



SVAR TIL PETER HARTOFT NIELSEN

INVESTERINGER OG ALLIANCER ER VÆSENTLIGE PARAMETRE

Af Holger Bisgaard

Først tak for de pæne ord om min bog. Jeg mener dog, at en del af kritikken er ramt ved siden af. Peter HN referer forkert, når han skriver, at den historiske inddeling af byens historie i tre bølger er forklaringselementer. Jeg skriver udtrykkeligt i bogen, at det ikke var en bevidst strategi i 1990, men at udviklingen efterfølgende har kunnet opdeles i tre bølger. Så at gøre de tre bølger til forklaringsparametre er en fordrejning og en manglende stillingstagen til bogens fem teser, som opstilles i indledningen til bogen:

Tese 1

Er, at udviklingen er et produkt af en nødvendig politisk beslutningskraft byggende på en alliance mellem stat og kommune. En alliance, som lagde grunden til de private investeringer. Historisk ser det ud til, at kun en alliance mellem by og stat giver vækst i byen.

Tese 2

Er, at enkeltsagsbehandling skræmmer investorerne væk. Der skal planlægning og fastholdelse af en samlet strategi over mange år til. Derfor er kommuneplanlægningen nødvendig, for at investorer kan se de langsigtede perspektiver i deres investering og få sikkerhed for, at udviklingsom-

råderne faktisk bevæger sig i den retning, som planen anbefaler.

Tese 3

Er, at arkitektonisk gennemarbejdede udviklingsplaner stimulerer og inspirerer til både offentlige og private investeringer.

Tese 4

Er, at kommunale investeringer og udbygningsaftaler er et virksomt instrument både i byfornyelsen og ved omdannelse af gamle industri- og havnearealer.

Tese 5

Er, at langsigtede infrastrukturinvesteringer, herunder Metro, er nødvendige for at fastholde udviklingsperspektivet.

Det er tesoerne, der er den analytiske forklaring på den historiske udvikling og derfor fortolker jeg historien anderledes end Peter HN. Hertil kommer, at også jeg tillægger den demografiske udvikling stor betydning. Både i indledningen, og specielt i beskrivelsen af den anden bølge forklarer jeg det dramatiske skift i befolkningens sammensætning - der bliver 40% flere unge (mellem 20-29 år) og



tilsvarende 40% færre ældre (65 år +) i perioden 1980-2000 - som er afgørende parameter for, at byen får bedre økonomi og fremstår som en by i fremgang.

Byfornyelsens betydning

Peter HN siger, at jeg ikke tillægger byfornyelsen og gårdsaneringer tilstrækkelig vægt i omskabelsen af København. Dette forstår jeg ikke, for allerede på s. 13 skriver jeg, at "den store byfornylesindsats på Vesterbro og de mange gårdsaneringer er en forudsætning for, at de unge bliver lidt længere i byen". Men jeg har en anden opfattelse af, hvad der driver en by fremad. Det er de private investeringer. Jeg mener, at det primært er det offentlige, som har sat byfornyelsen på dagsorden og mener også, at det er problematisk, at det offentlige anvendte kr. 1.15 mio. i gennemsnit på hver eneste byfornyede lejlighed på Vesterbro, penge som i stort omfang havnende i privates lommer. Det er min opfattelse, at det helt afgørende for Københavns succes var, at kommunen kom fri af selv at skulle betale for investeringer i ændring af byens boligmasse, og at de private igen begyndte at investere i byen efter, at de havde holdt sig væk fra slut 70'erne til 1997/98. Det er derfor, jeg gør en del ud af kvarterløft, og det at byen bliver proaktiv med f.eks. havneplanerne, fordi disse tiltag bygger på at tiltrække private investeringer. Og det er også derfor, at jeg gør så meget ud af de mange projekter, som får midler fra private fonde f.eks. i forbindelse med kvarterløftområderne og som er med til at skabe et billede af en by i vækst.

Peter HN skriver, at det er venstrefløjens, der ved deres kamp for grønne gårdrum er med til at skabe vækst billedet og er med til, at flere i den skattebetalende del af befolkningen fra 30 til 60

årige bor i byen. Jeg betvivler ikke Peter HN's tal, men at flere kommer til at bo i byen efter de er 30 år giver sig ikke udslag i byens skatteindtægtsgrundlag. Københavns gennemsnitlige skatteindtægter ligger på indeks 88 både i 1989 og i 1999, når gennemsnittet i hovedstadsområdet sættes til 100. Så stigningen i denne befolkningsgruppe i slut 90'erne har ikke givet København det nødvendige indtægtsgrundlag. Et forklaringsmoment kunne være, da de ikke er arbejdsløse, at gennemsnitsalderen blandt studerende var kraftigt stigende i 90'erne således var omkring 20 % af de studerende på Københavns Universitet mere end 30 år gamle. Indekset for skattniveauet stiger først markant i slut 00'erne, hvilket må skyldes de mange, der er flyttet ind i de nye boliger. I den retning peger også den undersøgelse, som Center for Bydesign for nylig har gennemført. Den viser, at indtægterne i Sluseholmen og i Ørestad er markant højere end i resten af kommunen selvom der disse steder både er almene boliger og for Ørestads tilfælde mange kollegier.

Jeg vil gerne understrege, at boligbyggeriet spiller en stor rolle for kommunens økonomi og dermed for mulighederne for at sætte en strategisk dagsorden. Det var den økonomiske fiasko med en byfornyelse erstattet med nye almene boliger, der både satte gang i den strategiske tænkning på Rådhuset og i ændring af byfornylesstrategien. Hertil kommer selvfølgelig også det folkelige pres.

Jeg mener således ikke, at jeg undervurderer byfornyelsen, grønne gårdsaneringer mv. som Peter HN skriver – bogen er fuld af beskrivelser af denne indsats, men jeg tillægger også andre investeringer stor vægt, da det at skabe tillid hos private til, at de investerer i byen, har været afgørende for byens udvikling.

Centralkommunen og Staten

Den næste store kritik som Peter HN kommer med er at bogen primært handler om Københavns kommune. Det er der to årsager til:

- for det første lægges der afgørende vægt på alliancen mellem by og stat. Da der i starten af 90'erne ikke var noget regionalt planlægningsorgan for Hovedstadsregionen, måtte den store kommune derfor arbejde for denne alliance. Bogen forsøger at verificere, at når stat-by alliancen fungerer så går det godt - ikke alene i den centrale kommune, men i hele regionen - for det andet så lægger bogen stor vægt på Schlüters tale i Folketinget fra 1990 vedr. Initiativgruppens rapport "Hovedstaden hvad vil vi med den", hvor han bl.a. sagde "Regeringen er indstillet på, at der skal sættes ind over en bred front, for at hovedstaden kan blive det lokomotiv for igangsætning, som Danmark har brug for. På en række områder må aktivitetsniveauet forøges, og der er visse opgaver, det er rigtigt at prioritere højt: en fast øresundsforbindelse, en styrkelse af lufthavnens position og en udnyttelse af havnearealerne, Holmen og andre større arealer, som kan blive spydspidser, der på afgørende måde kan bidrage til at drive en hovedstad med en stærk vitalitet frem mod år 2000". Se Københavns genrejsning s. 27. De projekter som Schlüter nævner i sin tale er alle sammen projekter, som enten er beliggende i Københavns kommune eller i umiddelbar tilknytning hertil. Projekterne er alle detaljeret beskrevet i bogen, fordi de er grundstammen i alliancen og af afgørende betydning for byen i perioden 1990-2010. Hertil kommer, at jeg lægger afgørende vægt på både konkurrencen og samarbejdet mellem centralkommunen og resten af hovedstadsregionen, hvorfor jeg både beskriver samarbejdet omkring Kulturbåret 1996 (se s. 34f.) Og om

konkurrencen om erhvervsbyggeriet. (se side 74) Hertil skal føjes, at det overordnet set gik godt i de øvrige kommuner, bortset fra den skæve befolkningssammensætning på Vestegnen. Desuden er der i perioden efter 1990 ikke store strategiske initiativer i den øvrige hovedstadsregion, som rækker ud over den enkelte kommune. Det er først i de seneste år, der for alvor er en række strategiske planer i omegnskommunerne, som er bemærkelsesværdige f.eks. letbanen og den samlede strategi for byfortætning i Ring 3.

Den kollektive trafik

Det tredje kritikpunkt drejer sig om den kollektive trafik i forskellige afskygninger. Det er selvfølgelig kedeligt, at Sluseholmen ikke fik den station på banen til Kastrup, som havde været et ønske fra kommunen i alle årene i 90'erne og derfor blev der arbejdet på at der kunne i fremtiden skabes

en metrolinie til Sydhavnen. At jeg ikke bruger flere sider på systemvalget mellem metro og letbane end en enkelt spalte er, at jeg anser det for en forkert diskussion. Det er lidt romantisk at ønske en letbane i stedet for metroen. Jeg synes, hvad der også skinner igennem i bogen, at det ikke er et enten eller, men et både og. Igennem de centrale bydele med snævre gaderum er jeg enig med de mange fagfolk, der siden generalplanskit-sen fra 1954 har ønsket sig en tunnelbane, som nu i en moderne udgave blev en letbane under jorden – det er det eneste, der i fart og komfort kan konkurrere med bilen. I den knap så tætte by kan moderne letbaner på de eksisterende veje være en god måde at hæve kvaliteten i den kollektive trafik.

I denne sammenhæng vil jeg gerne fremhæve min 5.tese om nødvendigheden af infrastruktur investeringer for at vise udviklingsperspektivet

for investorerne. Det gælder, som jeg beskriver i bogen, både investeringer i den store skala som f.eks. ringmetroen og i den lille skala f.eks. Nørrebrogades fredeliggørelse.

I bogen har jeg gjort en del ud af, at den strategiske planlægning førte til en bedre kommunaløkonomi, som i dag sætter rammerne for det nye København. I efterordet gennemgås forandringerne i de forskellige kvarterer i byen. Det er for at vise, at det er ændringerne i hele byen, der udover økonomien har bidraget til det ændrede byliv og det ændrede arkitektoniske billede. Det er dette billede, som har gjort hele byen til en urban kraft og ikke kun der hvor der er sket nybyggeri.

Tak for indlægget. Jeg glæder mig til den videre debat.

