre byer som f.eks. Berlin har de 3 millioner mennesker alene i byen – og inkluderer man Brandenburg, så når man op på 5 millioner. Greater London med forstæder har 9 millioner mennesker, Paris 12 millioner – og sådan kunne man blive ved. I den skala er Øresundsregionen – og især den urbane del af Øresundsregionen stadigvæk en dværg. Og udenfor Europa er billedet endnu mere markant – der har vi megametropoler som New York, Tokyo og Shanghai. Og det er helt klart, at her kan vi i København ikke være med.

Så måske skal vi tænke større end Øresundsregionen, når vi tænker fremtiden. Måske skal vi tænke ud over Øresundsregionen. De mindre metropoler i Europa er måske for små til at tage konkurrencen op på globalt plan – lige meget hvad de gør. Hvad er så løsningen? Det kan jo f.eks. være at tænke i synergi-effekter mellem byer. Måske kan København og Øresundsregionen ikke alene

TEMA | METROPOLEN OMKRING ØRESUND

Med projektet "Metropolen omkring Øresund" ønsker Realdania at initiere og støtte en visionær og fri debat om Øresundsregionens langsigtede fysiske udvikling, i såvel et regionalt, tvær-nationalt som globalt perspektiv.

Der søges kreative svar på, hvilke ideer eller koncepter, der kan være strukturerende for den fysiske udvikling af metropolen omkring Øresund på et 30-40-årigt sigt.

Spørgsmålet er, hvilket koncept, der skal afløse den berømte Fingerplan som guideline for udviklingen. Nu ikke kun på den danske side af Øresund, men i hele Øresundsregionen.

Visionen er, at projektet skal være med til at styrke Øresundsregionens position som en unik metropol. En metropol, der er centrum for aktiviteter – økonomisk, administrativt, kulturelt og oplevelsesmæssigt. Visionen er at skitsere rammerne for en bymæssig udvikling, der indebærer, at udviklingen af boliger, erhverv, grønne arealer, infrastruktur m.m. sker velgennemtænkt med livskvalitet for øje, og som skaber gode rammer for det mangfoldige byliv.

Der sigtes mod en debat med fokus på den fysiske planlægning. Dette aspekt skal dog sammentænkes med den økonomiske, sociale og kulturelle udvikling, set ud fra et lokalt og globalt perspektiv, og dermed være grundlaget for at skabe en region, der i kraft af sine mangfoldige aktiviteter og sin velgennemtænkte og velfungerende fysiske udformning kan markere sig internationalt.

I løbet af foråret vil Realdania invitere til en konference om visioner for metropolen omkring Øresund, som oplæg til en konkurrence om visioner med et 30-40-årigt sigt. Resultatet af konkurrencen skal danne grundlag for den videre debat om Øresundsregionens langsigtede fysiske udvikling.

tage konkurrencen op med New York og Shanghai og andre af mega-metropolerne. Men måske kan vi, hvis vi tænker i samarbejder med andre byregioner i vores nærhed. I en artikel i Newsweek fra juni peger Richard Florida på et nyt billede på det globale kort – megaregioner. I artiklen peger han på, at de mindre byer, som kommer til at klare sig i fremtiden er de byer, som formår at arbejde sammen – i det som han kalder megaregioner.

Megaregioner

Måske skal vi i Øresundsregionen se ud over vores egen region og knytte tætte forbindelser f.eks. fra Nord til Syd – Man kunne måske forestille sig en megaregion bestående af Oslo, Göteborg, Øresundsregionen og Berlin? Så ville vi virkelig have noget at byde på, teknologisk, kreativt og økonomisk. Det ville være en region, som kunne byde på det bedste af Berlins kreative miljøer, kontakt til resten af Øst- og Centraleuropa – og på Oslos teknologi på energiområdet. I midten

af smørhullet ville vi såmænd have København med den største internationale lufthavn i megaregionen – og med adgang til hele det danske og svenske marked.

Det er klart, at det ville kræve store investeringer – både på videnssiden og på infrastrukturen. Men det ville være en region, som for alvor ville kunne konkurrere med de helt store i Europa. Ideen med en sådan megaregion er jo netop at man udnytter de kvaliteteter, som hver region og by kan byde på – og at man tilsammen kan byde på meget mere, end hver af de enkelte elementer i megaregionen. Det batter i en international konkurrence. De første skridt til en sådan megaregion/korridor i det nævnte område er taget med etableringen af et korridorsamarbejde kaldet *Corridor of Innovation and Cooperation* (www.coinco.nu).

Inspiration

Vi kan ikke finde en tilsvarende megaregion i Europa (endnu) – og den findes måske ikke



Foto: New York, Vibeke Meyling

på verdensplan. Hvor kan vi så finde inspiration til den? Jeg tror, at der på det lavere plan er masser af inspiration at finde i andre europæiske byer – og i mange af de netværk, som byer arbejder med. Der er masser af eksempler på grænseoverskridende samarbejde og på byer, som i fællesskab udnytter deres styrker – til fælles bedste.

Vi er jo ikke den eneste region i Europa, som oplever, at byen vokser ud over sine administrative grænser – og at der er behov for at koordinere på et bredere plan og over større geografiske afstande. Og når vi lige pludselig har en lang række byer med meget store funktionelle byområder, som ikke er underlagt samme administration, så opstår der naturligt et behov for at tænke på tværs, når det handler om regionens udvikling. Og det er ikke kun planlægning af den fysiske udvikling – det er også et økonomisk sam-

arbejde. Vi kan se, at der hvor man har succes med dette arbejde, der har man forstået at tænke hele regionen ind i samarbejdet – og man har forstået at formidle dette samarbejde til gavn for hele regionen – ikke kun de centrale byområder.

Et af eksemplerne er *Eindhoven-Leuven-Aachen-trekanten* (ELAt). Her forsøger man at ruste de tre byer, som hver for sig ikke har kapacitet til at klare sig i fremtidens vidensøkonomi, til i fællesskab at opnå den kritiske masse, som kan styrke den fælles udvikling – på tværs af nationale grænser.

Et andet eksempel længere sydpå er *Wien-Bratislava - samarbejdet* – hvor de to hovedstæder i henholdsvis Østrig og Slovakiet forsøger at etablere et tættere samarbejde, både på erhvervs- og transportområdet.

Også i Frankrig arbejder man med regionalt grænseoverskridende samarbejde. I Lilleområdet har lokale og regionale myndigheder – på tværs af den fransk-belgiske grænse underskrevet en samarbejdsaftale, som skal udvikle *Lille-metropolområdet* – et område, som nu strækker sig ud over den franske grænse. Det handler om at udvikle metropolen og at skabe et arbejdsmarked, som går på tværs af de to landes grænser.

Alle disse områder skæver jo til Øresundsregionen som deres model, og hvis vi ikke er vakse ved havelågen, så bliver vi overhalet i løbet af ganske få år. Så derfor er det måske nu, at vi skal tænke skridtet videre – og tænke ud over Øresundsregionen.

Skab netværk – nu!

Hvis vi skal lykkes i den strategi, så skal vi skabe et politisk samarbejde – ikke bare i Øresundsregionen. I dag har vi *Den skandinaviske Arena*, som samler regionale politikere fra Oslo over Göteborg, Malmø til København og Sjælland (*Oresundskomiteen.dk*, under ”regional udvikling”). Men måske skal samarbejdet på længere sigt være bredere. Men som alle der har arbejdet med Øresunds-integrationen ved, så tager det tid at opbygge dette effektivt – og det er en erfaring, som alle regionale samarbejdsprojekter over hele Europa bekræfter. Vi har svært ved at forstå hinandens politiske kultur – og når der så samtidigt skal tænkes på tværs, så går hele maskineriet meget trægt.

Når man ser ud over Europa, så er det tydeligt, at der opstår meget spændende projekter og synergier i de områder, hvor man er i stand til effektivt at arbejde med regionale netværk. Det kan være netværk mellem vidensinstitutioner, virksomheder, lokale og regionale myndigheder og mere uformelle netværk mellem byer etc. Så kan man lige pludselig skabe resultater.

Så derfor vil mit budskab efter flere års internationale erfaringer være: Just do it. Vi skal ikke sidde og vente på den forkromede politiske vision. I stedet skal vi starte med at netværke – og på den måde gennem vores konkrete resultater vise, at det er muligt at skabe samarbejder, der rykker. Det glade budskab skal nok brede sig.

Lykke Leonardsen,
International koordinator i Københavns Kommune

ØRESUNDSREGIONEN INGEN FREMTID UDEN TRÆNGSEL

Tager man visionen om Øresundsregionen alvorligt, vil befolkningen vokse endnu mere, end prognoserne forudser. Hvad vil det betyde for trafikken, og hvor skal alle tilflytterne bo?

Forestillingerne om Øresundsregionen som et internationalt og dynamisk område med høj økonomisk vækst og social velfærd forudsætter en kraftig stigning i befolkningen. Man regner med, at der vil være mindst 300.000 flere mennesker i regionen om 10-15 år, og det vil blandt andet øge behovet for boliger og kræve mere ambitiøse planer for, hvordan trafikken skal afvikles.

"Vi er tæt på sammenbruddet på vejene omkring København, så derfor skal der gøres noget nu," siger trafikforsker *Otto Anker Nielsen*, der er professor på DTU og en af

ophavsmændene til rapporten "*Fremtidsscenerier for Transport i Danmark*".

Trafikforliget mellem regeringen, de Radikale og Dansk Folkeparti betyder, at jernbanenetet nu bliver renoveret for 4,7 milliarder kroner, og at der vil blive brugt 4,2 milliarder på vejene frem til 2014, men selv om både kystbanen mellem København og Helsingør og enkelte vejstrækninger uden for hovedstadsområdet er højt prioriteret i forliget, er spørgsmålet, om tiltagene er tilstrækkelige i forhold til de udfordringer, som hovedstadsområdet står overfor?

Nej, mener kritikere, der forudser trafikmeldinger om kaos, uhæmmet lange køer og ventetid, som vil koste samfundsøkonomien milliarder af kroner.

Mere trafik

Og der bliver mere trængsel. Det forudser både rapporten "*Trafikale udfordringer i Hovedstadsområdet*" fra Transport- og Energiministeriet og rapporten "*Øresundsregionen 2045*" fra Örib. Sidstnævnte opstiller en række scenarier for infrastruktur og byudvikling, og i et af dem stiger regionens befolkning frem til 2020 med 400.000 mennesker – i år 2045 er tallet 800.000.

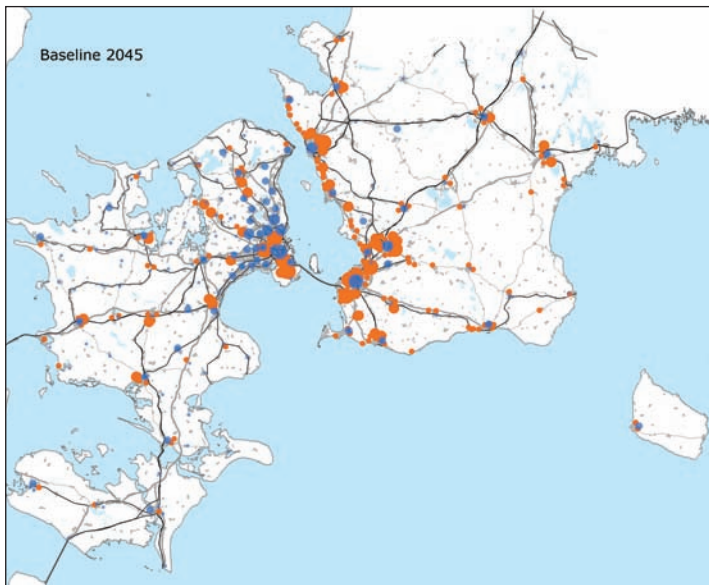
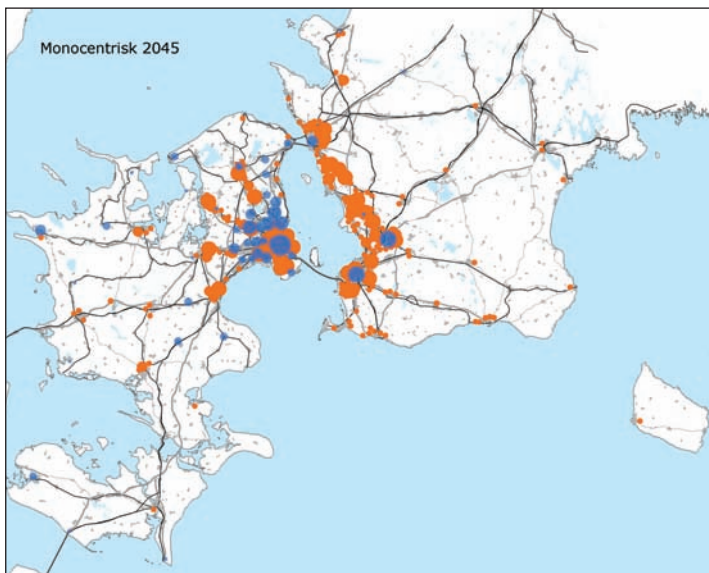
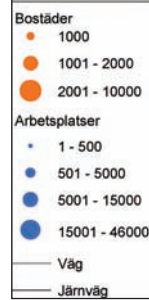
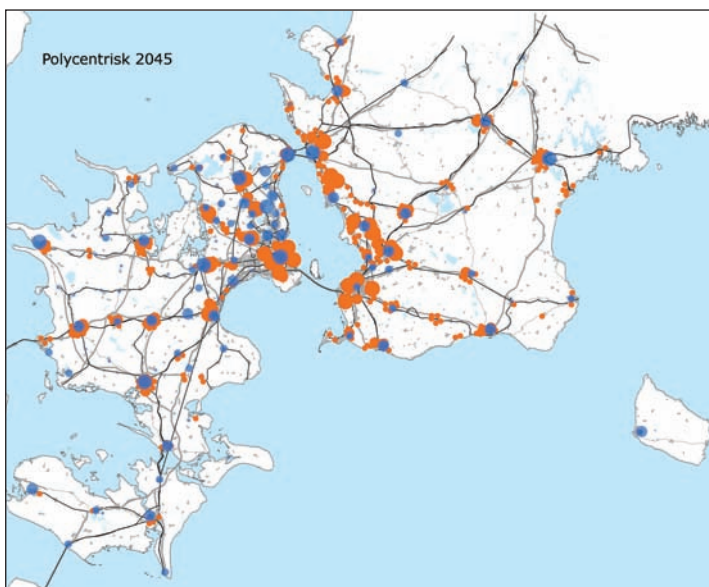
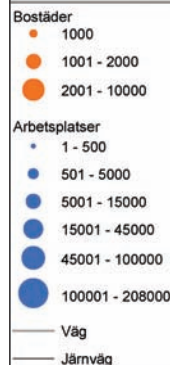
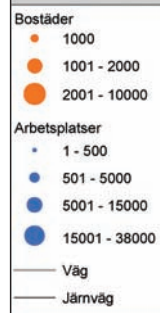
"I begge vores fremtidsscenerier bliver der mere trængsel i regionen, men dog ikke håbløs trængsel," siger *Annette Klynsner*, leder af Örib-projektet – "*Øresundsregionens Infrastruktur og Byudvikling*" – som 26 danske og svenske offentlige myndigheder står bag.

Europæisk kraftcenter

Rapporten fra Örib, der skal give input til den regionale og kommunale planlægning, opererer dels med et baseline-scenario, der fremskriver udviklingen efter kendte udviklingstendenser ud fra aktuelle prognoser, dels med et konkurrencekraft-scenario som antager, at Øresundsregionen bliver intet mindre end et nyt europæisk kraftcenter. Denne fremskrivning forudsætter en hurtig



TEMA

**Baseline 2045****Monocentrisk 2045****Polycentrisk 2045**

integration på tværs af Sundet, så hele regionen om fyrrer år er fuldt integreret.

Allerede i dag har passagertransporten med Øresunds-togene overgået forventningerne, og både biltrafikken på broen og færgetrafikken vokser. Antallet af grænsependlere er mere end tredoblet på få år, og der bliver også stadig flere studiependlere i begge retninger. Universitets- og hospitalssamarbejdet udvikler sig fortsat, der sker flere opkøb og etableringer af virksomheder, og der foretages flere udenlandske investeringer i regionen end noget andet sted i Norden. Integrationen går med andre ord stille og roligt i retning af et konkurrencekraft-scenarior.

- Men hvor skal alle de nye tilflyttere bo?

I Skåne formentlig, for her er der mere plads til at bygge boliger. Til gengæld vil der ifølge *Annette Klysnér* komme mere erhverv til den danske side. I konkurrencekraft-scenariet vil udviklingen ud fra en polycentrisk model følge fingerbystrukturen med mindre regionale centre, mens tilvæksten i den monocentriske model vil komme til at koncentrere sig om København og Malmö-Lund området op til Kronborg.

"Men ser man på trafikken, er der ikke den store forskel på udviklingen i det monocentriske eller det polycentriske scenarior," siger *Annette Klysnér*.

I både *Örib-rapportens* baseline-scenarior og i konkurrencekraft-scenariet er det nødvendigt at udbygge den kollektive trafik og indføre roadpricing.

Valget

Fire millioner indbyggere i Øresundsregionen. Især på den skånske side har væksten været stærk, og der bor nu mange flere mennesker i Malmö og Lund. Tilflytterne kommer fra andre regioner i Sverige, fra Sjælland og Københavns-området, men folk kommer også fra andre regioner i Østersøområdet, og der er kommet betydeligt flere indvandrere fra lande udenfor EU.

Sådan er udviklingen forløbet, når man i 2045 ser tilbage, i hvert fald ifølge rapporten fra *Örib*. I baseline-scenariet er befolkningen i Københavnsområdet og de nærliggende byer på Vest- og Sydsjælland vokset, og mange er ikke overraskende flyttet til fra udkantområderne. Folk, som er flyttet til København og andre dele af Øresundsområdet i Danmark, kommer både fra andre egne af Danmark,

Örib-rapportens scenarior for infrastruktur og byudvikling: Baseline-scenariet, der fremskriver udviklingen efter kendte udviklingstendenser ud fra aktuelle prognoser. Konkurrencekraftscenariet, som antager, at Øresundsregionen bliver et nyt europæisk kraftcenter, og som fører til en befolkningsstigning på 800.000 frem til 2045. Dette scenarior er opdelt i to: det monocentriske og det polycentriske.



men i stigende grad nu også fra Skåne og andre dele af Sverige.

I 2045 er der mangel på veluddannet og højt specialiseret arbejdskraft i især den danske del af Øresundsregionen, og mange videnstunge virksomheder vælger at slå sig ned i andre regioner. På den svenske side er tilgangen af arbejdskraft relativt større, men folk gider ikke pendle så langt, fordi prisen i form af rejsetid, trængsel og forsinkelser

Andre scenarier

Det samfundsøkonomiske drømmescenario er et af de fem scenarier, som beskrives i rapporten fra DTU, "Fremtidsscenerier for Transport i Danmark". Også her forudsættes udbygning af den kollektive trafik og indførelse af roadpricing, som i begge Öribs scenarier. Politiske beslutninger træffes ud fra cost-benefit analyser, og politikerne er absolut ikke bange for at bruge lovgivning til at fremme udviklingen – for eksempel beslutter de, på baggrund af landsplandirektiver, at al fremtidig byudvikling skal foregå i nærheden af stationer, så folk ikke behøver at købe en bil.

I august 2007 kommer der nye input til debatten om udviklingen af Øresundsregionen. Det sker når regeringens infrastrukturkommission kommer med forslag og modeller til, hvordan den langsigtede planlægning af infrastrukturen frem til 2030 skal håndteres.

er blevet for høj. Mange unge synes også, at priserne på boligmarkedet har nået et helt urimeligt niveau.

Baseline-forløbet forekommer trist og sølle, og der er nok ikke nogen tvivl om, at politikerne foretrækker en udvikling, der minder mest muligt om konkurrencekraftscenariet. Her er befolkningen i 2045 vokset med ikke mindre end 800.000 mennesker.

- Men hvordan er I kommet frem til det tal?
"Vi har fremskrevet Øresundsprognosen, der siger at vi bliver 400.000. Det er også det tal, man må tage udgangspunkt i, hvis man tager

visionerne om Øresundsregionen alvorligt," siger *Annette Klysner*.

I konkurrencekraft-scenariet er Øresundsregionen i 2045 ikke overraskende et konkurrencedygtigt kraftcenter med hensyn til innovation og udvikling af produkter og ideer, som finder sted i en hel del videns- tunge og forskningsbaserede virksomheder. I dette scenario er langt de fleste af nutidens barrierer og besværlige administrative regler afskaffet. Integrationen er fuldendt, og ude i den store verden sammenligner man Øresundsregionen med Hamborg, Wien og Milano.

Der skal handles nu

"Men det forudsætter, at man allerede nu tager højde for den forventede økonomiske udvikling og befolkningstilvækst, ellers vil det hele sande til, og regionen vil gå glip af denne oplagte mulighed for vækst," siger *Jarl Zinn*, senioradvisor i Øresundskomiteens sekretariat. Komiteen er et samarbejdsforum for regional- og lokalpolitikere på begge sider af Sundet og er en af de 26 organisationer, der deltager i Örib-projektet.

I konkurrencekraftscenariet har man taget højde for, at regionen kommer til at tælle 4,4 millioner indbyggere, og helt i overensstemmelse med ønsketænkningen har alle borgere let adgang til boliger i attraktive miljøer på mange forskellige prisniveauer. I 2045 er det også kun de færreste, der kan huske, at man engang betalte broafgift, for den er for længst blevet afskaffet, da man indså, at det var nødvendigt at sætte turbo på integrationen.

Carsten Juul,
Journalist

Rapporter nævnt i artiklen

Øresundsprognosen fra 2001 fremskrev udviklingen i Øresundsregionen frem til 2008 på fire områder: befolkningen, arbejdskraftudbudet, beskæftigelsen og uddannelsesbalancen. Rapporten er udgivet af Arbejdsformidlingen i Øresundsregionen, december 2001.

Fremtidsscenerier for Transport i Danmark – Udført af ingeniører på DTU, for "Ingeniøren", oktober 2006.

Trafikale udfordringer i Hovedstadsområdet – Transport og Energiministeriet, november 2006.

Øresundsregionen 2045 – Øresundsregionens Infrastruktur og Byudvikling (Örib), november 2006.

METROPOLIS KOSMOPOLIS

Jeg sad en dag i bilkøen på vej ind til byen, og kom i tvivl om hvad jeg egentlig skulle derinde.

Vi var bilister, vi sad ved siden ad hinanden i tre rækker med hver sin motor i gang, men vi kom stort set ikke ud af stedet. Jeg skulle på arbejde, og hver dag brugte jeg en time eller halvanden på at komme ind til byen, og det samme hjem igen.

Mit arbejde er ligesom alle andres; jeg flytter rundt på noget information, går til møder, spiser frokost i kantinen, taler lidt i telefon og drikker om fredagen en fredagsøl med kollegerne. Kantinemaden er ikke uundværlig, så bortset fra øllet kan jeg klare resten hjemmefra. Også møderne, som bliver kortere og mere effektive, når de foregår som videokonference.

Så ved den første frakørsel kørte jeg fra. Og siden har jeg arbejdet hjemme. Det har fordele og ulemper. Selvfølgelig er man i en vis forstand altid på arbejde. Men man har på en måde også altid fri. Jeg savner ikke kollegerne, for jeg taler med dem hver dag. Hvad skal jeg inde i byen? Jeg er fra landet. Jeg er født på landet, jeg er vokset op på landet og jeg bor på landet. Jeg hedder bondegård, det kan ikke være anderledes.

Anakronisme

Den kollektive arbejdsplads med dens stemplen ud og ind er og bliver en del af den industrikultur, der allerede er en anakronisme, og som viste sig kun at blive en kort parentes i civilisationens historie. I modsætning til det gamle industrisamfund, der var stærkt territorialt, er det nye informations-samfund og den vare der produceres i det samfund, og den måde varen produceres på, mindre bundet til et sted.

I industrikulturen hang arbejdet og byen sammen. Først flyttede man ind til byen for at

være tæt på arbejdspladsen. Så flyttede man ud af byen for at komme væk fra den. Til sidst blev den nedlagt og man lærte at håndtere information i stedet for ting. Endelig kunne vi være ligeglade med de faktiske forhold i jernindustrien.

Arbejdspladsen og Storbyen. To rumlige måder at organisere samfund på. Hvis *alt det faste fordamper*, hvordan skal det så gå byen? Den kan jo ikke flytte nogen steder hen. Hvis den bliver tømt for funktioner, bliver den fyldt med tomhed.

Funktioner

Havnen er et godt eksempel. Nej, den er mere end det, den er symbolet på byen, lakmusprøven på om den overlever. Den by jeg tænker på, hed oprindeligt simpelthen Havn. Det var dens funktion og berettigelse og indtjeningskilde og omdrejningspunkt i cirka tusind år. Så flyttede transporten ud af byen og ind i landet og over på containere. Og havnen døde. Så blev den rekreativ, og attraktiv og dyr, og døde endnu en gang. Folk ville gerne bo på den havn. De ville have kajplads og vandspejl og kunne se langt omkring, for friheden er at kunne se langt og tænke: det kunne man også gøre. Det er derfor den hårdeste straf vi kan finde på, er det stik modsatte: Kun at kunne se over til den nærmeste væg og tænke: det vil jeg gøre når jeg kommer ud herfra.

Men folk kom ikke til at bo på havnen, for det havde de ikke råd til. Vores samfund er trygt, men det er også tæt. Plads er en mangelvare, og i et overflodssamfund er mangelvarer nogle af de dyreste varer der findes.

Der er mange pæne huse i byen. Om dagen er der folk der går ind i husene, og de viser alle sammen deres ID-kort og ligner dem på arkitekternes computerbilleder. Om natten kommer der en vagtmand og lyser med en lommelygte. Og på Strøget er der masser af

liv, når caféerne og butikkerne er åbne og lidt uhyggeligt, når de er lukkede. Ude i brokvartererne går folk rundt og håber at byen vil blive lidt mere som forstæderne nordpå, og i forstæderne nordpå går folk og håber at forstæderne vil blive lidt mere som brokvartererne. Ligesom At Tænke Sig er sjovere end Politiken er Christiania sjovere end København. Man tager ligesom det hele mere for pålydende. Et sted at bo? Sådan. Byen er et fællesskab, et mødested, en anledning. Byen er grundlæggende kommunistisk. Det har Christianitter forstået mere af end kommunarderne oppe på Rådhuset.

Livmoderby

Metropolis. Ordet er græsk og består af polis, der betyder by, og metro, der betyder livmoder. Livmoderbyen. Det er den, som alt livet kommer fra; det er den, vi længes tilbage til. Uden byen ingen handel, ingen teknologi, intet demokrati, intet teater. Den græske polis var en husholdning. Den var økonomisk og politisk i balance, fordi den var et samfund, en stat, en stor familie. Aristoteles mente ligesom senere Rousseau, at byen ikke måtte være større, end at byens indbyggere alle kendte hinanden af udseende. Det vigtigste for et velfungerende samfund er nemlig ikke produktivitet. Det er tillid. Økonomisk, politisk og personlig tillid.

Hovedstaden er hovedet på samfundslegemet. Vi er nødt til at finde på noget, så den giver mening. Historiske bygninger med lys på. Fint for turisterne og om søndagen. Men den der blanding af shopping-underholdning og prestigefacader og løse kanter er i længden komplet ubeboelig. Og hvis arbejdet er usynligt eller slet ikke er der, bliver det svært. Bemærk at Berlin, som alle københavnere taler om lige nu, er ved at gå fallit, fordi Siemens og Deutsche Bank ikke vil bo sammen med kunstnere og intellektuelle og pensionister og arbejdsløse, men vil over til de andre tunge drenge i Vesttyskland.



Viggo Kragh-Hansen (1910-1996): "Det gule hus", Olie på lærred

Informationsby

Informationsbyen hedder ikke metropolis men kosmopolis. Ligesom overgangen til informationsproduktion har forandret arbejdsformerne, infrastrukturen og byerne, forandrer informationsudvekslingen økonomien, så den bliver stadigt mere global. I den globale økonomi bevæger råvarer, arbejdskraft og kapital sig frit mellem hovedstæder, hvis samfundslegemer spjætter som marionetdukker, når rentefald og rentestigninger, stigende og faldende oliepriser, konkursbølger og investeringsbølger sætter alting i bevægelse samtidigt og med enorme kræfter.

I takt med at byernes borgere må orientere sig, engagere sig og agere globalt, bliver de enten kosmopolitter eller forsøger stædigt at fastholde det gamle stærke centrum og forbliver metropolitter. De deler sig på tværs af den gamle højre-venstreskala, for begge favner markedet og markedet favner dem begge: mekanismen er efterhånden så finjusteret, at den kan levere hver af os vores egen personligt sammensatte kasse grøntsager fra Årstiderne og vores egen personligt sammensatte aftenflade af tv-programmer.

Kosmopolitter og metropolitter

Uenigheden er snarere kultur-ideologisk end økonomi-ideologisk. Kosmopolitter vil have højhuse; metropolitter vil bevare fodboldbaner. Kosmopolitter er tolerante over for etnisk og kulturel spredning; metropolitter vil hellere fastholde en homogen identitet. Kosmopolitter går ind for trafikal integrering; metropolitter for segregering. Metropolitter mener at arkitektur hører til et sted; kosmopolitter tænker i kontekst. Metropolitter kan lide det selvgroede, rokokko, og postmodernisme; kosmopolitter kan lide barok, modernisme og kompleks almindelighed.

Metropolitter skriver:

"København skal som drivkraft i Øresundsregionen markere sig på linie med de bedste byer i Europa i den internationale konkurrence om investeringer, vækst, service, uddannelse, job, kultur og turisme. København skal i sin markedsføring vise omverdenen, at København er en attraktiv og respekteret metropol i Europa." (Københavns Kommunes "internationale strategi")

Og en kosmopolit skriver:

"Regeringerne i de enkelte lande i det nye Europa må læse på lektien og forstå deres byer, hvis de vil tage den historiske rolle på sig som den overraskende samfundsudvikling tilbyder dem (...) Netop fordi de europæiske byer har stærke civile samfund, rodfæstet i en lang historie og en rig, mangfoldig kultur, kan de stimulere borgerdeltagelse i modsætning til stammedannelse og fremmedgørelse (...) genopdagelsen af bystaten kan blive den nødvendige komplementaritet til en global økonomi og en europæisk stat." (Manuel Castells)

Herude på landet stiller det sig lidt anderledes. Men det har det altid gjort. Herude har vi kun naturen og indkøbscentrene. Og hinanden. Vi er sådan set alt for tæt på hinanden. Vi mangler variationens korrektiv. Vi er bundet til traditionen og en tro på noget der er større end os selv, men vi ved ikke hvad det er. Vi kan ikke leve af den smule jord vi har, men vi kan heller ikke leve uden. Det er vores skæbne.

Christian Bundegaard,
forfatter

DEN OPDELTE BY

”Hvis man skulle have reddet Titanic, var det ikke ved at flytte rundt på dækstolene”, siger Hans Thor Andersen, lektor i geografi ved Københavns Universitet. Efter at have studeret den sociale udvikling i en række europæiske storbyer, kritiserer han planlægningens traditionelle prioritering af lokale fysiske tiltag. ”Som i tilfældet Titanic, er det hverken design eller detaljer, men overordnede strukturer og prioriteringer, der er nøglen, hvis vi skal vende tendensen til mere social ulighed i byerne”, siger han og afslutter med en vurdering af Hovedstadsregionens sociale udvikling i de kommende 30-40 år.

Hans Thor Andersen har gennem en årrække studeret den sociale udvikling i Hovedstadsregionen. Udgangspunktet var spørgsmålet: *Er vi på vej mod en polariseret by, hvor rige og fattige bevæger sig stadig længere fra hinanden?* Sammen med andre europæiske forskere bekræfter han, at storbyerne bliver mere og mere opdelte.

Hvorfor er der i dag fokus på den opdelte by?

”Det kan skyldes udviklingen på boligmarkedet og boligpolitikken. De mange års udbygning med parcelhuse som ejerboliger og etagelejligheder som almene boliger har skabt en polarisering i bosætningen. Den selvkørende del af befolkningen er blevet ejere, mens andre er blevet hægtet af. Den samme tendens gør sig gældende i alle de byer, jeg har sammenlignet København med: Rotterdam, Oslo, Stockholm, Hannover, Frankfurt, Hamburg, Amsterdam og Haag. Planlæggerens tiltag for at forhindre tendensen er også meget lig hinanden, på grund af studiebesøg og en relativt ensartet politisk situation.”

Hvorfor skal vi være opmærksomme på segregering?

”Der er faktisk ikke nogen dokumentation for, at segregering i sig selv har negative konsekvenser for byerne. Indtil videre kan vi se, at segregering er et faktum flere steder, men hvordan man forholder sig til det, er et politisk spørgsmål.



Foto: Karen Margrethe Krogh

Tit tager vi det for givet, at social blanding er positivt. Måske lærer man af naboen blot ved at se, hvordan han lever. Men faktisk viser det sig, at 30-40 % af beboerne i belastede områder flytter inden for relativt kort tid. Disse er ikke nødvendigvis blevet negativt påvirket af noget som helst.

Det kan tit være planlæggeren, der ser tingene udefra, der ønsker at modarbejde opdelingen. Mens beboere, der oplever et kvarter med for eksempel mange fra en særlig etnisk gruppe indefra, værdsætter nærheden til ligesindede.”

Men er der samfundsmæssige grunde til at undgå segregering?

”Der har aldrig været en fuldstændig blanding af fx. sociale klasser, alders- eller etniske grupper. Den tidlige forskning (i USA) beskæftigede sig med graden af segregation som indikator for integration i samfundet, dvs. jo mere adskilt befolkningen boede, desto dårligere integreret var den pågældende subgruppe (typisk sorte amerikanere, men også indvandrere fra Syd- og Østeuropa, Asien mm).

Integration betød dybest set, i hvilket omfang subgruppen var amerikaniseret. I europæisk og dansk sammenhæng er det mere kompliceret: vi taler om integration, men mener assimilation. Vi ønsker 'sammenhængskraft' i samfundet - på vores betingelser - men har svært ved at præcisere hvad der menes, fx er begrebet danske værdier en vanskelig sag at definere.

Når der er modvilje mod segregation, skyldes det formentlig, at det er blevet et synligt fænomen, samt en frygt for, at der opstår parallelsamfund med egne normer; dvs. ikke-integrationen institutionaliseres. Det er påvist, at især børn med svag baggrund klarer sig dårligere i adskilte skoler end i socialt blandede skoler. Dårlig skolegang giver dårlige chancer på arbejdsmarkedet osv. Endelig betyder segregationen en synlig påmindelse om sociale og etniske forskelle i samfundet; forskelle som vi ikke så gerne vil mindes om."

"Der er faktisk ikke nogen dokumentation for, at segregering i sig selv har negative konsekvenser for byerne"

Kvarterløftsprojekter har været et af Københavns vigtigste tiltag for at udligne sociale forskelle. Hvilken rolle har de spillet?

"De har været vigtige forsøg på totalløsninger, der inkluderer sociale tiltag. Måske var tidsrammen for disse projekter på 5-7 år noget kortsigtet. Det er muligt, at det snarere er den gode økonomi i de sidste 10 år, der medførte de største forandringer.

Det væsentligste er jo ikke de lokale fysiske omgivelser eller boligsituationen, men de sociale problemer. Reelt står ca. 900.000 danskere i den arbejdsdygtige alder uden beskæftigelse. Dette er ikke noget en byplanlægger kan tackle alene. Det handler om velfærdsstrategier, integrationspolitik, skattepolitik og andre overordnede forhold. Man kan måske være så fræk at sige, at vi i de seneste årtier har forsøgt at løse problemerne ved hjælp af fysiske indgreb, branding og kulturelle events, fordi det var de midler, man havde til rådighed."

Men er det ikke et spørgsmål om både-og, altså at både det fysiske og samfundets struktur spiller en rolle. For eksempel handler integration jo også om identitet, og her er forholdet mellem menneske og omgivelser vigtigt?

"Jo, men lokalitet betyder ikke meget for vores liv i byen i dag. I København kan man nemt nå alle steder, så hvor man bor, er ikke særlig væsentligt."

"Det væsentligste er jo ikke de lokale fysiske omgivelser eller boligsituationen, men de sociale problemer"

Kan man forestille sig en helhedsorienteret planlægning, der kobler lokale tiltag med den overordnede skala, så begge trækker i samme retning? Fx på regionalt niveau eller i form af planstrategier?

"Hvis vi alene ser på Danmark, er amterne væk pr. 1.1. 2007, og regionerne har stort set ingen beføjelser over for kommunerne. Men det er da klart, at en sammenhængende strategi for udbygning af fx infrastruktur, erhvervsudvikling, boligpolitik og den offentlige sektors generelle udvikling, der koblede udviklingsplanerne mellem flere kommuner og staten ville være en fordel."

Du har lige gennemført en undersøgelse af erfaringerne med etablering af billige boliger i Amsterdam, London og Oslo. Hvad siger disse erfaringer?

"Stigningen i ejendomspriserne er svært at modvirke, når byerne for længst er udbyggede. Det giver mellemindkomstfamilierne et problem – de butiksansatte, lærere, postbude osv. Den danske model med en mellemform mellem ejer- og lejerbolig – andelsboligen – er jo blevet undermineret af mulighederne for at optage lån og værdisætte boligerne i forhold til markedsprisen. Konklusionen i de nævnte byer var, at det i praksis var ganske svært at modvirke markedskræfterne, selv når det var officiel politik i de pågældende lande. Samtidig viste det sig, at det store problem er at undgå, at en direkte offentlig støtte bliver til førstegangskøberens fortjeneste."

Du brugte billedet med Titanic, hvilket må siges at være et negativt scenario. Hvor polariseret er København om 30-40 år og hvad skal vi være opmærksomme på?

"De centrale bydele bliver nok dyrere og dyrere. Forstæderne bliver mere og mere forskellige: der findes dem for den bedre middelklasse, og så er der 'betonforstæder' for de marginaliserede grupper. Selv om de forskellige forstæder er delvist sammenflettet, bliver det en kæmpe udfordring at

skabe forbindelser, for eksempel ved hjælp af skolepolitikken.

Parcelhuskvarterernes fremtid er en anden udfordring. Kommer der en økonomisk nedgangsperiode, kan dele af boligmarkedet rammes af svigtende efterspørgsel og efterfølgende risiko for prisfald, fraflytning og forfald.

"Hvis målet er en mere blandet og levende by, bliver det derfor væsentligt at skabe "huller" i ejerboligmarkedet til studerende, andre unge, enlige og almindelige indkomstgrupper"

Samtidig med den indkomstmæssige skævhed i byen, vil der ske en forandring i alderssammensætningen. I løbet af de næste 30-40 år bliver en markant andel af Københavnerne pensionister, og det kan komme til at præge bymidten. Billige lejerboliger er jo erstattet af dyre ejerlejligheder og et lukket andelsboligmarked. Hvis målet er en mere blandet og levende by, bliver det derfor væsentligt at skabe "huller" i ejerboligmarkedet til studerende, andre unge, enlige og almindelige indkomstgrupper."

Svava Riesto
Kunsthistoriker;
Ekstrakt - proces og bylivsbureau

Segregation betyder rumlig eller geografisk adskillelse af forskellige befolkningsgrupper. Det fortæller om den konkrete fordeling af indbyggerne i forhold til forskellige socioøkonomiske faktorer, som for eksempel etnicitet eller indkomst.

Polarisering betyder her et socioøkonomisk udviklingstræk, der er karakteriseret ved, at fordelingen bliver mere og mere skæv hen imod to poler, for eksempel en rigere og en fattigere. Som med segregering, er det også her afgørende, hvad man måler det på.

BYFORSTÅELSE OG PLANPRINCIPPER

Dagens strategiplaner er ønsketænkning, uden bagvedliggende undersøgelser og uden økonomiske beregninger, mens lokalplanerne alene effektuerer forud vedtagne projekter! – Udvikling af planprincipper skal binde de to plantyper sammen.

Byforståelse er basis

For nylig var jeg i Istanbul. Kort efter var jeg et par dage i Venedig. Forskellen er slående. Hver gang jeg bevæger mig ud på kanten af det europæiske kontinent, føler jeg hvor meget jeg hører hjemme i den europæiske bykultur.

Venedig overrendes af turister, ligesom Paris, Barcelona, Amsterdam - og København for den sags skyld. Storbyturisten i Istanbul bliver der kun i 2½ døgn og kommer sjældent tilbage! Det er den storby i verden, som siges at have færrest gengangerturister! Hvorfor det? Svaret må stå delvis åbent, men for en "hjemstavns-planlægger", der bærer en dyb nedarvet europæisk byforståelse, synes svaret ligetil: Istanbul har en flot byprofil, de billedskønne moskeer ligger som små brystvorter og topper den landskabelige byprofil. Paladset er storslået og basarerne er ren Alladins hule. Det hele bringes sammen i et storslået vue med Bosperusstrædet som ramme.

"Men det ta'r kun 5 minutter!" – eller rettere 2½ døgn. Så er filmen slut. Byens highlights

og monumenter er ekstraordinært interessante, men hverdagsbyen, der hvor de 12 mio bor, er grå. Der er ingen struktur på byen, intet hierarki, bygninger-ne er indifferente, de står som et togsammenstød i gaderummet, byens gulv er nærmest tarveligt og kvartersdannelsen næsten fraværende eller uden mening for den, der gerne vil lade sig lede gennem byens krop uden helt at fare vild. Meget af det Istanbul øjensynligt mangler har mange af de europæiske storbyer: Hverdagsbyen i storbyen er intakt, den bymasse som reelt binder storbyen sammen og gør den til andet end flygtig parfume.

Det får mig til at mene, at det er halsløs gerning at importere billeder fra Shanghai, L.A. og andre storby-ikoner, som ikke har nogen reel relation til europæiske, endsige skandinaviske forhold. Vi slår om os med storbybiler uden en bagvedliggende byforståelse.

Planlægningens menukort: Arkitektur og miljø

På lang sigt - ja i og for sig også på kort sigt – bør man som planlægger af byens fremtid

omhyggeligt og vedvarende studere byens gemyt, dens vilkår og undlade at kopiere storbybilleder fra nær og fjern, hvad enten det er Krier fra 70-erne, dekonstruktivismen fra 80-erne eller pragmatismen fra 90-erne. Det er "skoler", som kan sætte ens egne tanker på prøve, men det må aldrig blive til overførbilleder.

I stedet er der god grund til at studere, hvorfor nogle kvarterer altid virker vedkommende. I København er der Genforeningen, Bellahøj, Kartoffelrækkerne, store dele af de byfornyede brokvarterer, de sociale parkbebyggelser m.fl.

I min optik handler det om at være omhyggelig, at forstå detaljens betydning, at se og fastholde nuancerne i hverdagsbyen, den by man som borger og turist gerne vil genkende utallige gange, den by som gang på gang fortæller en noget nyt, selvom meget er det samme; den by som er tro over for sin egen historie, sine egne værdier, og den by som tager udgangspunkt i de vilkår, der nu en gang er det pågældende sted. Det handler uendelig meget om det fysiske udtryk i bybil-



Erindringen og Istanbul. Mellem skyline og vandlinjen ligger hverdagsbyen. Dennis Lund

ledet, om arkitekturen. Det handler slet ikke i nær samme grad om det funktionelle, som snarere kommer i anden række.

Og dernæst handler det i fremtidens planlægning i ekstraordinær grad om miljøet. Man kan næsten sige, at miljøperspektivet i storbyen helt har overskygget det funktionelle og det sociale, som tidligere planlægning ofte tog udgangspunkt i ... vi taler i en nordisk sammenhæng!

De store linier, der skal holde sammen på byens kvaliteter, skal udvikles via den arkitektoniske og den miljømæssige synsvinkel. Den arkitektoniske fordi den er bærer af det historiske, og den miljømæssige fordi den er fremtidens velfærdsprojekt, det projekt, der har afløst velfærdsstaten, og skal række 30-40 år frem, det projekt, som måske kan gå på tværs af politiske skel. Alt andet må underordne sig disse to synsvinkler. Det er fremtidens menukort for fysisk planlægning.

”Hvor skal vi hen, Hugo?”

Men hvordan gør vi i praksis? Kan vi fortsætte med ”verdens bedste plansystem”? Svaret er nej. Plansystemet har overlevet sig selv. Vi må sige farvel til den gamle bygningsvedtægt, som har været det formelle forbillede i 30 år.

Til gengæld tegner sig i øjeblikket konturerne af en ny polariseret planlægningsmodel: På den ene side øges tidens krav til større fleksibilitet, hvilket søges efterkommet via de forskellige strategiske planer. Disse planer er alle som én ren postulerende prosa suppleret af fotos med legende børn, gamle mennesker hånd i hånd og solnedgang over Vesterhavet. På den anden side har vi lokalplannerne, der alene effektuerer forud vedtagne projekter. Disse planer er rene formaleringer af en forud bestemt virkelighed.

Imellem disse to ”plantyper”, som interessant nok har en verden til forskel, men ligger på samme myndighedsniveau (det kommunale), er der ikke noget bindeled. Det opfatter de planlæggere og politikere, som ikke har en fysisk tilgang til planlægningen ikke som noget problem. Men det er det!

Strategiplaner er i dag ønsketænkning, uden megen strategi, uden bagvedliggende undersøgelser, uden økonomiske beregninger, uden scenarieudviklinger, uden en gedigen forudsætningsbeskrivelse. og mest af alt uden en politisk forpligtigelse! Derfor ligner alle strategiplaner hinanden og derfor er de



Fortid og nutid i Venedig kan have meget tilfælles: Materialer, belægning, kant, tekstur, omhu og sans for detaljens betydning.

Foto: Dennis Lund

også uden værdi som guidelines for mere konkrete planer.

Det kan siges så enkelt: ”Man kan ikke skitsere med ord”. Skitsen eller planen har netop sin styrke i at kunne fastlægge visse fysiske forhold, også selvom det skal være principielt (se Fingerplanen). Det kan man ikke sludre sig fra, tale sig til eller ”processe” sig ud af. Derfor bør det være et krav til fremtidens strategiplaner, at de er konkrete, at de er vederhæftige, og at de er politisk vedtaget. Det kan ske gennem udvikling af det jeg kalder planprincipper.

Planprincipper lægger spor ud

Planprincipper er fysiske billeder, der understøtter byforståelsen og lægger spor ud for konkrete løsningsmodeller. Det er f.eks. noget om bebyggelsestypologier, om

specielle pauser i byen, om en større gades karakter, om overgangen mellem havn og købstad. Disse planprincipper knyttes så vidt muligt til såkaldte fokusområder, der er de interesseområder, som byen de kommende år skal udvikle.

Konkretiseres de verbale og florumvundne strategipapirer til planprincipper og fokusområder, der udtrykker sig konkret om det arkitektoniske og det miljømæssige, så kan der atter skabes en sammenhæng helt ned til lokalplanen, hvor snedkerarbejdet finder sted. Sker det ikke, må vi holde op med at tale om fremtidens planlægning, men i stedet erkende at planlægningens fremtid ligger bag os.

Dennis Lund,
Arkitekt MAA,
Møller & Grønberg og AAA

DEBAT

HØJHUSE I KØBENHAVN I



Fosters markante *The Gherkin* (St. Marys Axe) i London forener arkitektonisk nytænkning og miljørigtige løsninger.

København skal have en ny strategi for byens profil – et debatoplæg er på vej.

København skal have flere arkitektonisk markante højhuse. Det er det politiske budskab fra overborgmester Ritt Bjerregaard og teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam. Visionen er at udvikle København som en moderne metropol med et levende og mangfoldigt byliv. Højhuse skal være med til at skabe en ny markant skyline og være et af redskaberne til at skabe en høj tæthed af mennesker og aktiviteter.

Højhuse har betydning for hele byens identitet – og det er derfor naturligt, at emnet optager mange borgere. Det er bl.a. kommet til udtryk i forbindelse med enkeltprojekter for højhuse, der har trukket mange overskrifter i medierne. Både kritiske røster og tilhængere har blandet sig i debatten, men debatten har generelt været polariseret. Københavns Kommune ønsker derfor at tage en bred offentlig debat, der skal række ud over 'for og imod højhuse'. Det handler om hvordan vi ønsker at udvikle byens liv og identitet. Det handler ikke om enten-eller, men om hvordan og på hvilke præmisser vi udvikler byens forskellige kvarterer.

Et debatoplæg om højhuse i København er i øjeblikket til politisk behandling og forventes at blive sendt i offentlig høring inden års-skiftet. Hovedspørgsmålene samler sig dels om placering og udformning af højhuse, dels om hvordan debatten om enkeltprojekter organiseres. Debatoplægget giver selv et bud på disse spørgsmål. Således udpeges der en række *prioriterede områder*, som er særligt velegnede for højhusbyggeri. Det drejer sig om udvalgte byudviklingsområder og arealer omkring trafikale knudepunkter, fx Ørestad City og et område omkring Hovedbanegården m.fl. Her kan højhuse være med til at afspejle vores tids arkitektur og planlægning. Udpegningen udelukker dog ikke placering af højhuse i andre dele af byen, hvis andre forhold taler herfor. Det må altså i sidste ende bero på en vurdering af det konkrete projekt i forhold til den givne bymæssige kontekst.

Højhuse skal være med til at skabe grundlag for et levende og mangfoldigt byliv. Tæthe-

den alene kan give den nødvendige 'kritiske masse', men der vil samtidig blive stillet krav til bebyggelsens samspil med stedets bebyggelsesstruktur og byrum. Hvilke rumlige kvaliteter tilfører bebyggelsen de omgivne byrum – og hvilke muligheder giver det for ophold og aktiviteter? Og hvordan bidrager stueetagens indretning og funktioner til at støtte bylivet?

De krav, kommunen stiller, adskiller sig ikke væsentligt fra de retningslinier, der generelt anvendes i byudviklingen. Der er dog særlige opmærksomhedspunkter i forbindelse med projekter for højhuse, fx vindforhold, skygger m.v.

Københavns kommune vil samtidig arbejde for, at borgere og interessenter inddrages i en tidlig dialog med developere, arkitekter og kommune om områdets og bebyggelsens udvikling. Både danske og internationale eksempler peger på, at det skaber en frugtbar proces med gode resultater for alle parter.

Erfaringerne fra de seneste års omfattende byudvikling i København viser desuden, at jo mere kommunen er sig sine ambitioner for byudviklingen bevidst, og jo bedre intentioner og målsætninger bliver kommunikeret, des bedre resultater opnås. Debatoplægget skal således være en platform, der formidler de politiske visioner og mål for byens udvikling. Det vil forhåbentlig give anledning til en bred offentlig debat - der rækker ud over 'for og imod højhuse'!

Tue Rex,
Planlægger, Københavns Kommune

HØJHUSE I KØBENHAVN 2

Hvad er det egentlig, der gør, at Københavns Kommune forbinder ordet "metropol" med positive associationer?

Er det byens hvirvlende malstrøm, der har produceret fænomener, som f.eks. Bau-delaire, der med digtsamlingen "Les Fleurs du Mal" bliver den første der skildrer moderniteten i metropolens fascinerende dødsspiral. Eller er det malere som Millet, Toulouse Lautrec og mange andre, der afbilder det skrøbelige menneskeliv i storbyens kværn - eller George Orwells "Elendighedens London og Paris", der forklarer om de horrible forhold i datidens - 1920'ernes og 30'ernes - metropoler. Eller er det de megabyer, som vi ser vokse frem i Østen, Afrika, Latinamerika, og hvor Orwells ætsende kritik vil forekomme ganske mild. Johannesburg, Mumbai, Shanghai ... byer i en så galopperende vækst, og med problemer af enhver art, fra trafik, forsyning og affald til ekstreme uligheder økonomisk, socialt, etnisk ...

I disse områder vokser byerne med forfærdende hast, hvorimod de vestlige metropoler har og forventes at have stagnerende befolkningsudvikling. Disse forhold fremgår af den store biennale i Venedig, der netop er afholdt, men der er andre interessante iagttagelser at gøre sig. Visse metropoler har så at sige løsrevet sig fra deres opland, løftet ud af den almindelige regionale sfære og indgår i en global, svævende tilstand.

Således f.eks. med London, hvor en del af økonomien hidrører fra hvidvaskede, russiske mafia penge. Så måske ser vi nye metropoler, der i grunden løsriver sig fra deres opland og bliver fritsvævende i en global heksekedel af pengestrømme og energier? Er det denne grassate men uvisse udvikling, som Københavns vise mødre og fædre ønsker at blive en del af?

Og når højhuse kommer på tale i visse områder i København, kan det så skyldes, at man ikke kan sige metropol uden at sige højhuse?

I det kommende oplæg for København foreslås, at vi skal have en ny strategi for byens profil. Men hvorfor egentlig det? Hvordan kan man foreslå, at området omkring Hovedbanegården er et sted, der er særligt velegnet til højhusbyggeri?

Forsvaret for denne tankegang er begrebet "kritisk masse". Og hvad er egentlig det, og til hvilket formål, og hvorfor lige netop i den del af byen, hvor der jo faktisk er kritisk masse nok.

Objektivt set er der heller ikke mange argumenter, der taler for at bygge et højhus-hotel ved Tivoli, med mindre det hele går ud på, at Tivoli skal indkassere en grundspekulation.

Ørestaden kan naturligvis være kloak for højhuse, hvilket kan motiveres med dens usammenhængende karakter. Men hvorfor

også her? Kan man præstere prognoser, der vil vise, at der ikke er areal nok til den befolkningstilvækst, som København bliver udsat for?

Så hvorfor har overborgmesteren så travlt? Københavns identitet og karakter er stærkt knyttet til dens bebyggelsesform og kvartalerens identitet. Byens profil med cirka fem etager og tårne og spir, der her og der stikker op, er ikke noget vi behøver at skamme os over. Slet ikke, når byens identitet, byrummenes kvalitet og vekselvirkningen imellem grønne områder balancerer i en sådan grad, at København i 2005 blev udnævnt til European City of the Year 2005 af RIBA, som en af de mest menneskevenlige storbyer og særlig fremhævedes den humane skala.

I en netop udkommet bog, "Det nye byliv", viser Jan Gehl, at Kay Fiskers plads i Ørestaden, der passerer af lige så mange mennesker, som Strædet i indre by, er blandt de absolut dårligst fungerende.

Rådhuspladsen scorer heller ikke topkarakter, så måske burde de metropol-drømmende politikere interessere sig for, hvad det er, der skaber en god by og gode byrum. Med det udgangspunkt burde man starte debatten. Og ikke med en slet skjult dagsorden om at kunne bygge højhuse på udvalgte, særlig velegnede områder, og så for resten i resten af byen.

Kim Dirkinck-Holmfeld,
Redaktør af Arkitekten

ET VELFUNGERENDE TOGSYSTEM SKAL SIKRE FORTSAT UDVIKLING I ØRESUNDSREGIONEN

Øresundsregionen er virkelighed i dag! Udviklingen viser tydeligt, at integrationen over Øresund er i gang, og at Sjælland og Skåne har gavn af hinanden. Flere end 10.000 personer pendler dagligt over Øresund for at arbejde og tallet er stigende. Hvis denne tendens fortsætter med samme styrke, vil antallet af pendlere være fordoblet i år 2012.

Prognoser peger samtidig mod en fremtidig befolkningsvækst på op til 300.000 flere indbyggere om 10-15 år. Endvidere viser udviklingen i arbejdskraften et fald på den danske side, mens den øges på den svenske side. I

perioden 2000-2006 voksede befolkningen i den erhvervsaktive alder således kun med 300 personer på Sjælland, mens den i Skåne voksede med 33.000. Dette kombineret med den laveste arbejdsløshed i Danmark i 30 år gør, at rekruttering er et aktuelt problem på den danske side, mens der i Skåne er et arbejdskraft "overskud" der matcher efterspørgslen på Sjælland.

Endelig har danskerne fået øjnene op for mulighederne på det skånske boligmarked. Danskere udgør i dag den største tilflytningsgruppe i Malmö. Vi har med andre ord brug

for hinanden allerede i dag, hvis den positive udvikling i regionen skal fortsætte.

Spørgsmålet er således ikke kun, hvor vil vi bo og arbejde i fremtiden; det handler i lige så høj grad om, at der bliver arbejdet målrettet med at sikre en høj mobilitet og fremkommelighed i hele Øresundsregionen, fx ved at skabe et velfungerende togsystem.

Petter Møller,
Direktør, Øresundskomiteen

KORT NYT – OM ØRESUNDSREGIONEN

Kalenderen

Kalender over DB's arrangement kan ses på DB's hjemmeside www.byplanlab.dk – se kurser. Andres arrangementer vedr. planlægning kan ses på hjemmesiden under www.byplanlab.dk – se kalender. Nyheder af interesse for BYPLANNYTS læsere, meddelelser om arrangementer mv. kan sendes til at@byplanlab.dk

Christianias fremtid

Nye beboere skal uden samtykke fra christianitterne have mulighed for at flytte ind i billige boliger på fristaden. Til gengæld vil de christianitter, hvis huse skal rives ned, blive genhuset på Christiania. Sådan lyder det tilbud fra staten, som christianitterne modtog på fristadens 35 års fødselsdag. Der er tale om en fødselsdagsgave uden byttemærke, for planen er ifølge Slots- og Ejendomsstyrelsen ikke til forhandling, men er et "alt eller intet tilbud". Eksisterende og lovlige boliger skal overtages af en almen boligorganisation, og så skal der opføres 200 helt nye ejer- og lejeboliger rundt om i fristaden. Christianias advokat Knud Foldschack hilser ideen om en almen boligorganisation velkommen, men er skeptisk over for tanken om ejerboliger på Christiania. Senest den 15. november skal christianitterne svare på tilbuddet, som Slots- og Ejendomsstyrelsen har udarbejdet efter tre års forhandlinger. Det ligger dog ikke klart, hvad der vil ske, hvis christianitterne takker nej. (Berlingske og JP 26-9-06)

Kan Øresunds-identitet læres?

Geijerskolen i Malmø har taget initiativ til at starte en såkaldt Øresunds-klasse. Målet er at give danske og svenske elever en bedre sproglig og kulturel forståelse for deres naboland og give dem mulighed for at udvikle en fælles Øresunds-identitet. Siden efteråret har skolen haft faget "Øresunds-kundskab" på skemaet, og i den nye klasse vil undervisningen foregå på både dansk og svensk. Netværket Øresundsfamilier, der består af familier med rod i både Danmark og Sverige, arbejder desuden for at oprette Øresunds-børnehaver med både svenske og danske pædagoger på begge sider af Sundet. Pendlingen over Øresundsbroen er steget støt siden åbningen i 1999 og foregår hovedsageligt fra Skåne til Sjælland. Af de 17000 danskere, der er bosat i Skåne, arbejder tre fjerdedele stadig på Sjælland. (Berlingske 18-10-06)

Billige boliger – eller discountboliger?

Ingen hårde hvidevarer, ingen legepladser og mangelfulde fællesarealer. Sådan bliver realiteterne måske for beboerne i de 5000 boliger med husleje på 5000 kr, som overborgmesteren har lovet københavnernes. Af et internt notat fra Københavns Kommune fremgår det, at man for at holde huslejen nede må spare fælleslokaler, vaskerier og legepladser væk. I det hele taget skal huslejen ikke belastes af udgifter til udearealer, som derfor skal være så små som muligt og hovedsageligt bestå af private haver. Boligerne bliver uden affaldsskakter og skal have så få vægge som muligt og væggene skal være umalede. Lejernes LO advarer mod discountløsninger og påpeger, at det er problematisk med en yderligere polarisering af boligmarkedet, hvor den ene del har stadigt større fokus på lækkert design, mens den anden præges af dårlige løsninger. Partierne bag boligplanen har dog tidligere afvist, at de "billige boliger" skulle blive af discount-kvalitet. (JP 28-9-06)

Megaregioner

Landegrænser udviskes i disse år til fordel for enorme klynger af dynamiske storbyer. Det truer Københavns position som global talentmagnet på grund af afstanden til andre kreative byer. Det mener Richard Florida, forfatteren bag "Den kreative klasse", der ellers tidligere har udråbt København og andre nordeuropæiske storbyer som godt stillede i det globale kapløb om at tiltrække kreative hoveder og dermed investeringer. Hans nyeste forskning viser nemlig, at det ikke er nok, at en by er attraktiv, hvis den samtidig er geografisk isoleret. Fremover vil verden blive defineret af 20-25 megaregioner med langt over 5 millioner indbyggere og en økonomisk produktion til hundreder af milliarder dollars. Hvis København skal klare sig i konkurrencen må der sættes på flere, hurtigere og billigere tog- og flyforbindelser, for at sikre mere integration og for at muliggøre pendling, påpeger han. (Mandag Morgen 2-10-06)

Færre investeringer i København

Lidt færre virksomheder har valgt at slå sig ned i København. Dermed ryger København ned fra en 4. plads til en 7. plads på listen over de mest tiltrækkende europæiske storbyer. 50 internationale virksomheder

etablerede sig i den danske hovedstad i 2005 mod 58 året før. Copenhagen Capacity, der står for den årlige analyse, mener dog stadig, at en syvendeplass er en udmærket placering i betragtning af, at København kun er den 36. største by. Tilbagegangen skyldes formentlig, at København ikke er synlig nok for udenlandske investorer i lande som Canada, Frankrig og Kina. De 50 virksomheder, der har slået sig ned i København, er især virksomheder inden for IT- og biotekindustrien. Samlet set har de nye virksomheder skabt ca. 2000 nye jobs i hovedstaden. (Berlingske 21-9-06)

Metropolzonen

København skal have et centrum, der kan leve op til hovedstadens status som international metropol. Københavns Kommune har derfor taget initiativ til en samlet overordnet udviklingsplan for det område, der strækker sig fra Rådhuspladsen i øst til Hovedbanegården i vest og fra Jarmers Plads i nord til havnen i syd. "Der skal være spektakulær arkitektur og liv døgnet rundt på metropolzonens store pladser: Rådhuspladsen og Axel Torv" udtalte teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam, da kommunen den 13. september havde inviteret borgerne til åbent-hus debat om metropolzonen fremtid. Folk blev opfordret til at give ideerne frit spil, og der fremkom bl.a. forslag om at overdække banegraven og bruge området som markedsplads, at lægge H.C. Andersens Boulevard under jorden og lave Vesterbrogade om til en pariserboulevard med brede fortove og platantræer. Metropolzonen skal også rumme højhuse: "Lad os komme op i højderne og skabe intensitet på den måde i metropolzonen, mens vi andre steder i byen fastholder den karakter, der er dér" siger stadsarkitekt Jan Christiansen. (KBH 10-06, JP 24-10-06)

Atter ballade om Krøyers plads

Ritt Bjerregaard har vendt tommelfingeren nedad for det nye byggeprojekt på Krøyers plads, som skulle erstatte den hollandske arkitekt Erik van Egeraats omstridte forslag om 55 meter høje boligårne. Selvom det nye projekt er udarbejdet i samarbejde mellem tre af landets førende tegnestuer – Henning Larsens tegnestue, Kim Utzons tegnestue og Bjarke Ingels Group – betegner overborgmesteren forslaget som "mindre visionært" og nævner ved samme lejlighed,

at der nu ville være flertal i Borgerrepræsentationen for det oprindelige projekt. Det blev ellers nedstemt efter massive folkelige protester for halvandet år siden, da de seks socialdemokrater, udover Ritt Bjerregaard, hver især forsøgte at gøre sig spiselige som nye overborgmesterkandidater hos deres højhus-skeptiske vælgerforeninger. Det nye forslag har endnu ikke været til afstemning i borgerrepræsentationen, men opfattes af de fleste involverede som stendødt på grund af overborgmesterens udmelding. (Weekendavisen 27-10-06)

De lokale kræfter er ghettoens styrke

Selvom et udsat boligområde anses for "svagt", kan intensivt arbejde med lokale ressourcer skabe en ny og positiv udvikling i området. Det er temaet for en ny pjece fra Socialministeriet, der præsenterer en arbejdsmodel og et konkret værktøj, som kan anvendes af praktikere, der arbejder i udsatte boligområder. Metoden kaldes ABCD (Asset Based Community Development) og bygger på både amerikanske og danske erfaringer, som peger på nødvendigheden af i første omgang at ignorere de lokale problemer og i stedet starte, hvor man kan se mulighederne. (Socialministeriet 9-10-06)

Kort nyt v. Marie Stender

DEBATTEN OM KRØYERS PLADS

Det førte til voldsom debat, da planerne om at bygge van Egeraats boligårne på Krøyers Plads på Christianshavn blev kendt. Debatten var på sit højeste i efteråret 2004 og viste behovet for en højhuspolitik i København.

En analyse af debatten viser, at der er to almene holdninger, som dominerer i debatten om Krøyers Plads. På den ene side står arkitekten og bygherren, med det højtidelige og elitære, der vil have noget der ser flot ud på afstand, og som kan profilere og markedsføre byen. På den anden side står borgergrupperne, der ikke lader sig benove af flot arkitektur, men vil have noget der kan bruges af alle, og som gør byen rar og hyggelig at bo i.

Selvom det er højden på byggeriet, der er det store spørgsmål, så viser analysen, at modstanderne i Borgerrepræsentationen argumenterer i forhold til placeringen af byggeriet, frem for højden. Modstanderne i Borgerrepræsentationen mener, at byggeriet er godt nok, men at det er placeringen ved siden af de gamle pakhuse på Christianshavn, der er forkert. Der kom dengang flere andre forslag om at placere byggeriet i Nordhavn eller Ørestaden, men det ville arkitekten Erick van Egeraat ikke godkende. Lokalplanen bliver nedstemt i marts 2005 i BR med stemmerne 28 mod 23.

Analysen viser, at det som bekymrer beboerne på Christianshavn ikke kun er højden, men også bygningernes forhold til nærmiljøet. De har følgende primære argumenter:

- at byggeriet vil give et koldt nærmiljø, præget af stærke vinde
- at det vil give lange skygger ind over nabohusene
- at det vil medføre stærkt forøget trafik i Strandgade
- at der bliver bygget til rige mennesker som vil flytte ind i de nye, eksklusive boliger og som man ikke kan møde i øjenhøjde.

Hvor og for hvem

Det er placeringen samt spørgsmålet om målgruppe og tilgængelighed, som formentlig vil blive omdrejningspunktet i diskussionen omkring højhuse i København. For det første placeringen: Hvor vil det være hensigtsmæssigt at placere dem i byen? Skal det være på Carlsberg-grunden, på Refshaleøen, i Metropolzonen ved Rådhuspladsen, eller et helt 4. sted? For det andet, for hvem man bygger: Skal det være dyre boliger og hoteller, der er forbeholdt den rige elite, eller skal det være til brug for den almindelige borger i København? Kan man forestille sig, at det nye hovedbibliotek får de 10 øverste etager i et højhus i Metropolzonen, eller at de 5 øverste etager i et højhus på Carlsberg-grunden bliver medborgerhus?

At placere højhuse i den ældre del af København, som f.eks. Tivolis hotelprojekt på Rådhuspladsen, vil muligvis medføre de samme spørgsmål omkring nærmiljøet og hensynet til ældre bygninger i nabolaget, som projektet på Krøyers Plads gjorde. Men det er her, de store investorer og aktionærer vil bygge, for med den stigning der har været i grundpriserne, så skal der et højt hus til, for at de kan få mest muligt ud af deres investeringer.

Det bliver spændende at se, hvem de toneangivende politikere i København vil bygge for. Om der kun bliver bygget til de rige udenlandsdanskere, de rige hotelgæster, og de store internationale koncerner, eller om de vil bygge noget der har en bredere målgruppe og derved komme befolkningen i møde.

Cand. Scient. Bo Michael Andresen

Indlægget bygger på et speciale i kulturgeografi med titlen "Krøyers Plads, hvordan blev det et nej?"; som er en diskursanalyse og en netværksanalyse af sagen omkring Krøyers Plads. bo.bomand@gmail.com. Se også debatsiderne

Lokalplan / Eric van Egeraath





**STUDIETUR 2007
VANCOUVER OG SEATTLE
12.- 20. MAJ**

Informationsmøde
tirsdag d. 12. dec. kl. 19.00-21.00
Nørregade 36, 1.sal
Tilmelding nødvendig på db@byplanlab.dk

FOR MERE INFORMATION:
www.byplanlab.dk

