

# Hvordan skal Öresunds regionen se ut om 30 år?

Tävling/idékonkurrence og debat  
om Öresundsregionens framtid

# Indhold

<b>År 2040, en omväldsbild</b> Henrik Persson, fremtidsforsker och författare	<b>04</b>
<b>Der var engang en fingerplan</b> Interview med Kristian Larsen, journalist	<b>06</b>
<b>Planlægning mod trafikkaos</b> Interview med Morten Marott Larsen, forsker	<b>08</b>
<b>Arbejdspendling afgør regionens størrelse</b> Interview med Eva Sjölin, stadsbygnadschef	<b>10</b>
<b>Konkurrenceprogram</b>	<b>12</b>
<b>Øresundsregionen ved en korsvej</b> Interview med Lars Winther, lektor	<b>16</b>
<b>Det bedste bliver det næstbedstes fjende</b> Interview med Peder Agger, professor i miljøplanlægning	<b>20</b>
<b>Made in Øresund</b> Interview med Anne Skare Nielsen, fremtidsforsker	<b>22</b>
<b>Hvad er den skandinaviske metropol?</b> Mats Olsson, konsulent	<b>24</b>
<b>Projektinfo og tidsplan</b>	<b>26</b>

Udgivet af Realdania

Idéoplæg: Dansk Byplanlaboratorium  
Redaktion og design: Bysted A/S  
Oplag: 4000  
Tryk: Skive Folkeblad Rotation  
Udgivelsesdato: 06.09.2007

De synspunkter der kommer til udtryk i debathæftet, er ikke nødvendigvis i overensstemmelse med Realdanias holdninger.

# Visioner for frem- tidens Øresunds- region

Fremtiden skaber ikke sig selv, den er et resultat af vores beslutninger og handlinger. Derfor er de initiativer, vi tager i dag, grundlaget for den virkelighed, vi lever i om 30, 40, 50 og 100 år - og derfor er det så nødvendigt, at vi tænker langsigtet om bæredygtighed, infrastruktur og bykvalitet for alle.

Med debatoplægget ØresundsVisioner 2040 udskriver Realdania en idékonkurrence om den fremtidige fysiske udvikling af Øresundsregionen. Vi vil gerne udfordre dygtige teams af arkitekter, byplanlæggere, økonomer og andre fra både Danmark og Sverige til at komme med kreative og gennemtænkte svar på disse spørgsmål: Hvordan ser den fysiske struktur ud på Sjælland og i Skåne om 30 år? Hvordan skal vi leve, bo og arbejde?

I dette debatoplæg kan du læse forskellige forskeres og eksperters syn på regionens vigtigste udfordringer. Deres bud udgør naturligvis ikke nogen facilitiste. Til gengæld er der tale om

nogle tankevækkende fremtidsbilleder, der forhåbentlig sætter gang i visioner, drømme og strategier for Øresundsregionen.

Med ØresundsVisioner 2040 ønsker Realdania at facilitere en debat om Øresundsregionens langsigtede fysiske udvikling. Ønsket er at skabe visioner for Øresundsregionens fysiske udvikling, der kan danne en platform for at diskutere kommunernes langsigtede udvikling og de langsigtede investeringer i regionen. Konkurrencedeltagerne skal præsentere gode idéer og forslag, som kan skabe debat i offentligheden og blandt politikere og beslutningstagere i stat, regioner og kommuner på begge sider af sundet.

Realdania arbejder for at skabe øget livskvalitet gennem det byggede miljø, og vi støtter gerne initiativer, der tænker nyt om planlægning af de fysiske omgivelser. Med idékonkurrencen om vores fælles fremtid i Øresundsregionen, sætter vi et påtrængende emne på

dagsordenen, og vi håber, at idékonkurrencen kan blive afsættet for en bred debat, der kan hjælpe på vej mod de rigtige beslutninger.

Velkommen med visioner for Øresundsregionen frem mod år 2040.

Hans Peter Svendler  
Direktør  
Realdania

September 2007

# År 2040, en om- världsbild

Hur påverkar åldrandet och befolkningstillväxten Öresundsregionen fram till 2040? Kommer vi att bo tätare eller breder bebyggelsen ut sig över hela regionen? Hur kommer vi att leva och tänka när så många av oss är gamla och kanske inte har särskilt många barn att ta vara på - bryr vi oss längre om vad som händer i framtiden?

Av Henrik Persson  
Framtidsforsker och författer

Dagens verklighet i Öresundsregionen avspeglar de senaste årtiondenas stora förändringar i omvärlden. Utan t.ex. globaliseringen, den teknologiska utvecklingen, det växande välfärdet och den tilltagande individualiseringen hade Öresundsregionen troligen sett väsentligt annorlunda ut. Därtill kommer en rad politiska beslut både på nationellt och internationellt som har haft avgörande inflytande på regionen. På samma sätt kommer omvärldsförändringar och politiska beslut under kommande årtionden få en avgörande betydelse för förutsättningarna för hur Öresundsregionen gestaltar sig 2040.

Det är inte möjligt att komma med precisa förutsägelser om framtiden. Framtiden är alltid mer eller mindre osäker. Men det går att komma med kvalificerade gissningar, med hjälp av kunskap om de drivkrafter som formar samhället. En utgångspunkt är att studera de stora

övergripande samhällstrenderna - så kallade megatrender.

Megatrender är övergripande, långlivade trender som med stor sannolikhet kan förväntas fortsätta att påverka stora delar av samhället och näringslivet minst 10 år fram i tiden. Exempel på två megatrender är den demografiska utvecklingen med åldrande befolkningar i många samhällen, och globaliseringen med en växande ekonomisk, politisk och social integration mellan länder och världsdelar.

En central fråga blir vilka megatrender som kan antas få störst betydelse för Öresundsregionen och världen som helhet fram till 2040?

Det är naturligtvis svårt att svara på. Men en kvalificerad gissning är att den successiva välståndssökningen, globaliseringen, åldrandet, och klimat- och miljöfrågorna fortsatt kommer att ha en fortsatt stor betydelse för samhälls-

utvecklingen under de kommande årtiondena. Det är dessutom sannolikt att ett eller flera så kallade wildcards kommer att bidra till att förskjuta utvecklingen i oväntade riktningar. Vidare påverkas framtiden i högsta grad av hur individer, företag, myndigheter m.fl. väljer att agera inom ramen för den kontext de lever och verkar i.

Nedan följer ett kort tankeexperiment hur dessa fyra megatrender kan komma att utveckla sig fram till 2040. Utgångspunkten är de omvärldsförändringar vi ser i dag och har upplevt historiskt. Texten bör uppfattas som inspirationskälla snarare än en precis förutsägelse om framtiden. I praktiken utgör varje megatrendbeskrivning bara en av flera tänkbara framtider. I texten befinner vi oss i år 2040 och tittar tillbaka på utvecklingen under de senaste årtiondena.

## GLOBALISERING MED ETT MÄNSKLIGT ANSIKTE

I dag 2040 är det sällan som någon använder ordet globalisering. Globaliseringen är fortfarande att betrakta som en megatrend. Men i ursprunglig mening uppfattas den snarast som en avslutad process - vi har blivit globaliserade. Utvecklingen har till största delen varit till fördel för Skandinavien och Öresundsregionen, och ganska få ifrågasätter den i dag.

I början av århundradet stod globaliseringen högt på dagordningen. Samtidigt förknippades den ofta med något negativt. Utflyttningen av arbetsplatser till Kina, Indien och Östeuropa var en väsentlig orsak. Kritikerna pekade också ofta på globaliseringens baksidor i utvecklingsländerna, där multinationella företag anklagades för att bidra till miljödumpning och dåliga arbetsförhållanden. Ordet globalisering förknippades mer än något annat med USA, och förkroppsligades av president George Bush.

I dag är situationen emellertid en helt annan. T.ex. är Frankrike ett av världens mest globaliseringsspositiva länder. Och om någon nämner globaliseringen tänker de flesta på leende medelsklasskineser, och deras konsumtion av skandinaviska produkter och upplevelser. Just nu är det stora kinesiska handelsunderskottet med västvärlden på mångas läppar. Suget efter skandinavisk design och lyxprodukter är närmast överväldigande. Samtidigt

mer än 200 år hade Kina flest invånare, men för mindre än fem år sedan kom Indien ikapp. Den främsta orsaken till detta har varit Kinas ett-barnspolitik och det relativt större kinesiska välväntet under perioden.

Jordens befolkning har vuxit till över 8,5 miljarder invånare. Och ökningen förväntas fortsätta ytterligare något eller några årtionden fram i tiden. Samtidigt har medellivslängden ökat och fruktsamheten fallit på alla kontinenter, i nästan alla länder. Det har fört till en åldrande befolkning och en växande försörjningsbörsa, inte bara i de gamla iländerna utan även i ett land som Kina. Globalt sett har andelen personer över 65 år fördubblats under de senaste 40 åren. De utgör nu 14 procent av världens invånare, vilket motsvarade andelen över 65 år i Skandinavien år 2000.

Utvecklingen har bl.a. skyndat på automatiseringen och utflyttningen av arbetskraftsintensiv tjänste- och varuproduktion i delar av västvärlden. Och i Skandinavien har den satt de offentligt finansierade välfärdssystemen under betydande press. Men värst drabbade är de länder i Syd- och Östeuropa, där upp emot en tredjedel av invånarna i dag är pensionärer.

### KLIMAT, ENERGI OCH MILJÖ

Tillgången på energi är fortsatt avgörande för att bibehålla välväntet och säkra tillväxten i världsekonomin. Därför är det inte förvånande

ändringarna följer de prognoserna FN:s klimatpanel presenterade i början av århundradet har oron avtagit något i västvärlden.

Förändringarna har varit kännbara även i Skandinavien och Öresundsregionen. Våren kommer tidigare och hösten senare, och det har blivit vanligare med stormar, översvämnningar och extrema väderförhållanden. Få personer under 40 år har upplevt en vit jul, och lantbruket och skogsindustrin har tvingats byta ut några av sina grödor. Men det finns i dag stora förhoppningar på att de omfattande politiska tilltagen på global nivå ska kunna stabilisera utvecklingen.

Situationen är emellertid långt allvarligare i andra delar av världen. Befolkningsstillsättningen har bl.a. medfört att allt fler människor har bosatt sig i utsatta och ofruktbara områden. Därför har även mindre förändringar i klimatet ofta fått stora konsekvenser i flera fattigare delar av världen. Delar av Afrika och Asien kan närmast betraktas som klimatologiska katastrofområden. Svåra torrperioder har skapat vattenbrist och hungersnöd, som inte sällan har lett till krig och konflikter om de kvarvarande resurserna.

### FRÅGESTÄLLNINGAR FÖR ÖRESUNDSREGIONEN

De fyra megatrendbeskrivningarna väcker frågor om vad detta kan innebära för Öresunds-

## Megatrender 2007

- Åldrande befolkning
- Teknikutveckling
- Miljödegradering och klimatförändring
- Individualisering
- Stigande välväntet
- Kommersialisering
- Immaterialisering
- Globalisering
- Nätverksorganisering
- Acceleration

## Möjliga Wildcards mot 2040

- Större meteoritnedslag
- Terrorister med kärnvapen
- Global epidemi
- Artificiell intelligens
- Religionernas värld
- Naturkatastrofer
- Evigt liv
- Fred på jorden
- Rymdhiss
- Ny istid

# "En central fråga blir vilka megatrender som kan antas få störst betydelse för Öresundsregionen och världen som helhet fram till 2040?"

**Henrik Persson**

flockas kapitalstarka kinesiska och andra asiatiska turister i hela Europa.

Utvecklingen avspeglar Kinas och de övriga BRIK-ländernas starka ekonomisk utveckling. (BRIK är en förkortning av Brasilien, Ryssland, Indien och Kina.)

## STIGANDE VÄLVÄNTET

Den långsiktiga ekonomiska tillväxten på mellan 2 och 2,5 procent om året har hållit i sig sedan årtusendeskiftet. Därför är de skandinaviska ländernas BNP per capita i dag mer än dubbelt så stor, jämfört med den gången. I Öresundsregionen betyder det att hushållens realinkomster nästan har fördubblats under perioden.

Samtidigt överstiger samtliga BRIK-länderns BNP per capita i dag den nivå Sverige ligg på vid årtusendeskiftet. I både Kina och Indien har tillväxten i genomsnitt legat på över 6 procent från årtusendeskiftet, fram till i dag. Det har medfört att Kina och Indien åter är världens två största ekonomier, efter 200 års västerländsk dominans.

Utvecklingen har haft ett nära samband med globaliseringen, som bl.a. har betytt att allt fler länder fått möjlighet att integreras i världsekonomin.

## EN ÅLDRANDE VÄRLD

Världens folkrikaste land är i dag Indien. Under

att världens energiförbrukning har stigit med närmare 90 procent sedan årtusendeskiftet, trots ett fokus på energibesparing som ett led i kampen mot den globala klimatförändringen. Störst har ökningen varit i Asien, både i absoluta tal och relativt sett.

Utmötningarna har varit stora: Efterfrågan på energi skulle mötas, energipriserna hållas på acceptabla nivåer, leveranssäkerheten garanteras, miljöproblem avhjälpas, klimatfrågan hanteras och säkerhetspolitiska gnidningar lössas.

Redan 2015 blev det tydligt att det fanns ett behov av nya lösningar på energiområdet - inte bara av hänsyn till klimatfrågan. Bränslesnåla fordon och ny teknologi för att få ut mer av existerande oljeförekomster underlättade något på transportsidan. Men efter att krisen hade bitit sig fast stod det klart att de tidigare satsningarna inte varit tillräckliga.

Det tvingade fram en genomgripande omställning på energiområdet mot en effektivare energianvändning och en kraftigt utökad satsning på alternativa energikällor. Dessa har haft utan tvivel haft effekt, och läget ser betydligt ljusare ut i dag 2040. Bl.a. är effektiviteten i material- och energianvändningen långt högre än tidigare.

Klimatförändringarna, som med jämna mellanrum varit ett hett debattämne sedan början av århundradet, är fortfarande uppe på den politiska dagordningen. Men trots att klimatför-

regionen. Dessa kan fungera som inspiration för den som önskar att fördjupa sig i hur vi lever och bor i Öresundsregionen 2040.

**1 Hur påverkar åldrandet och befolkningsstillsättningen Öresundsregionen fram till 2040?**

**2 Kommer vi att bo tätare eller breder bebyggelsen ut sig över hela regionen?**

**3 Vad kan klimatförändringarna komma att betyda för migrationen - kan vi säga nej till att ta emot tusentals klimatflyktingar från katastrofområden?**

**4 Hur tänker vi politiskt 2040?**

**5 Vad är högst upp på dagordningen i Öresundsregionen?**

**6 Hur kommer vi att leva och tänka när så många av oss är gamla och kanske inte har särskilt många barn att ta vara på - bryr vi oss längre om vad som händer i framtiden? ■**

# Der var engang en finger- plan



Fingerplanen passede ikke til fremtiden - men alligevel var dens udbygning af grønne kiler et langtidsholdbart træk. Det mener byplan-veteranen Kristian Larsen.

Af David Rehling  
Journalist

Den mest berømte af danske planer. Den er endda med i Kulturministeriets kanon over det ypperste, danskhedens kan frembringe. Jo, vi taler om Fingerplanen fra 1947.

"Fingerplanens princip var at knytte Københavns vækst til nye stationsbyer - hver på ca. 10.000 indbyggere - langs S-banen ud i de nærmeste omegnskommuner. Altså 10-20 km fra centrum."

Det siger Kristian Larsen, en af dansk byplanlægnings veteraner. Han har beskæftiget sig med Fingerplanen siden 1957. Det år blev han ansat i Dansk Byplanlaboratorium, og allerede året efter fik han job i det kontor - Egnspalansekretariatet - som skulle udarbejde en afløser for Fingerplanen.

Kristian Larsen, der siden blev lektor i byplanlægning på Danmarks Tekniske Universitet, forklarer:

"Når det så tidligt som i 1958 var aktuelt med en ny udviklingsplan til at erstatte Fingerplanen, skyldes det, at Fingerplanens forudsætning var 1930'ernes krise og besættelses-tidens elendighed. Derfor blev der udlagt alt for få og små nye byarealer. For væksten eksplode-de jo fra midten af 1950'erne, og så var Fin-gerplanen for stram."

Kristian Larsen tilføjer:  
"Siden Fingerplanen blev lavet, var der også sket det, at der var kommet en ny lov - byreguleringsloven fra 1949 - som gjorde, at myndighederne var bundet af de planer, de lavede. Derfor måtte der en ny plan til, som svarede til den ny virkelighed."

Uanset sin berømmelse led Fingerplanen fra begyndelsen af en skavank, mener Kristian Larsen:

"Planen gjorde København City til byens dominerende arbejdsplads. Af den grund skulle transporttiden fra boligerne i fingrene og til arbejdet i City være kortest og enklast mulig. Derfor var stationsbyerne små, der måtte nemlig højst være 10 til 15 minutters gang til lokalstationen. Busbetjening i fingrene kunne der ikke være tale om, og de beskedne byenheder betød da også, at der i fingrene kun ville blive behov for nogle småbutikker og lidt industri."

#### Og hvorfor var det en skavank?

"For det første viste undersøgelser allerede i starten i af 1960'erne, at City som den altdominerende og stærkt voksende arbejdsplads var en myte. Allerede siden 1930 havde antallet af arbejdspladser i 'storbryens hjerte' været faldende, og væksten i forstæderne stigende. Altså det stik modsatte af Fingerplanens forudsætninger. Med den store vækst i 1960'erne og 70'erne skete der også det, at fingrene blev tykkere og tykkere. Busdrift blev derfor en nødvendig del af fingrenes trafikbetjening. Men det blev aldrig indtænkt i planerne."

stand, der gælder nu og her. Og når tilstanden ændrer sig, dører planen ikke. Det gælder også det allernyeste planforslag 'Fingerplan 2007' lavet af Miljøministeriet."

Denne nyeste planskavank forklarer Kristian Larsen således:

"Den samlede rummelighed for ny byudvikling er så stor, at Miljøministeriet for at holde sammen på det hele - og vel også for at sikre, at udviklingen ikke sker uden for hovedstadsområdet - erklærer, at det sammen med kommunerne vil styre den faktiske udvikling på hele Sjælland ved hjælp af planer for tidsrækkefølgen af det, der skal ske. Men man siger ikke et ord om, hvordan det nærmere skal gøres. Det er ikke nok bare at henvisse til 'en løbende dialog'."

Som en eftertanke tilføjer han:

"Et enkelt lille plus er dog planens energiske forsøg på at fastholde og udbygge de grønne kiler, som var et af de langtidsholdbare træk i den gamle Fingerplan."

Sammenfattende ser Kristian Larsen en grundlæggende svaghed ved den danske styring af hovedstadsområdets udvikling:

"Vi har jo ikke med, hvad der sker ovre på den svenske side. Derover har de den fordel, at det er én regionplanmyndighed, der styrer for hele Skåne. På den danske side er myndigheden samtlige kommuner på Sjælland og Lol-

land-Falster, halvhjertet styret af et stærkt reduceret Miljøministerium."

*Nogle vil synes, at du er meget kritisk - også over for Fingerplanen?*

"Jaeh... Det er jo rigtigt. Men... Meningen med det her er jo at give et indspark til en idékonkurrence om en samlet udformning af Skåne-Sjælland-regionen. Det vil for mig at se være skønne spilde kræfter, hvis de konkurrencemekanisk tager udgangspunkt i en dybt forældet plan. De bør derimod tage udgangspunkt i, at vi de næste 10 til 100 år har biler i mindst samme omfang som i dag. Derfor må de centrale dele af byerne på begge sider af Sundet skånes for bilernes pres. Det gøres ikke ved alene at udbygge radialbanesystemet. Men primært ved at samtænke busser, baner, biler og byer. Man må videreudvikle de eksisterende byområder og sikre, at udvidelserne ikke kommer til at belaste bycentrene." ■

#### Den grønne plan

Fingerplanen fra 1947 er en af de planer, som har gjort en forskel. Det er en letforståelig plan, som har bevirket, at København har en helt unik struktur. Byen er ikke vokset lag på lag som så mange andre storbyer, men har i store træk udviklet sig langs med fingrene mod Køge, Roskilde, Frederikssund, Hillerød og Helsingør. Mellem kilerne er der landbrug, skov, gartneri og friarealer. Planen er båret af to grundlæggende principper. Det er principippet om lokalisering nær stationerne samt principippet om de grønne områder i kilerne. Fingerplanen er kendt af mange danskere, og overalt i verden kender fagfolk København for det enkle greb - selv i Kina undervises kommende byplanlæggere i den. Grundlen er uden tvil, at den er umiddelbart forståelig for enhver. Principippet om friholdelse af de grønne kiler har kunnet bruges aktivt i den politiske debat og prioritering. Et øget pres på arealerne har dog betydet, at fingrene har vokset sig tykke, og at der mange steder er kommet svømmehud mellem fingrene.

Men det betyder ikke, at den udvikling nødvendigvis fortsætter. I 2007 fik Danmark en reform, som giver større råderum til kommunerne. Men i hovedstaden gælder særlige regler. Der er netop vedtaget et landsplandirektiv, som hedder Fingerplan 2007. I det findes en meget stærk beskyttelse af de grønne kiler. Med Fingerplan 2007 ønsker den danske regering en hovedstad med en stærk grøn profil uden spredt bebyggelse i det åbne land. Derfor har man lavet et landsplandirektiv, som alle kommuner skal planlægge i overensstemmelse med. De to grundlæggende principper om stationsnærhed og beskyttelse af de grønne kiler fastholdes.

Spørgsmålet er imidlertid, om planen trænger til fornyelse? Den er udviklet i en tid, hvor megen trafik foregik på skinner, og den forudså ikke den stigende privatbilism og det kraftigt voksende arealforbrug. Og den har heller ikke forudset en større integration mellem Sverige og Danmark. Skal vi i de næste 30 år fortsat planlægge for en struktur, som kun har et centrum og spejlende fingerplanen med en venstre håndflade i Skåne, eller skal vi skabe flere aflastningscentre i regionen? Skal nye centre styrkes frem for de centrale byområder i København og Malmø? Har vi brug for en helt ny plan?

**"De centrale dele af byerne på begge sider af sundet må skånes for bilernes pres. Det gøres ved at samtænke busser, baner, biler og byer."**

**Kristian Larsen**

Alligevel har Fingerplanen levet videre som princip?

"Nej. Først med Hovedstadsrådets nedlæggelse i 1989 og med det testamente, som Rådet efterlod sig i form af 'Regionplan 1989', dukkede Fingerplanen op igen."

Og så har vi haft den siden?

"Forklaringen på Fingerplanens genopdkunken i 1989 var, at Hovedstadsrådets nedlæggelse skulle vendes til en sejr. Man ville vise, at man havde haft fat i den rigtige ende. Men det betød også, at man på det tidspunkt skrottede de forudgående 30 års planlægning - alle de streger, man havde slået, siden man i 1950'erne reelt havde opgivet Fingerplanen."

"Planen om at gøre Høje Tåstrup til storstad med cityanneks, der også skulle rumme udflyttende centraladministration, var én af de ting, der røg af i svinget. I stedet skulle nu igen alt koncentreres inde i København. Ørestads- og havnefrontbyggeri blev hovedparolen."

Hvad er det overordnede mønster i alt det her?

"At politikerne - og dermed også planlæggerne - danser efter krise og højkonjunktur, ud og ind og op og ned. Man laver planer efter den til-

#### PLANLÆGNING OG PÆDAGOGIK

I 2006 blev Fingerplanen en del af Kulturministeriets arkitekturkanon med denne begründelse:

/// Sigtet med Betænkningen om Københavnegnens grønne områder fra 1936 var at sikre egnens friluftsområder, at frede landskaber og friholde udsigter for bebyggelse og at gennemføre udflugtsveje og stier. Betænkningen fik derudover en byplanmæssig funktion som grundlag for den senere udviklingsplan kaldet Fingerplanen. Fingerplanen sikrede, at byvæksten foregik langs en række hovedfærdselskorridorer, der strakte sig som fingre ud over Sjælland fra "håndfladen" - Københavns centrum. Mellem "fingrene" friholder grønne korridorer, der rakte helt ind til byens centrum... Efterkrigstidens byudvikling og voksende samfærdsel på cykel og i bil fik med Betænkningen og Fingerplanen en arkitektonisk struktur af stor og langvarig betydning. En robust planlægning med en indiskutabel pædagogik, der har givet byen en opfattelig form og fortsat præger hele hovedstadsregionens udvikling.

#### TRANSPORT FORMER BYEN

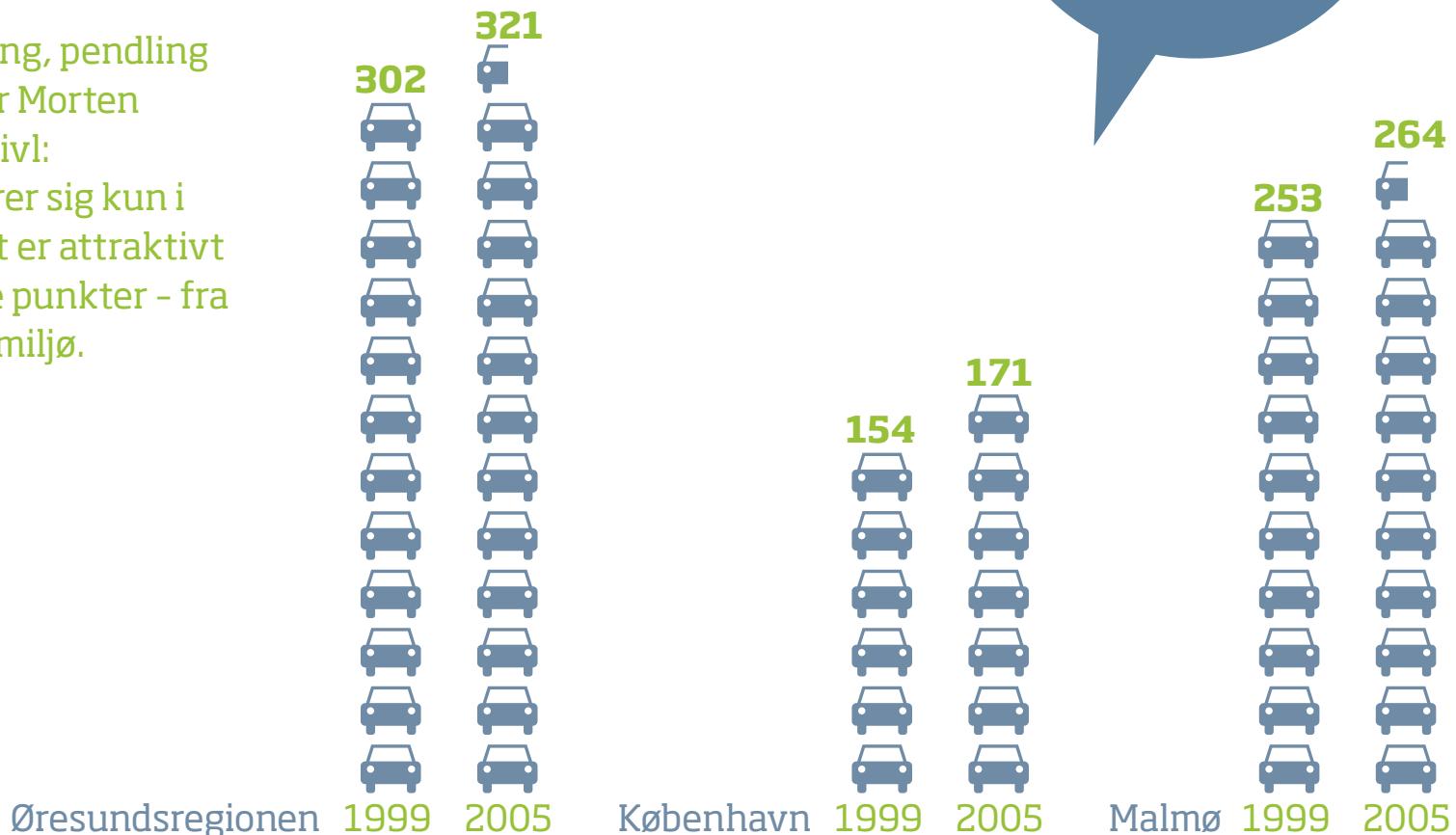
Professor Malene Hauxner holdt den 7. juni 2007 skåltale for Fingerplanen:

/// At Fingerplanen har gjort Hovedstadsregionen anderledes end andre storbyregioner er ubetvivleligt. Det kan man konstatere ved ankomst i bil ad eksempelvis Vestmotorvejen anlagt i en af dens grønne kiler. Omgivelserne er ikke som ved mange andre storbyer industrikvarterer og bybagsider, men marker, sør og lunde (...). Det begyndte, som så megen anden planlægning, med trafikplanlægning. Ingeniør V. Malling pegede på, hvordan man ved valget af transportmiddel kunne forme byen. Valgte man bilen som det primære, ville byen blive "en uformelig kage" som Los Angeles, hvorimod sluttede bydannelser omkring stationer ville blive resultatet af en satnsning på kollektiv trafik. //

# Planlægning mod trafikkaos

Som ekspert i bosætning, pendling og regionaludvikling er Morten Marott Larsen ikke i tvivl: Øresundsregionen klarer sig kun i konkurrencen, hvis det er attraktivt at komme hertil på alle punkter - fra job til kultur, natur og miljø.

**Interview**  
med Morten Marott Larsen  
Konsulent, AKF  
af Klaus Rothstein



## PERSONBILER I REGIONEN PR 1000 INDBYGGERE

Bilejerskab i regionen vokser hastigt. Hvis det fortsætter med samme hast frem til 2040, hvad vil det så betyde?

*Kilde: Øresunds databanken*

"Vi skal have videntunge virksomheder hertil. Og de skal tiltrække topfolkene i deres brancher. Hvis ikke det lykkes, taber vi den internationale konkurrence, og så skal vi måske justere vores levestandard og ændre balansen mellem arbejde og fritid - og altså arbejde mere. Sagen er, at vi mangler arbejdskraft i regionen, og spørgsmålet er, om de ældre skal blive længere tid på arbejdsmarkedet, eller om vi kan tiltrække spændende mennesker udefra."

Sådan ridser Morten Marott Larsen situationen op for Danmarks og Øresundsregionens

godt at leve, hvor kulturen er god, miljøet, naturen, transporten og planlægningen er på toppen. Det er vigtigt at få fat på dygtige folk, der gerne vil bo her, fordi området er godt for højuddannede. Det trækker ned, hvis højuddannede fra udlandet ikke kan få ægtefællen med hertil, eller hvis ægtefællen ikke kan få job her. Jeg så gerne, at Øresundsregionen blev stadig mere multikulturel, men det er et politisk spørgsmål," siger han.

#### MÆTNINGSPUNKTET ER NÅET

Hvis folk fra udlandet skal lokkes hertil, skal

ønsker en broforbindelse mellem Jylland og Sjælland via Samsø, men han bemærker, at det måske er en bedre idé at indsætte højhastighedstog på det eksisterende skinnenet. Eller måske skal man tænke i helt andre baner:

"Det kan naturligvis også blive alt for dyrt at satse på bedre forbindelser mellem København og Århus. Måske var pengene bedre givet ud til at udbygge metroen, således at trængslen bliver et mindre problem i fremtiden eller for eksempel sikre bedre og mere interessante boliger i København og Malmø," siger han. ■

## "Vi mister 6 milliarder kroner om året i tabt tid ved at sidde i kø, men det foretrækker mange."

**Morten Marott Larsen**

fremtid. Han forsker i bosætning og pendling, regionaludvikling og transportøkonomi på AKF, Anvendt KommunalForskning. Han mener ikke, at Øresundsregionen skal være dominerende på verdensplan, men den skal kunne begå sig globalt og stå distancen i konkurrence med andre europæiske vækstområder.

Morten Marott Larsen mener, at Øresundsregionen på verdensplan er i konkurrence med andre videnbaserede regioner i både Europa og USA. Konkurrencen er global, og det vil kun blive forstærket frem mod 2040. Men vi kan ikke slå Kina og Østeuropa på lønningerne. Derfor skal Øresundsregionen finde sine egne ben og sin egen identitet som en region for videnbaserede virksomheder. Og selvom det altid har været mål at tiltrække den slags virksomheder, sker det ikke fra den ene dag til den anden.

"Regionsudvikling er et dynamisk fænomen," siger Morten Marott Larsen. "Byers opståen og udvikling foregår løbende, og en attraktiv region skal tiltrække virksomheder, skabe et godt arbejdsmarked og sikre gode lønninger. Øresundsregionen har lanceret sig selv som en Medicom Valley, og det er stadig målet at tiltrække de store medicovirksomheder på lang sigt."

#### EN MULTIKULTUREL REGION

Hvis Øresundsregionen skal tiltrække store virksomheder, som igen skal tiltrække dygtige medarbejdere, er det afgørende, at regionen er attraktiv på mange punkter.

"De regioner, der driver væksten fremad, vil have stor udveksling af viden og derfor også stor mobilitet blandt mennesker. Regioner i stærk konkurrence har simpelthen brug for indvandring, integration og stor mobilitet, hvor vi selv også rejser til udlandet for at arbejde nogle år, inden vi vender hjem og fortsætter karrieren. Mobilitet blandt de højuddannede er slet og ret vigtig for produktionen."

Morten Marott Larsen understregede, at hvis vi vil skabe vækst, må vi sørge for ordentlige forhold for folk udefra.

"Videnbaserede virksomheder tiltrækker ofte medarbejdere, der stiller krav. Vi skal derfor have et ry som en region, hvor det er

jobbet være interessant. Men der er mange andre forhold, der spiller ind. Infrastrukturen er vigtig, men gode boliger, rekreative områder med natur og muligheder for en god fritid og et interessant kulturliv samt social tryghed er lige så vigtige dele af en spændende region. Og her står Øresundsregionen i de nordiske velfærdsdemokratier godt. Men flere mennesker vil skabe behov for bedre planlægning. Hvordan udnytter vi bedst den smule land, vi har?

"Det er afgørende, at vi løser trafikproblemerne. Vores trafiktrængsel er mindre end mange andre regioners, men problemerne vil vokse, hvis ikke vi udbygger den kollektive transport og indfører roadpricing. Vi mister 6 milliarder kroner om året i tabt tid ved at sidde i kø, men det foretrækker mange, frem for den offentlige transport. Men jo mere presset stiger på vejene, jo flere vil blive presset over i kollektiv trafik," siger Morten Marott Larsen.

Han peger på det paradoks, at vi bliver rigere og får flere biler, uden at vi kan bygge os ud af problemerne. Mætningspunktet er nået, og flere motorveje avler blot flere biler.

"Der er brug for et fornuftigt mix af biltrafik og offentlig transport. Fremtiden vil have behov for helt nye trafiksystemer, men det kan ikke løses i et 30 års perspektiv. Derfor bliver roadpricing, biobrændsel og mere kollektiv transport nødvendig."

#### REGIONEN BREDER SIG

Øresundsregionen er i rivende udvikling, og perspektivet rækker langt ud over den traditionelle opfattelse af regionens geografiske ydrepunkter.

"På Danmarkssiden er regionen naturligvis centreret med en stærk kerne omkring København, men der er også en spin off effekt til resten af landet. Regionen breder sig, og derfor vokser arbejdskraftsoplænet. Målt i pendlingsafstande er Sjælland f.eks. i dag ét stort arbejdsmarked. Folk flytter efter boliger og kører langt efter jobs. Derfor kommer Fyn med i Øresundsregionen, ja måske Jylland hvor Århus-området er et vigtigt center. Transporttiden til Jylland er jo kun to-tre timer og i fremtiden måske endnu kortere," siger Morten Marott Larsen.

Han ved godt, at mange jyske politikere

#### Tre skarpe til Morten Marott Larsen

##### Hvad kan vi gøre for at mindske trængslen - helt konkret?

Road pricing vil være det eneste instrument, der kan sikre en optimal udnyttelse af infrastrukturen. Et effektivt arbejdsmarked forudsætter, at mobiliteten er høj. Om 30 år vil vi forsøgskifte arbejdsplads oftere, end vi skifter bopæl. Derfor skal arbejdsstyrken kunne skifte arbejdsplads i hele regionen. Centrum af København kan udbygges med metro, og trafikken ud af byen skal udbygges med motorveje og/eller højhastighedstog.

##### Hvordan kan byerne vokse uden at trængslen stiger?

Ved at bygge i højden. En forsøgsvirkning betyder, at vi skal have plads til flere mennesker og virksomheder. Ved at benytte muligheden for at bygge i højden, kan vi bevare de rekreative områder i København. Det at samle flere mennesker på et mindre område giver også mulighed for bedre at kunne udnytte den fortsatte udvikling af metroen. Dermed belaster vi ikke trængslen yderligere.

##### Hvad skal der til, for at Øresundsregionen bliver ved med at være attraktiv?

Miljøet og fritidsmulighederne må ikke forringes. Hvis regionen skal markedsføres som et attraktivt alternativ, må vi ikke gå på kompromis med miljøet, og kulturen og de rekreative områder skal fortsat udvikles. Selvom arbejdet er det primære, skal fremtidig arbejdskraft i videnbaserede virksomhederne kunne finde sig til rette med plads til hele familien i en tiltrækende og spændende region.

#### Planlægning mod trafikkaos

120 timer om året - eller 15 arbejdsdage à 8 timer - så lang tid ser det ud til, at pendlerne om 25 år i gennemsnit vil bruge på at holde i bilkø. Al den trængsel koster ikke bare mange penge, den er dårlig for miljøet - og det kan svække regionens konkurrencekraft og evne til at tiltrække de store virksomheder. For hvorfor placere en virksomhed midt i trafikkaos?

I gennemsnit sidder der under 2 passagerer i hver bil i myldretiden. Det er ikke meget, men hverken danskerne eller svenskerne er specielt begejstrede for at dele biler. Udvigelse af motor- og ringveje kan heller ikke løse problemet med trængsel på vejene. Jo bedre veje jo flere biler - og dermed større trængsel. I stedet må der tages andre virkemidler i brug. Og indsatsen skal være langsigtet.

Et forslag er at forbedre den offentlige transport og endda måske gøre den gratis. Men det er ikke nok - det vil ganske vist skaffe ca. 75 % flere passagerer, men kun 20 % af dem har tidlige taget bilen. I stedet for at gøre det billigt at tage det offentlige, kan en løsning være at gøre det dyrt at tage bilen.

Roadpricing og bompenge er ord, der kan få sveden frem på panden af de fleste bilister. Forsøg i både London og Stockholm viser, at et meget effektivt middel mod bilisme i den indre by er at kræve bompenge for at køre ind til centrum. En anden løsning kan være at hæve parkeringsafgiften. I København koster en beboer P-licens 180 DKK årligt, i Stockholm koster en licens næsten 6.000 SKR. I Sverige har der også været stor succes med de bompengeforsøg, der hidtil er gennemført Stockholm, og det er nu besluttet at indføre bompenge.

I London var det en kamp for byens borgmester at få indført trængselsafgift i 2003, men succesen har været så stor, at byen nu har udvidet betalingszonen til dobbelt størrelse. I den første etape faldt biltrafikken med 18 procent, mens hastigheden steg med 30 procent og 500.000 færre biler kørte ind i byens centrum, mens cyklismen og den offentlige transport vandt mærkbart frem.

I større byer over hele Frankrig vinder letbaner indpas. For eksempel i Lyon, der er Frankrigs største provinsby og på størrelse med København. Her er der bygget fem letbanelinjer på ti år. I Montpellier med 320.000 indbyggere åbnede den første letbanelinje i 2000, og fem år senere var passagertallet i den offentlige trafik steget med 80 %.

**Kilde til de udenlandske eksempler:** Fokus, 25. januar 2007

# Arbets- pendling- en avgör regionens storlek

Eva Sjölin från Lomma Kommun på den svenska Öresundskusten ser gärna en bro mellan Jylland och Själland. Århus är välkommen i Öresundsregionen, säger hon.

**Intervju**  
med Eva Sjölin  
Stadsbygnadschef  
Lomma Kommun, Skåne  
av Klaus Rothstein

Lomma Kommun ligger på den svenska Öresundskusten, precis vid havet. Här bor cirka 20 000 invånare - tätt på naturen och på bekvämt avstånd till Malmö. Varje dag är på det en tät trafik av pendlare, som ska in och ut ur kommunen för att arbeta, och samtidigt sprudlar kommunen av liv från den lokala arbetsmarknaden och det mycket aktiva kultur- och friidslivet.

Eva Sjölin är arkitekt och chef för Lomma Kommuns stadsbyggnad. Hon har ansvaret för att skapa en god och positiv utveckling av staden, som ligger i hjärtat av Öresundregionen. Nya byggnader skjuter upp överallt i kommunen dessa dagar. Det är attraktivt för familjer att flytta till Lomma. Men vilka förväntningar har Eva Sjölin på framtiden?

"Det är inte lätt att förställa sig hur staden ser ut om 30 år. Pröva bara att föreställa dig hur du själv ser ut om 30 år", säger hon.

"Du kan leva hela ditt liv här och anpassa det efter dina behov. Du kan bo mitt i gröna områden med dina barn, och sen flytta till staden för att njuta av det goda kulturlivet senare."

Men en god stadsutveckling kommer inte av sig själv, och Eva Sjölin påminner om, att det är ett samband mellan stadskvalitet och livskvalitet.

"Vi ska bo urbant med goda stadskvalitéer och samtidigt nära till naturen. Därför ska kollektivtrafiken prioriteras ännu högre och trängselnskatt införas på biltrafiken. Men det kräver ett stort politiskt mod att höja avgifterna på bensin, parkering, entré till stadskärnorna i Köpenhamn, Malmö och Helsingborg samt vissa vägsträckor. Det kommer att ge konkurrensfördelar åt kollektivtrafiken. Samtidigt skall gods-trafiken på gummihjul överföras till vatten och järnväg för miljöns skull."

## "Vi ska bo urbant med goda stadskvalitéer och samtidigt nära till naturen. Därför ska kollektivtrafiken prioriteras ännu högre"

**Eva Sjölin**

### Et holländskt Öresund

När det gäller, inte bara Lommas framtid, utan hela Öresundsregionens framtid, är Eva Sjölin mycket optimistisk:

"Öresundsregionen har stora konkurrensfördelar i förhållande till andra regioner i Europa. Vi har en god miljö och är relativt glest befolkat jämfört med t.ex. regioner som Amsterdam, Rotterdam och Haag. När man reser mellan dessa tre städer upplever man inte längre några naturområden, utan stora bilköer. Holland har en tätare befolkning än vad vi har och vi ska passa oss så vi inte närmar oss ett "holländskt Öresund". Öresundsregionen ska fortsätta att vara attraktivt, och därför har vi mycket att lära från dessa regioner, som har fått problem med dålig miljö och för stor täthet. Därför ska vi komma ihåg att det naturligtvis finns gränser för tillväxten."

Eva Sjölin tvivlar inte på vad det är som skapar en attraktiv region:

"Vi har många gamla stadsstrukturer och intressanta stadskärnor i städer som t.ex. Köpenhamn, Malmö, Helsingborg, Helsingör, Lund osv. Det skapar ett intressant kulturliv och harmonisera bra med regionens universitet, högskolor och utbildningsinstitutioner. Samtidigt har vi en relativt välfungerande infrastruktur och tillgänglighet till naturen. Allt detta gör att både verksamheter och familjer har lust att bo här, inte bara vid sundet, men också längre in i landet. Idag kan du ju bo i både Nyborg och Ystad och samtidigt arbeta i Köpenhamn."

### Mer integration säkrar välfärden

Varje gång Eva Sjölin kommer hem från en resa i utlandet, blir hon påmind om vilken god planläggning vi har här i regionen:

"Här är helt enkelt goda uppväxtförhållanden och goda levnadsförhållanden", säger hon.

## Tre skarpe til Eva Sjölin

**Giver det stadig mening at tale om kvarterer og naboskab, eller har det helt mistet sin betydning, fordi nye fælles-skaber ikke er afhængige af tid og sted?**

Ja, detta tror jag bestämt. Vi mäniskor har alltid varit beroende av att ingå i olika gemenskaper, alltför det allra minsta = familjen, till det lite större = grannar och vänner till den stora samhörigheten i föreningar och andra intressesammanslutningar, på jobb eller i skola. Detta oavsett om vi bor och verkar i en storstad eller ute i ett glesare bebyggt område.

**Når vi vokser og får mere storby og mere sub-kulturer, får vi så også mere kriminalitet, modkultur, støj, bål og brand?**

Ja, men med trygghet och säkerhet i fokus när vi panerar våra nya stadsområden och förnyar de gamla, så tror jag att vi åtminstone kan motverka dessa beteenden.

**Hvordan skaber man offentlige rum, der sikrer mangfoldigheden?**

Med omsorg om utformningen av våra offentliga rum, där fokus är att få folk att stanna upp, slå sig ner, och få en möjlighet att skapa mänsklig kontakt så när man långt. Gör inte alla rum till "finrum" utan lämna kvar några till att vara lite mer oordnade, småstöksiga, där det får lov att både lukta och ljuda, skapar mångfald och en egen identitet.

### Stadsutbredning eller förtätning

I ögonblicket finns det tendenser som pekar på att en stor del av befolkningen i framtiden kommer slå sig ned i utkanterna av regionen på båda sidor av sundet där det finns mycket plats till bostäder och där priserna är rimliga. Verksamheterna däremot, ser ut att slå sig ned i Københavnsområdet, där det är en välfungerande infrastruktur med bl.a. Kastrups flygplats och Öresundsbron.

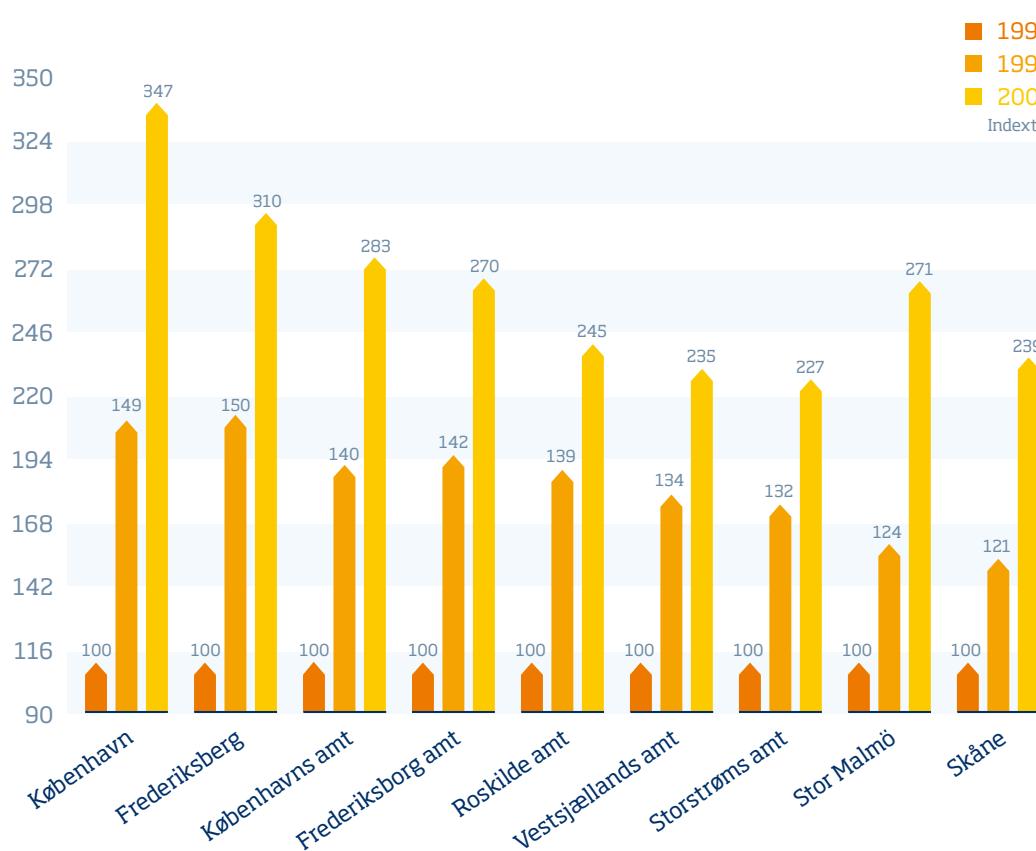
Traditionellt har regionplaneringsarbetet på den danska sidan av sundet varit präglat av en stram styrning av arealförbruket i staden. Detta är bl.a. gjort för att säkra en koncentrerad stadsutveckling längs "fingrarna" i Fingerplanen. Konsekvensen av en stram styrning och husprisernas stigning är dock att en del medborgare flyttar längre bort. Stadstillväxten sprids därför till regionens periferi där det finns gott om areal som kan sammanbindas med staden. Den strama styrningen förhindrar inte stadsutbredning - och den säkrar inte heller utvecklingen av en tät stad. Men frågan är, om den tätta staden är nödvändig och om den är önskvärd? Eller ska Öresundregionen och Sjælland bli Europas Los Angeles, där stadskärnan är uteslutande till för arbete, och där befolkningen lever i enplanshus runt omkring.

Oavsett vilken stadsstruktur som väljs har det konsekvenser för vardagslivet i regionen. Trafik, fritid, service och arbete är alla olika delar av vardagen, som beror på, hur staden och stadsutvecklingen planläggs. Frågan är vilka visioner det finns för regionens utveckling och hur planläggningen kan förverkliga visionen?

Öresundsregionens framtid hänger alltså mycket på de politiska beslut som tas om miljön och trafikplaneringen.

Just nu är hela tre broförbindelser uppe till debatt. Ska Danmark förbindas med Tyskland via Femren bält? Ska Helsingør och Helsingborg ha en bro? Eller den nya idén om att bygga en bro mellan Jylland och Sjælland via Samsö? I så fall kommer transporttiden mellan Århus och Köpenhamn reduceras till en timme.

"Det är arbetspendlingen som avgör en regions storlek", säger Eva Sjölin. "Om det byggs en bro mellan Århus och Sjælland, får Öresundsregionen ännu en storstad och ännu ett universitet, och det kommer att tillföra fler verksamheter, fler högutbildade medarbetare. Det är bara positivt, för det ökar möjligheten för tillväxt, som kan säkra och höja vår välfärd."



### BOLIGPRISERNESES HIMMELFLUGT

Prisstigningerne er stadig störst på Sjælland, men er også godt på vej i Skåne.

**Kilde:** Ørestat



# Konkurr- rence- program Öresunds- Visioner 2040

# Formålet med projektet ÖresundsVisioner 2040

er at skabe en bred debat om  
Øresundsregionens  
fremtid

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

Som led i projektet udskrives en idékonkurrence, hvor der søges kreative svar på, hvilke idéer og planer, der kan være strukturerende for den fysiske udvikling af metropolen omkring Øresund i et 30-40 årigt sigte med henblik på at styrke Øresundsregionens position som en unik metropol.

Målgrupperne er staten, kommuner, forskningsinstitutioner, konsulenter og ikke mindst den brede offentlighed på begge sider af sundet.

## BAGGRUND

Udviklingsperspektivet for Øresundsregionen skal bygge videre på det hidtidige samarbejde over sundet i Øresundskomiteen, men tilføre samarbejdet nye dimensioner.

Det er vigtigt at forholde sig til globale utviklingstendenser og tage afsæt i Europas rolle.

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.

Den voldsomme vækst i hovedstadsregionen med et forventet behov for boligbyggeri på 75.000 boliger (jf. Danmarks Statistik) de kommende 30-40 år, vækst i boligforbruget, en erhvervsudvikling under kraftig indflydelse af et globalt marked og en konstant udvikling af infrastrukturen aktualiserer spørgsmålet om hvilket udviklingskoncept, der skal afløse den nu snart 60 år gamle Fingerplan som guideline for den fysiske udvikling, nu ikke kun på den danske side af Øresund, men i hele Øresundsregionen.

Der sigtes mod en debat med fokus på den fysiske planlægning. Dette aspekt skal dog sammenkønes med den økonomiske, sociale og kulturelle udvikling, set ud fra et lokalt og globalt perspektiv.

## INDHOLD

Besvarelsen skal skitsere rammerne for en bymæssig udvikling, der indebærer, at udviklingen af regionens elementer og processe sker velgennemtænkt med bæredygtighed og livskvalitet for øje, og som skaber gode rammer for det mangfoldige liv.

Den fysiske rumlige plan hænger nøje sammen med den brede vision og ønsket til den strategiske udvikling. Det forventes, at besvarelsen er rettet mod den fysiske/rumlige plan begrundet i en overordnet vision om at skabe bæredygtige rammer for det mangfoldige liv.

Besvarelsen skal omfatte et eller flere af nedenstående spørgsmål:

**1 Samspil mellem byudvikling, trafikudvikling, bæredygtighed og miljø.**  
Øresundsregionen har ikke trængselsproblemer set i et globalt perspektiv. Alligevel giver bilkøer omkring hovedstadsområdet forsinkelser på tilsammen 100.000 timer i døgnet, og forstæderne presses længere og længere ud og omfatter allerede byer som Ringsted, Sorø, Holbæk, Lund og Lomma. Dette medfører stadig stigende pendling. Der er ingen tvivl om, at infrastrukturen er af stor betydning for regionens funktionsduglighed, og at en overordnet planlægning er af stor nødvendighed. Spørgsmålet er hvilke greb, der på lang sigt er de bedste? Er det nye infrastrukturformer, flercenterby, fortæring, højhus, genbrug af gamle erhvervsarealer, nytænkning af de kystnære områder, de grønne strukturer og rekreative områder samt forholdet mellem by og land eller måske en kombination af det hele?

**2 Blandede bysamfund og spændende bykerner.**  
Hovedstadsområdet er præget af en voksende segrering, og debatten om boliger til befolkningsgrupper med lavindkomster og mellemindkomster raser. Hvordan sikres en levende by med mangfoldighed og mange forskellige kulturer side om side? Hvordan bliver Øresundsregionen en kreativ magnet? Hvad er Øresundsregionens særlige potentieler ud over havet, naturen og de to nationer? Og hvordan kan det udnyttes optimalt?

# Syftet med projektet ÖresundsVisioner 2040

är att lägga grunden för en bred debatt om  
Øresundsregionens  
framtid

Realdania vill initiera och stödja en nytänkande och fri debatt om Øresundsregionens långsiktiga fysiska utveckling såväl regionalt, gränsöverskridande nationellt som i ett globalt perspektiv.

Som ett led i projektet arrangeras en idé tävling där kreativa svar eftersöks på vilka idéer och planer som kan ligga till grund för den fysiska utvecklingen av Metropolen runt Øresund i ett 30-40 årigt perspektiv med syfte att stärka Øresundsregionens position som en unik metropol.

Målgrupporna är staten, kommuner på båda sidor om sundet, forskningsinstitutioner, konsulter och inte minst den breda allmänheten.

## BAKGRUND

Utvecklingsperspektivet för Øresundsregionen ska bygga vidare på det befintliga samarbetet över Sundet i Öresundskommittén, men tillföra nya dimensioner i samarbetet.

Det är viktigt att globala utvecklingstendenser med utgångspunkt i Europas roll beaktas.

Visionen är att projektet ska bidra till att stärka Øresundsregionens position som unik metropol. En metropol som är ett centrum för aktiviteter - ekonomiskt, administrativt, kulturellt och upplevelsemässigt.

Den kraftiga tillväxten i Köpenhamnsregionen med ett förväntat behov av byggnation av 75 000 bostäder (enl. Danmarks Statistik) under de kommande 30-40 åren, tillväxten på bostadsmarknaden, en företagsutveckling med kraftig påverkan från en globaliserad marknad samt en konstant utveckling av infrastrukturen, aktualiseras frågan om vilket utvecklingskoncept som ska avlösa den nu snart 60 år gamla danska Fingerplanen som riktlinje för den fysiska utvecklingen, inte bara på den danska sidan av Øresund, utan i hela Øresundsregionen.

Önskvärt är en debatt med fokus på den fysiska planeringen. Denna aspekt ska dock införlivas med den ekonomiska, sociala och kulturella utvecklingen, sett utifrån ett lokalt och globalt perspektiv.

## INNEHÅLL

Tävlingsbidragen ska skissa ramar för en stadsmässig utveckling som innebär att utvecklingen av regionens elementer och processer sker på ett väl genomtänkt sätt med beaktande av hållbarhet och livskvalitet, och skapar goda förutsättningar för ett mångfaldigt liv.

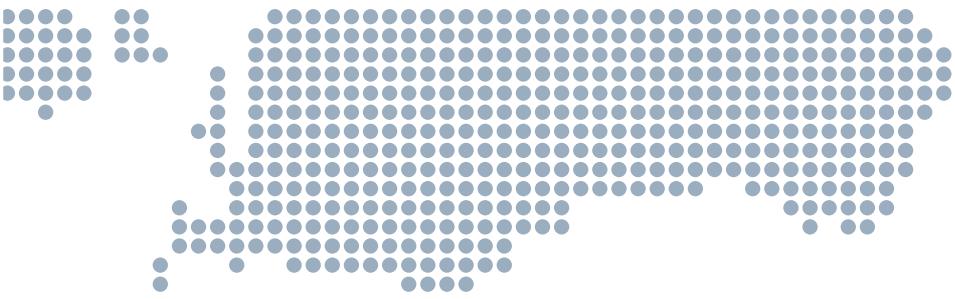
Den fysiska rumsplanen är nära sammanhangande med den breda visionen och önskan om strategisk utveckling. Tävlingsbidraget förväntas vara inriktat mot den fysiska/rumsliga planen baserad på en överordnad vision om att skapa hållbara ramar för det mångfaldiga liv.

Tävlingsbidraget ska omfatta en eller flera av nedanstående frågor:

**1 Samspel mellan stadsutveckling, trafikutveckling, hållbarhet och miljö.**  
Øresundsregionen har inga trängselproblem sett ur ett globalt perspektiv. Ändå ger bilkörer runt storstadsområdet förseningar på sammanlagt 100 000 timmar per dygn och förorterna pressas längre och längre ut, och omfattar redan idag städer som Ringsted, Sorø, Holbæk, Lund och Lomma. Detta medför en stadigt växlande pendling. Det är inget tvivel om att infrastrukturen har stor betydelse för regionens funktionsduglighet och att en överordnad planering är av stor nödvändighet. Frågan är vilka grepp som är bäst på lång sikt? År det nya infrastrukturformer, flercenterstäder, förtäring, höghus, återanvändning av gamla företagsområden, nytänkande gällande de kustnära områdena, de gröna strukturerna och rekreative områden samt förhållandet mellan stad och land eller kanske en kombination av alltihop?

## 2 Blandade stadssamhällen och spännande stadskärnor.

Storstadsområdet är präglat av en ökande segrering och debatten om bostäder till befolkningsgrupper med låg- och medelinkomster raser. Hur säkerställs en levande stad med mångfald och många olika kulturer sida vid sida? Hur kan Øresundsregionen bli en kreativ magnet? Vad är Øresundsregionens särskilda möjligheter förutom havet, naturen och de två nationerna? Och hur kan de utnyttjas optimalt?



### **3 Integration på tværs af sundet**

Integration over sundet øges i disse år. Mange unge danske familier er flyttet til Malmö, og mange svenskere finder arbejde i København. Hvordan kan nye fysiske strukturer være medvirkende til at udnytte det potentiale, der er i de to landes forskeligheder? Er det administrative greb, kulturmøde eller udbygget infrastruktur, der skal til? Hvordan kan sundet bruges som en samlende faktor i stedet for en barriere?

#### **KONKURRENCENS FORM OG SPROG**

Konkurrencen gennemføres i 2 etaper.

Konkurrencesproget er dansk og /eller svensk.

Besvarelserne skal omfatte en vision for regionens indhold og et forslag til den fysiske struktur som ramme om, hvordan det skal være at leve, bo og arbejde i Öresundsregionen om 30 år, gerne suppleret med en strategi for hvordan den ønskede udvikling for Öresundsregionen i et 30-årigt perspektiv kan opnås.

#### **Bedømmelseskriterier**

Efter første etape udvælges op til 15 af de mest interessante/originale besvarelser til viderebearbejdning.

Forslagene vil primært blive bedømt på deres evne til at skabe:

- Konsistente fremtidsbilleder der kan danne grundlag for den fysiske planlægning
- Vægtige bud på det særlige ved den skandinaviske metropol
- Bæredygtige løsninger

Derudover vil der blive lagt vægt på, at der:

- Stilles vigtige spørgsmål
- Introduceres relevante begreber
- Gives tværfaglige løsninger
- Gives bud på nye planlægningsmetoder

Efter anden etape præmieres den eller de vindere, der i form af en fysisk struktur mest overbevisende konkretiserer en vision eller strategi for en bæredygtig udvikling, der skaber gode rammer for et mangfoldigt byliv i Öresundsregionen.

#### **DELTAGERE**

Konkurrencen er åben for alle, både danske og svenske unge talenter og garvede professionelle. Konkurrencen henvender sig i særlig grad til urbandesignere, arkitekter, byplanlæggere, trafikplanlæggere, landskabsarkitekter, designere, ingeniører, antropologer, etnologer, kunstnere, geografer, studerende og andre, som interesserer sig for de fysiske omgivelser. Der opfordres til deltagelse af tværfaglige teams.

#### **Udelukket fra at deltage**

Alle personer eller virksomheder, som har været med til at tilrettelægge konkurrencen. Repræsentanter for udskriveren eller konkurrencesekretariatet eller ansatte hos disse. Ansatte hos, kompagnoner til eller arbejdsgivere for noget medlem af bedømmelseskomiteen eller dennes rådgivere.

#### **Konkurrencematerialet**

Konkurrencematerialet består af dette program og det samlede debatoplæg, der kan downloades på [www.oresundsvisioner2040.dk](http://www.oresundsvisioner2040.dk). Her vil alt projektmaterialet være samlet.

#### **Spørgsmål og svar**

Det vil være muligt at stille spørgsmål til konkurrencesekretariatet igennem konkurrenceperioden. Alle spørgsmål og svar vil løbende blive lagt ud på [www.oresundsvisioner2040.dk](http://www.oresundsvisioner2040.dk). Spørgsmål rettes til Dansk Byplanlaboratorium, Nørregade 36, 1165 København K, tlf. 33 13 72 81 / db@byplanlab.dk

#### **Forslagets udførelse og omfang**

Forslaget skal være anonymt, og et konkurrenceforslag eller dele deraf må ikke tidligere have været offentliggjort. Samtlige dele skal være mærket med et tilfældigt valgt kendingstal. Ud over PDF med selve forslaget skal der vedhæftes en PDF med følgende: Forslagsstillernes navn, adresse, tlf., mobiltlf., e-mail-adr., samt forslagets kendingstal. Hvis et forslag overskrider sideantal, er modtaget efter fristen eller ikke er anonymt, udelukkes det fra bedømmelse.

### **3 Integration tvärs över sundet**

Integrationen över sundet ökas för varje år. Många unga danska familjer har flyttat till Malmö och många svenskar får jobb i Köpenhamn. Hur kan nya fysiska strukturer bidra till att utnyttja de möjligheter som finns i de två ländernas olikheter? Är det administrativa ingrepp, kulturmöten eller utbyggd infrastruktur som krävs? Hur kan sundet användas som en samlande faktor i stället för som barriär?

#### **TÄVLINGENS FORM OCH SPRÅK**

Tävlingen genomförs i 2 etapper.

Tävlingsspråket ska vara danska och/eller svenska.

Tävlingsbidragen ska omfatta en vision för regionens innehåll och ett förslag på den fysiska struktur som ligger till grund för hur det ska vara att leva, bo och arbeta i Öresundsregionen om 30 år, gärna kompletterat med en strategi för hur den önskade utvecklingen för Öresundsregionen i ett 30-årigt perspektiv kan uppnås.

#### **Bedömningskriterier**

Efter den första etappen väljs upp till 15 av de mest intressanta/originala svaren ut för vidare behandling.

Bidragen kommer huvudsakligen bedömas på förmågan att skapa:

- Konsekventa framtidsbilder som kan ligga till grund för den fysiska planeringen
- Tungt vägande argument för vad som är särskilt med den skandinaviska metropolen
- Hållbara lösningar.

Dessutom läggs vikt vid att det:

- Ställs viktiga frågor
- Introduceras relevanta begrepp
- Ges tvärfackliga lösningar
- Ges förslag på nya planeringsmetoder

Efter den andra etappen premieras den eller de vinnare som i form av en fysisk struktur mest övertygande har konkretiserat en vision eller strategi för en hållbar utveckling som skapar goda grunder för ett mångfaldigt stadsliv i Öresundsregionen.

#### **DELTAGARE**

Tävlingen är öppen för alla, både danskar och svenskar, unga talanger och garvade proffs. Tävlingen vänder sig särskilt till urban designers, arkitekter, stadsplanerare, trafikplanerare, landskapsarkitekter, designers, ingenjörer, antropologer, etnologer, konstnärer, geografer, studerande och andra, som intresserar sig för de fysiska omgivningarna. Deltagande som tvärfackliga team uppmuntras.

#### **Får ej delta**

Alla personer eller företag som bidragit till att utforma tävlingen.

Representanter för arrangören eller tävlingssekretariatet eller anställda hos dessa. Anställda hos, partners till eller arbetsgivare för någon medlem i tävlingsjuryn eller dennes rådgivare.

#### **Tävlingsmaterialet**

Tävlingsmaterialet består av detta program och det samlade debattupplägget som kan hämtas på [www.oresundsvisioner2040.dk](http://www.oresundsvisioner2040.dk). Här kommer allt projektmaterial att samlas.

#### **Frågor och svar**

Frågor kan ställas till tävlingssekretariatet under tävlingsperioden. Alla frågor och svar läggs löpande ut på [www.oresundsvisioner2040.dk](http://www.oresundsvisioner2040.dk). Frågor skickas till Dansk Byplanlaboratorium, Nørregade 36, 1165 København K, tel. 33 13 72 81 / db@byplanlab.dk

#### **Bidragets utformning och omfattning**

Bidraget ska vara anonymt, och ett tävlingsbidrag eller delar därav får inte tidigare ha publicerats. Samtliga delar ska vara märkta med ett slumpräget valt identifieringsnummer. Förutom PDF med själva bidraget ska en PDF med följande bifogas:

Bidragslämnarnas namn, adress, telefonnummer, mobiltelefonnummer, e-postadress, samt bidragets identifieringsnummer. Om ett bidrag överskrider sidantalet, mottages efter deadline eller inte är anonymt, bedöms det inte för tävlingen.

## 1. etape

I første etape skal besvarelserne være på max 5 A4 sider. Det kan være tekst, tegninger eller billeder i elektronisk form (PDF).

## 2. etape

I anden etape skal besvarelserne være på max 25 A3 sider. Det kan være tekst, tegninger eller billeder, i elektronisk form (PDF). Eller det kan være levende billeder, animation eller film på max 25 min. Der vil skriftligt gives yderligere oplysninger til de udvalgte deltagere. Illustrationer skal i begge etaper afleveres i eps-, tif- eller jpg-format. Opløsning mindst 300 dpi for gråtoner og 4-farvetegninger.

## Indlevering

Besvarelserne til første etape sendes elektronisk til db@byplanlab.dk, så de er Dansk Byplanlaboratorium i hænde senest torsdag den 25. oktober 2007.

Besvarelserne til anden runde sendes elektronisk til db@byplanlab.dk, så de er Dansk Byplanlaboratorium i hænde senest fredag den 29. februar 2008.

## BEDOMMELSESKOMITÉ

- Arkitekt MAA, professor Jens Kvorning, Kunstakademiet Arkitektskole, Formand for dommerkomitéen og fagdommer
- Etnolog, professor Orvar Löfgren, Lunds Universitet
- Arkitekt Fredrik Fritzson, UID
- Professor i miljöplanlægning Peder Agger, RUC
- Arkitekt Kaj Uwe Bergman, BIG
- Billedkunstner Kerstin Bergendal, DTU, fagdommer
- Trafikprofessor Otto Anker Nielsen, DTU, fagdommer
- Arkitekt Karen Skou, Realdania

## PRÆMIERING

Den samlede præmiesum er på 1.375.000 DKK.

Efter første etape udbetales en præmie på danske kr. 25.000 DKK til hver af de udvalgte deltagere (op til 15). Herefter vil der til 3-5 vindere blive fordelt en samlet præmiesum på 1 mio. DKK. (Hvis de afleverede bud ikke lever op til bedømmelseskommittéens krav, vil udskriver forbeholde sig ret til ikke at udbetale hele beløbet).

## OFFENTLIGGØRELSE AF RESULTAT

I uge 47 (19.-23. november 2007) vil de deltagere, der er udvalgt til at gå videre i 2. etape personligt få telefonisk besked. Derefter vil resultatet blive offentliggjort og lagt på Byplanlaboratoriets hjemmeside senest mandag den 26. november. Alle forslag, der udvælges til at gå videre i 2. etape, viderefördes i den endelige dommerbetænkning.

I uge 14 (31. marts-4. april 2008) offentliggøres vinderne. Vinderne vil inden da få direkte telefonisk besked.

## RETTIGHEDER

Ejendomsretten til forslagene tilhører Realdania. Ophavsretten til et konkurrenceforslag forbliver dog altid hos forslagsstilleren. Realdania, Dansk Byplanlaboratorium og Arkitektforeningen har ret til at publicere de indkomne forslag i fx dagblade, elektroniske medier eller på udstillinger. Ved publicering vil forslagsstillerne navne blive oplyst.

## PROGRAMMETS GODKENDELSE

Nærværende konkurrenceprogram er godkendt af dommerkomitéens medlemmer.

# Tidsplan

Konkurrencen udskrives 6. september 2007 samtidig med afholdelse af fyraftenskonference.

## 25. oktober 2007, inden kl. 12

Første afleveringsfrist - 1. etape.

## 29. februar 2008, inden kl. 12

Anden afleveringsfrist - 2. etape.

## 31. marts-4. april 2008

Offentliggøres vinderne

## Första etappen

I den första etappen ska bidragen vara på max fem A4-sidor. Det kan bestå av text, ritningar eller bilder i elektronisk form (PDF).

## Andra etappen

I den andra etappen ska bidragen vara på max tjugoem A3-sidor. Det kan bestå av text, ritningar eller bilder i elektronisk form (PDF). Det kan också vara rörliga bilder, animeringar eller filmer på max 25 minuter. Ytterligare information kommer att delas de utvalda deltagarna skriftligt. Illustrationer ska i båda etapperna levereras i EPS-, TIF- eller JPG-format. Upplösning minst 300 dpi för gråtoner och fyrfärgsritningar.

## Inlämning

Bidragen till den första etappen ska skickas via e-post till db@byplanlab.dk så att de är Dansk Byplanlaboratorium tillhanda senast torsdagen den 25 oktober 2007.

Bidragen till den andra etappen ska skickas via e-post till db@byplanlab.dk, så att de är Dansk Byplanlaboratorium tillhanda senast fredagen den 29 februari 2008.

## TÄVLINGSJURY

- Arkitekt MAA, professor Jens Kvorning, Kunstakademiet Arkitektskole, juryns ordförande, yrkesfacklig bedömning
- Etnologiprofessor Orvar Löfgren, Lunds Universitet
- Arkitekt Fredrik Fritzson, UID
- Professor i miljöplanering Peder Agger, RUC
- Arkitekt Kaj Uwe Bergman, BIG
- Bildkonstnär Kerstin Bergendal, DTU, yrkesfacklig bedömning
- Trafikprofessor Otto Anker Nielsen, DTU, yrkesfacklig bedömning
- Arkitekt Karen Skou, Realdania

## PRISER

Den totala prissumman är 1 375 000 DKK.

Efter den första etappen utbetalas ett pris på 25 000 DKK till var och en av de utvalda deltagarna (upp till 15). Därefter kommer mellan tre och fem vinnare att få dela på en sammanlagd prissumma på 1 miljon DKK. (Om de inlämnade bidragen inte lever upp till juryns krav kommer arrangören att förbehålla sig rätten att inte utbeta hela beloppet).

## OFFENTLIGGÖRANDE AV RESULTATET

I vecka 47 (19-23 november 2007) kommer de deltagare som utvalts att gå vidare till den andra etappen att få ett personligt besked via telefon. Därefter kommer resultatet att offentliggöras och läggas ut på Byplanlaboratoriets hemsida senast måndagen den 26 november. Alla bidrag som väljs ut för den andra etappen vidarebefordras till den sluttida jurybedömningen.

I vecka 14 (31 mars-4 april 2008) offentliggörs vinnarna. Vinnarna kommer dessförinnan att meddelas via telefon.

## RÄTTIGHETER

Äganderätten till bidragen tillhör Realdania. Upphovsrätten till ett tävlingsbidrag förblir dock alltid hos bidragsinlämnaren. Realdania, Dansk Byplanlaboratorium och Arkitektforeningen har rätt att publicera de inkomna förslagen i t.ex. dagstidningar, elektroniska medier eller på utställningar. Vid publicering kommer bidragsinlämnarnas namn att anges.

## PROGRAMMETS GODKÄNNANDE

Det aktuella tävlingsprogrammet har godkänts av juryns medlemmar.

# Tidsplan

Tävlingen utlyses den 6 september 2007 i samband med en minikonferens.

## 25 oktober 2007, före 12:00

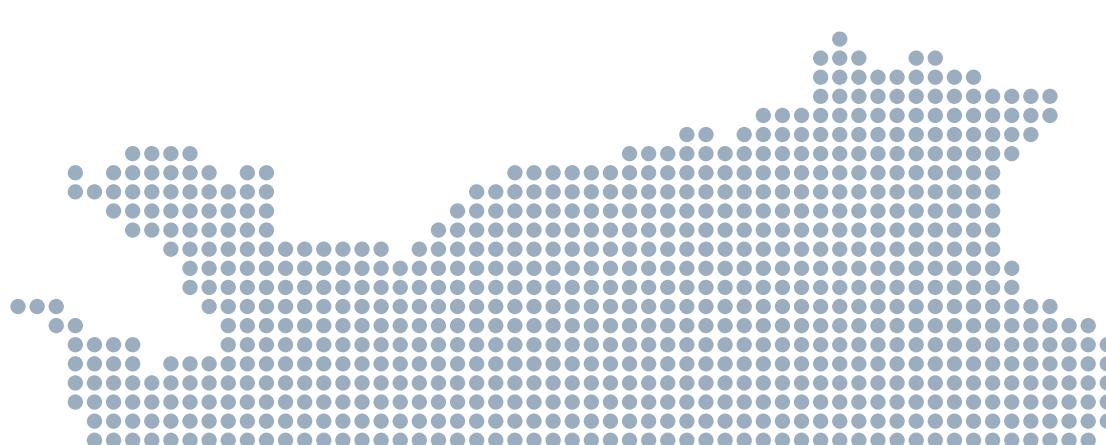
Deadline för inlämning - etapp 1.

## 29 februari 2008, före 12:00

Deadline för inlämning - etapp 2.

## 31 mars-4 april 2008

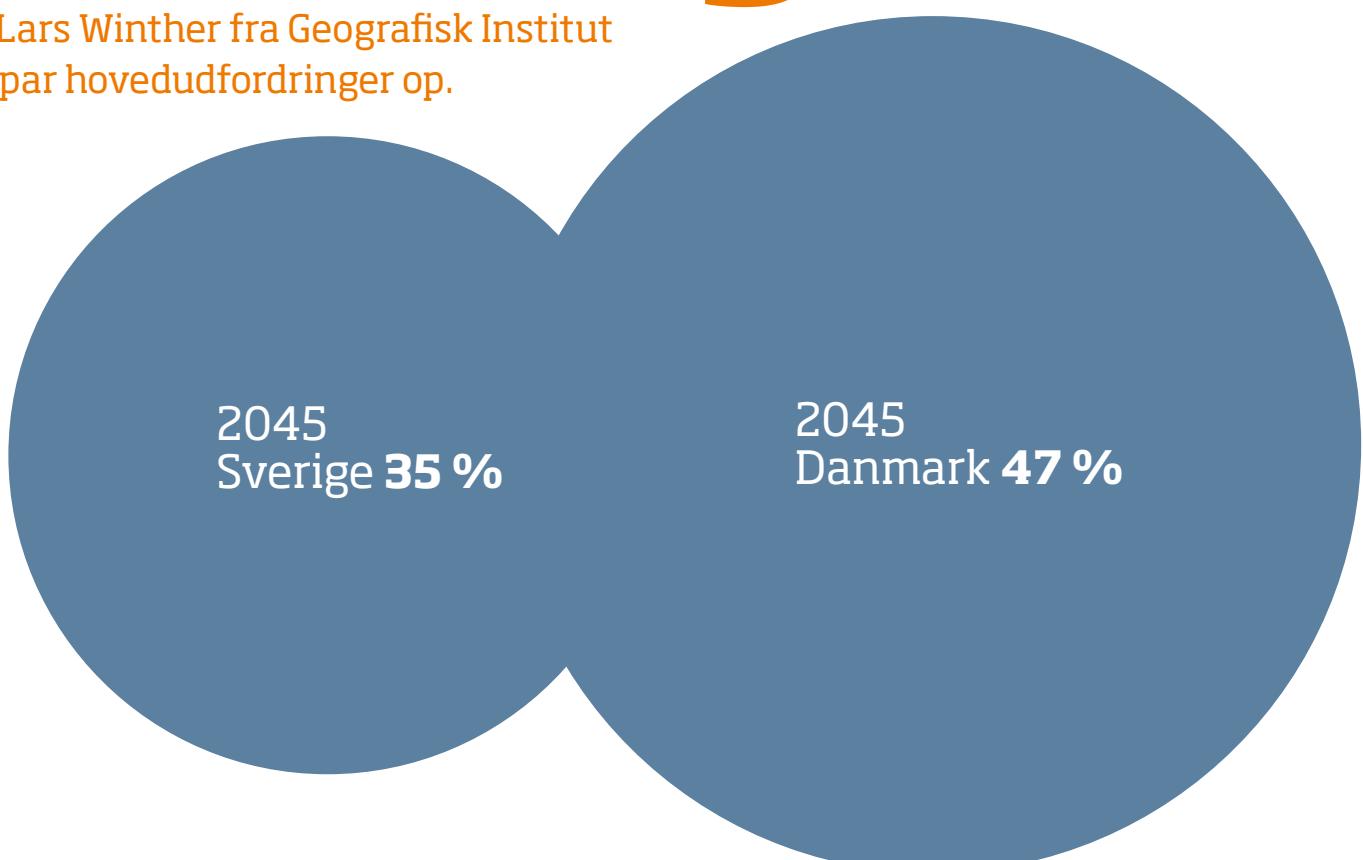
Vinnarna offentliggörs.



# Øresunds-regionen ved en korsvej

Handler det hele om vækst, vækst og atter vækst? Eller skal vi i højere grad tale om kultur, boliger og miljø. Lars Winther fra Geografisk Institut på Københavns Universitet ridser et par hovedudfordringer op.

**Interview**  
med Lars Winther  
Lektor, Københavns Universitet  
af Klaus Rothstein



"For få år siden forstod mange danskere og svensker ikke hinanden, men i dag synes sprogsbarrierer at være et mindre problem."

Det mener Lars Winther, der som lektor ved Geografisk Institut på Københavns Universitet og Center for Strategisk Byforskning følger udviklingen i Øresundsregionen. Han mener, at integrationen på hverdagsplan går hurtigere, end forventet:

## "Der er et magtspil i gang, og man kan spørge sig selv, hvem der er reelt interesseret i Øresundsregionen."

**Lars Winther**

"Vi integreres gennem bosætning, udflytning, nye familiedannelser osv. I København møder du i dag flere og flere svensker i gadebilledet og nu også som ansatte i butikkerne. Svenskerne er begyndt at arbejde i København på samme måde, som danskerne er begyndt at bosætte sig i Malmø. Integrationen betyder ændringer i hverdagsslivet, selvom vi dog næppe ser en egentlig blandingskultur."

Men midt i den positive tone peger Lars Winther på et problem: "Øresundsregionen har måske en identitetskrisse. Spørgsmål som økonomisk synergি, volumen og stordriftsfordelene for erhvervslivet er kommet under pres, fordi det kreative, det innovative og det spændende bymiljø er kommet mere og mere i centrum. Den såkaldt kreative klasse kræver muligheder for udfoldelse og individualitet, og de kreative brancher vokser meget, men de har trods alt ikke samme økonomiske volumen som de traditionelle brancher."

### MERE BYBRANDING END REGIONSDUDVIKLING

Mens Øresundsregionen oprindeligt var en idé om økonomisk integration til gavn for erhvervsliv og arbejdsmarked, er der i dag kommet helt nye emner på dagsordenen. Den hårde og meget målbare økonomi har fået selskab af den bløde og mere kvalitative økonomi, der indfrier efterspørgslen på ople-

Han mener, at Øresundsregionen står i et dilemma:

"Vi skal forstå Øresundsregionen som en helhed, der består af to nationale systemer. Vi forstår ikke regionen, hvis ikke vi forstår de to lande, der udgør den. Regionen er altså en del af to verdener. Og Danmark og Sverige er ikke altid i fase. Når det går godt det ene sted, er der ofte krise det andet sted. Der er større arbejds-

### Fra industri til viden

I Ørestaden ligger uddannelsesinstitutioner, medicinal-, arkitekt- og konsulentvirksomheder side om side. Malmö satser ikke længere på industri, i Lund og Helsingborg er der fokus på uddannelse, viden og kultur. Alt dette har betydning for erhvervsudviklingen i Øresundsregionen. Hvis udviklingen fortsætter som nu, bliver regionen et kraftcenter i Europa.

Væksten i regionen vil komme fra videntunge og internationalt orienterede virksomheder - især inden for servicesektoren. Arbejdspladserne vil derfor ligge i de urbane og internationalt orienterede dele af regionen. Der vil være mangel på veluddannet arbejdskraft - især i den danske del af regionen. Samtidig stiger bosætningen på den svenske side af sundet, men der er grænser for, hvor langt vi orker at pendle, og for hvad miljøet kan bære.

velser for byens borgere - og en spændende, kreativ identitet for byen selv.

"København går meget op i storbykonkurrence, bybranding og i at tiltrække store arrangementer som MTV Awards og OL. Efter krisen med Ungdomshuset er politikerne også meget opsat på at ændre opfattelsen af byen. Fokus er f.eks. rettet mod kultur og bymiljø. Men man må spørge sig selv, om kulturinvesteringer altid er et gode, bare fordi det brander og giver synlighed? Politikerne er opsatte på at sætte et mærke i historien med store begivenheder, men er det velbeggrundet nok? Politikerne mener, at synlighed er interessant, fordi det tiltrækker turister og investeringer, som ellers måske går til Stockholm, Berlin eller Amsterdam, og det vil gå ud over den danske økonomi og den danske velfærd. Men bybranding får byerne til at ligne hinanden, for hvem vil ikke have en ny havnefront, et kunstmuseum eller OL?" spørger Lars Winther.

løshed i Skåne, mens der er brug for arbejdskraft i Danmark, samtidig med at du på boligmarkedet kan få det dobbelte for det halve i Sverige."

Lars Winther mener, at politikerne i København og Danmark går mere op i den stærke københavnske selvbevidsthed end i hele regionen.

"Københavns identitet og selvopfattelse er meget stærk. Den københavnske selvbevidsthed er blevet stærkere og stærkere på rådhushuset, og f.eks. strukturreformen nævner stort set ikke Øresundsregionen. Regeringen, folketings og borgerrepræsentationen tænker mere på København end på Øresundsregionen. Det er et magtspil i gang, og man kan spørge sig selv, hvem der er reelt interesseret i Øresundsregionen," siger han.

### IKKE AL UDVIKLING ER TOPSTYRET

Identitetskrise og korsvej - hvad betyder det for Øresundsregionen, og hvilke forestillinger kan man gøre sig om udviklingen gennem de kommende tre årtier?

Lars Winther: "Det er næsten umuligt at fremskrive og dyrke fremtidsarkæologi, for hvis vi render ind i en økonomisk krise om fem år, ændrer forudsætningerne sig. En god metode til at se 30 år frem er at se 30 år tilbage. Virkeligheden i dag kunne nemlig på ingen måde forudsættes dengang. Tænk bare på internettets ankomst og dets ændringer af kommunikation, arbejdsliv, organisationsformer m.m. Nettet har ændret vores adfærd, forestillinger og hverdag. Måske kommer fremtidens forandringer ikke så hastigt, men vi kan nok >

### FLERE HOJTUDDANNEDE I ØRESUNDREGIONEN

Selv forsigtige fremskrivninger viser, at antallet af højt uddannede i 2045 vil overstige 30 % i Skåne og nærme sig de 50 % på den danske side af sundet. Hvad betyder det for byernes kultur, fritid, forbrug og sociale sammenhængskraft?

**Kilde:** Öribas baselinescenarie.  
Se forudsætningerne på [www.orib.se](http://www.orib.se)

2002  
Danmark 23 %

2002  
Sverige 18 %

forvente, at vores arbejdsliv vil blive endnu mere højteknologisk."

Øresundsregionen har oplevet en markant vækst gennem de seneste år, men vi kan ikke forvente, at udviklingen bare fortsætter på samme måde.

#### KULTURELLE FORSKELLE I REGIONEN

Øresundsregionen er et fælles dansk-svensk projekt, og der er da også store ligheder mellem Danmark og Sverige - og set udefra er landene måske helt ens.

"Der er meget, der samler, men der er også

litetsbyrden for pendlerne? Mange flytter ud, ja. Men der er grænser for, hvor meget vækst udkantsområderne kan opnå. Hvor flytter arbejdspladserne hen? Nogle flytter hjem i boligerne, hvor vi via nettet arbejder som fastansatte, freelancere og e-lancere. I dag spiller det

## "Øresundsregionen udvikler sig delvist uplanlagt, og udviklingen kan derfor ikke forudsese i et 30 års perspektiv."

Lars Winther

"Vi får sandsynligvis en krise på et eller andet tidspunkt. I et 30 års perspektiv vil nationalstaten stadig have stor indflydelse på byudviklingen, og det danske folketing har næppe tænkt sig at slippe kontrollen med København. Men da de for tiden interesserer sig mere for hovedstaden end for regionen, er Øresundsregionens fremtidige udvikling et spørgsmål om politisk vilje," siger Lars Winther.

Han peger på, at regionsudvikling falder i faser, og på et tidspunkt ikke længere styres af politikere og planlæggere:

"Øresundsregionen udvikler sig delvist uplanlagt, og udviklingen kan derfor ikke forudsese i et 30 års perspektiv. Der sker noget i dag, som ikke er topstyret, men som stammer fra den tilgængelighed, der kom med broens åbning i 2000. Hvad kom først, væksten eller tilgængeligheden? Og hvad præcis har bragt os fra tilgængelighed og hård økonomi til oplevelser og blød økonomi? Man begynder med at lave et logo og ender med en region, der lever sit eget liv. Hvis målet er at skabe Øresundsregionen som et brand, er der brug for at putte nyt indhold i brandet. Måske skal vi ikke opfatte regionen som en enhed, men som et sted, der rummer byer med forskellige profiler og identiteter."

klare kulturelt indlejrede forskelle og metoder, som adskiller landene fra hinanden. Der kan være forskelle i det små som lånebetingelser ved hushandler, vilkår for sygemeldinger på arbejdspladsen osv. Og selvom det oprindelige formål var at skabe øget tilgængelighed gennem broen over Øresund, er regionsdannelsen også en dansk udbygning af København, for man kan ikke adskille regionens udvikling fra Ørestaden og metroen," siger Lars Winther.

København har i dag ikke areal til at bygge boliger til alle de børnefamilier, der gerne vil bo i byen.

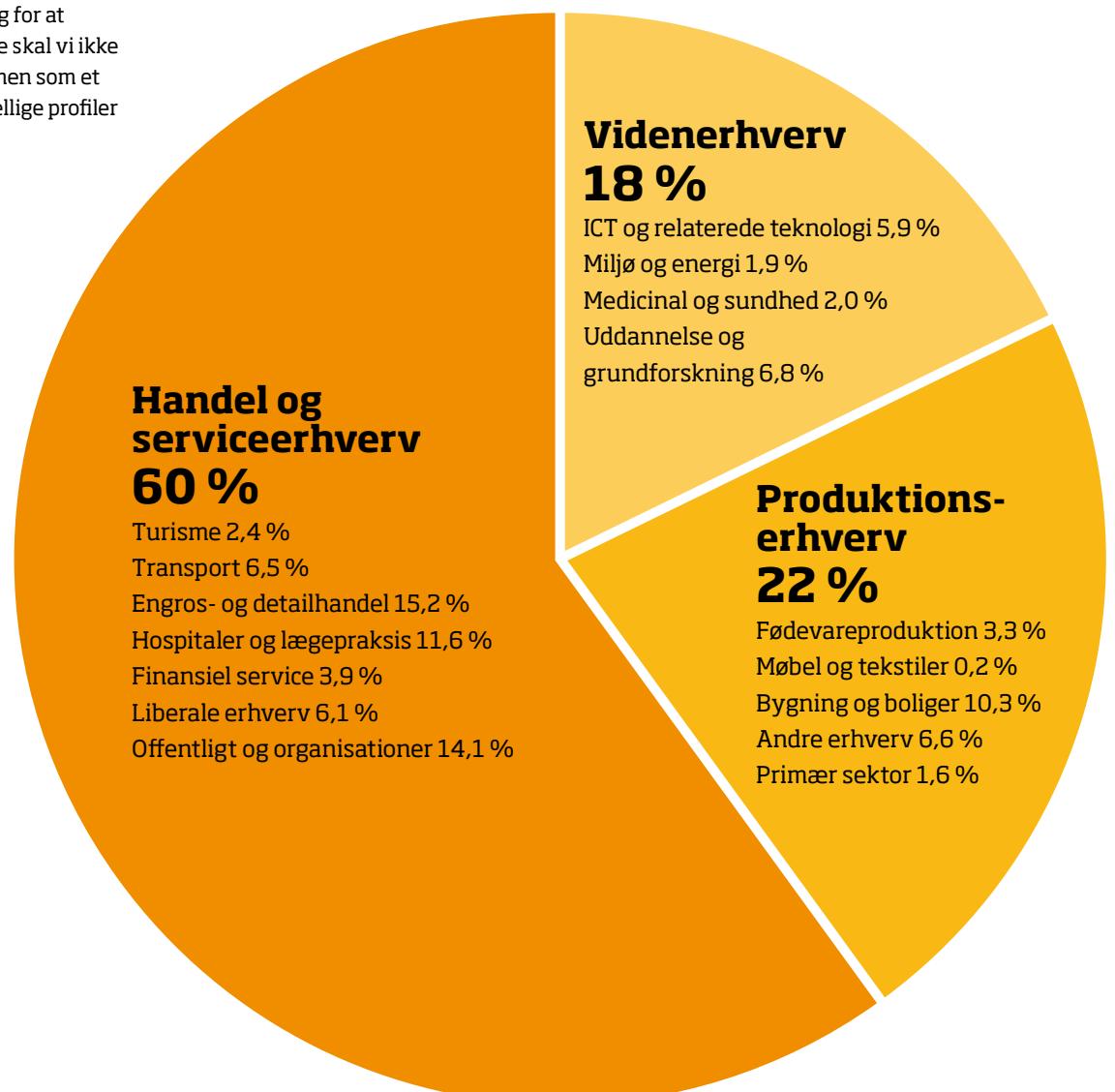
"Den nære periferi får glæde af regionens vækst. Regionen vokser. Nu er Bornholm, Lolland-Falster og den østlige del af Skåne også en del af regionen. Der kommer flere folk til regionen, flere vil pendle, der kommer flere biler og større udflytning. Derfor vil vi også få et større tidsforbrug på vejene. Der er bl.a. brug for en trafikvision for regionen. Kan vi blive ved med at bygge til for biltrafikken? Og hvad med mobi-

en mindre rolle om et call center virker fra Ballegård, Vestjylland eller Solkysten i Spanien, mens andre erhverv i langt højere grad har brug for byen," siger han.

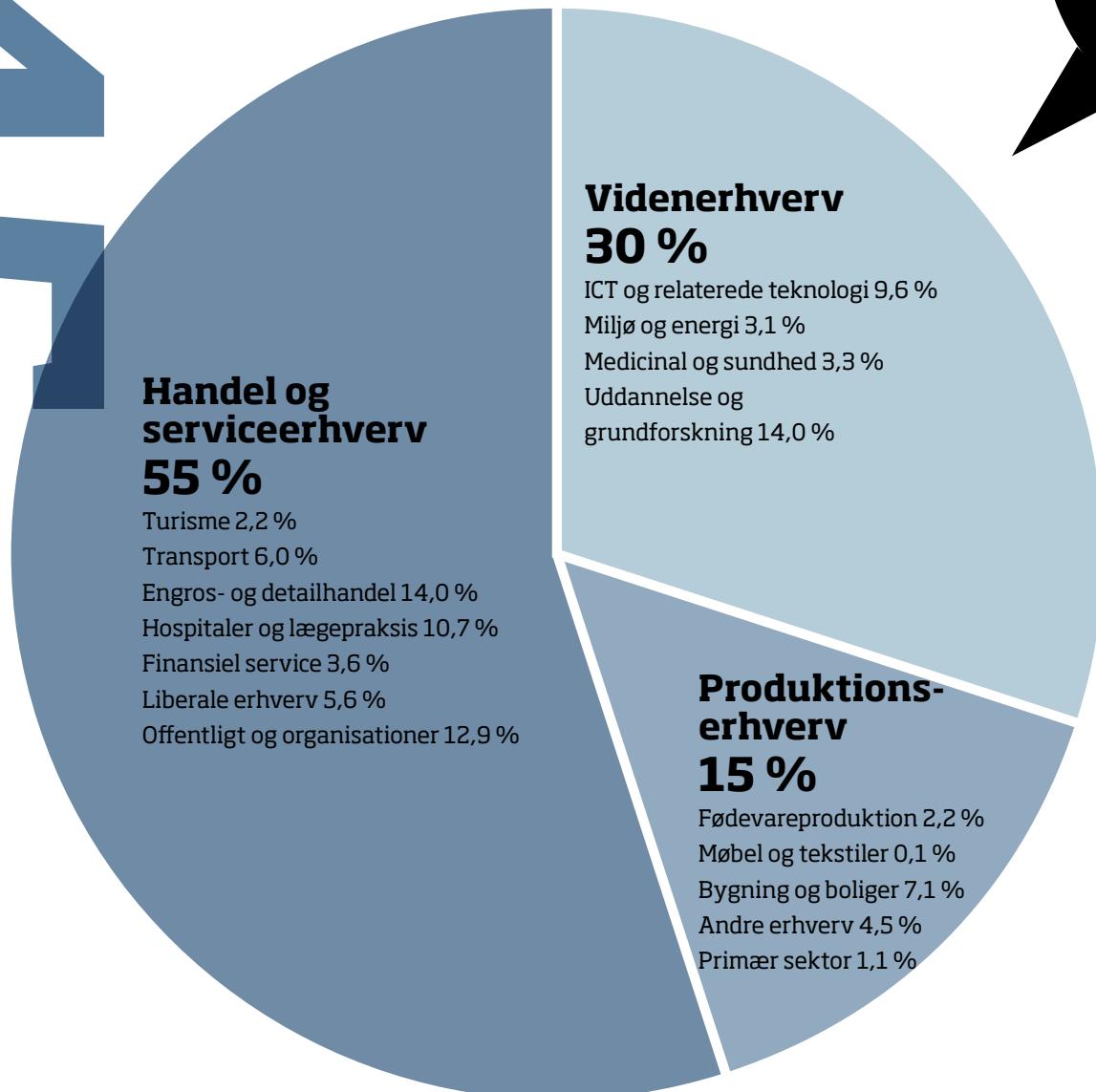
#### SAMTIDEN OG FREMTIDEN

Lars Winther mener, at der bliver brug for nye institutioner, der regulerer vilkårene for pendlerne og grænsekrydsere. Men han advarer imod at planlægge for mange detaljer:

"Visioner siger ofte mere om samtidens end om fremtiden, og derfor er der ikke nødvendigtvis brug for konsensus om Øresund 2040. Vi skal naturligvis beslutte, om fremtidens Øresundsregion handler om økonomisk vækst og arbejdspladser, eller om vi mere skal fokusere på bolig, kultur og miljø? Personligt tror jeg, at fremtiden f.eks. kan bringe en topstyret trafikplanlægning, men en mangfoldighed uden for planlægningskontrol." ■



N  
O  
T  
H  
O  
O  
W



## Tre skarpe til Lars Winther

### Hvor lokaliserer erhvervene sig i dag?

Det bliver stadig mere tydeligt, at der udvikler sig en arbejdsdeling på tværs af de kendte byer.

I Hovedstadsområdet ser vi IT-erhverv ved havnefronten og reklamebranchen i København City.

Transporttunge erhverv med store lagerfunktioner lægger sig i Køge bugt fingeren, kontor og servicevirksomheder i Ballerup fingeren, mens de mere videntunge erhverv lokaliserer sig i den nordlige del af København. Vi ser stort set det samme mønster i Sverige.

### Hvilke erhverv er flyttet fra regionen i 2040?

Frem mod 2040 vil Øresundsregionens centrale dele givetvis fortsætte sin udvikling mod en service og videnøkonomi, hvor bl.a. oplevelsesøkonomi og kreative erhverv kan komme til at få en større betydning. Kun den mest konkurrencedygtige industri vil forblive i regionen, mens den løntunge del vil fortsætte sin udflytning..

### Hvad betyder videnøkonomi?

Videnøkonomi er ofte blevet anvendt om højteknologisk industrivirksomhed inden for f.eks. bioteknologi, men det må forstås bredere. Det er også vigtigt at forholde sig til, hvilken type af viden som er vigtig, og her er det ikke kun højteknologisk, videnskabelig produktviden, men også viden om f.eks. marked, nye organisationsformer og ikke mindst tegn- og symbolanalyse. Viden er således ikke kun en realitet for højteknologiske virksomheder, men for de fleste virksomheder som vil overleve på markederne.

**ARBEJDSPLADSERNES FORDELING PÅ BRANCHER I ØRESUNDREGIONEN**  
Videnerhvervene forventes at stige fra 18 % til 30 % i Øresundsregionen frem til 2045.

Kilde: Øresunds databanken

# Det bedste bliver det næst- bedstes fjende

Professor i miljøplanlægning Peder Agger efterlyser bedre samarbejde på tværs af Øresundsregionen og begrænsninger i biltrafikken.

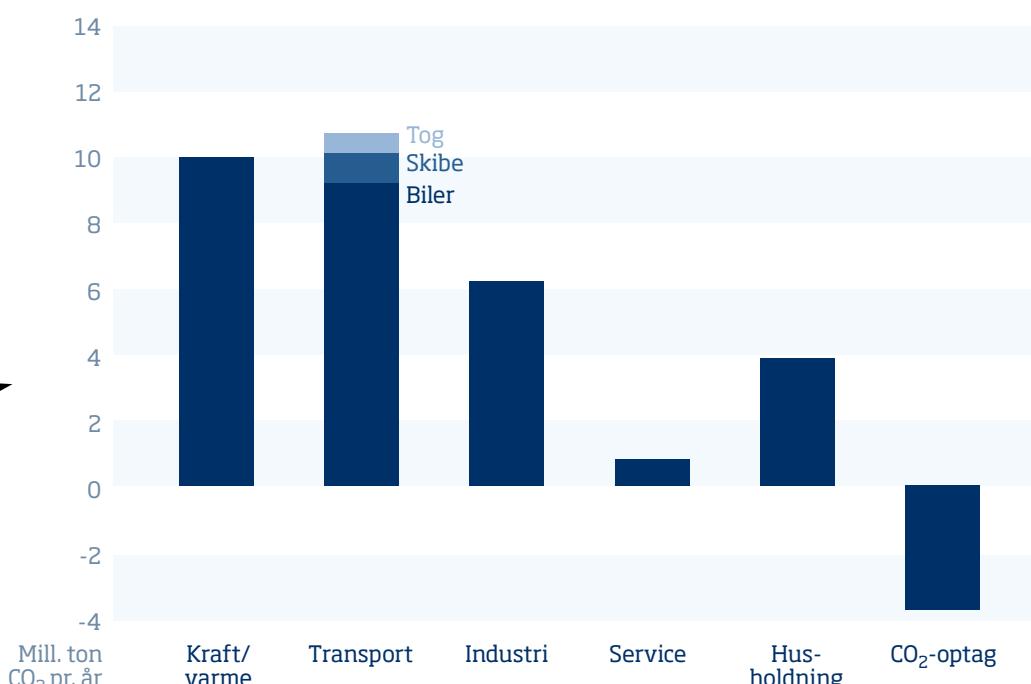
**Interview**

med Peder Agger  
Professor i miljøplanlægning  
Roskilde Universitetscenter  
af Klaus Rothstein

**CO<sub>2</sub>-BUDGET FOR  
ØRESUNDSREGIONEN**

Diagrammet viser, at transport og kraft/varme er de to største poster på CO<sub>2</sub> regnskabet - en vigtig grund til at tænke sammenhæng mellem byudvikling og trafik.

**Kilde:** Henrik Søgaard.  
Geovidens nr. 2, 2006



"Situationen er uholdbar".

Peder Agger er ikke i tvivl om, at der er brug for store beslutninger om fremtiden i Øresundsregionen. Som professor i miljøplanlægning på RUC og tidligere overvismand i Naturrådet, har han både kritiske bemærkninger til regionens administrative struktur og til den trafik- og miljøpolitiske udvikling.

"Myndighedsstrukturen i regionen er ikke hensigtsmæssig. I Sverige er der stat, amt og kommuner, og i Danmark er der stat, region og kommuner der delvis har forskellige interesser. Og der er ingen samlet plan for udviklingen. F.eks. er der ingen, der har et overordnet ansvar for den blå del af regionen. Sundet og kystzonerne rummer mange komplekse opgaver, der er reguleret af utallige forskellige love og bekendtgørelser. Vi er nødt til at skabe mere smidige løsninger. Som det er nu, er der interesse modsætninger, der får tingene til at gå langsomt."

Peder Agger understreger, at forudsætningen for en positiv regionsudvikling er et bedre administrativt samarbejde på tværs af grænserne. Mange opgaver skal nødvendigvis løses på tværs af grænser, ligesom vi kender det fra beskyttelsen af Vadehavet:

"Ja, der er nationale forskelle, men dem er vi nødt til at nedtone i samarbejdet. I et samarbejde kan man ikke altid insistere på at få alt, som man selv vil have det. Ellers risikerer man, at det bedste bliver det næstbedstes fjende."

#### **DET ER NØDVENDIGT AT BEGRÆNSE TRAFIKKEN**

Trafikken og påvirkningen af miljøet er ifølge Peder Agger det måske vigtigste problem for Øresundsregionen i et fremtidsperspektiv. Hans ønsker for Øresundsregionens udvikling i de næste 30 år handler om bedre fælles planlægning, overordnet helhedsforvaltning og bedre trafikløsninger:

"Det er trist, hvis regionens udvikling alene skal planlægges efter trafikken, for strukturudfordringerne for det rekreative, arbejdsliv-

spørge os selv, hvor meget kan trafikken øges - eller rettere hvor meget den skal mindskes.

"Jeg mener, at det bliver nødvendigt at begrænse trafikken. Vi vil gerne have biler, men vi vil også gerne have natur og et godt miljø og klima. Jeg synes, at man skal udfase transportfradraget med 5 % pr. år over en årrække, sænke priserne på kollektiv trafik, indføre bompenge og road-pricing og meget mere. Det nyttet jo ikke noget, hvis man forsøger at løse trængselsproblemerne på vejene ved at bygge nye motorveje, for nye motorveje skaber blot mere biltrafik, der giver behov for endnu flere motorveje."

#### **BOSÆTNING OG TRAFIK**

I de kommende år vil integrationen mellem Øresundsregionens to landesider kun blive styrket. Peder Agger er optimistisk nok til at tro på mere samkvem og en større udveksling af mennesker, kultur og gods. Men han peger igen på behovet for god planlægning:

"Planerne for hovedstadsområdets udvikling siger, at fremtidens boligbehov skal løses i København, men jeg mener, at der er brug for at tænke både det øvrige Sjælland, Malmö og Skåne med. Grundtanken i den såkaldte "Fingerplan" er stationsnærhed, fordi det er vigtigt at bo tæt på kollektiv trafik. Vi skal max have 10 minutter hjem fra toget og 10 minutter hjemmefra til naturen, og byerne skal ikke brede sig uhæmmet ud i det åbne land. Der skal være en god vekselvirkning i forholdet mellem by og grønne områder. Derfor skal vi passe på, at Fingerplanen ikke får svømmehud mellem fingrene. Vi må hellere forlænge fingrene eller sprede dem, så de også når til Skåne, og i København kan man til nød overveje at bygge i højden - dog ikke i den gamle middelalderby, menude på Vestamager, Refshaleøen eller Carlsberg grunden."

Hvis vi ser 30 år frem i tiden, kan regionens infrastruktur være helt anderledes end i dag, alt efter hvilke politiske beslutninger der bliver truffet:

#### **Tre skarpe til Peder Agger**

##### **Hvilke krav stiller varme, tørre somre og øget nedbør om vinteren til byerne og til karakteren af parker og grønne områder?**

Med udsigt til et varmere klima må vi blive bedre til at beplante vores byer med træer, der kan skygge og køle om sommeren og give læ om vinteren. I de latinamerikanske lande, hvor der kan blive meget varmt, kan man sige om en by, at den er bien arbologada, altså godt forsynet med træer, som kan skærme for solen, køle luften og pynte i gaderne.

##### **Hvordan kan vi i byerne mindske generne ved et ændret klima?**

Vi får mere nedbør, men i stedet for bare at udbygge kloaksystemer kan vi skabe overløbsbassiner i form af sører, der kan være åndehuller i byen. Klimaforandringen er vores største og mest truende miljøproblem. Vi må derfor skære ned på udslippet af drivhusgasser, og derfor er det vigtigt, at privatbilismen mindskes i de kommende år.

##### **Hvordan skal vi bygge, når 40-50 % af det samlede danske energiforbrug anvendes i bygninger?**

Det er nemt at svare på. Vi skal bygge energirigtigt. Nulenerghuse, alternative energikilder. Øresundsregionen har allerede vist vejen med fjernvarme, havvindmøllepark og store anlæg til udnyttelse af jordvarme. Vi skal undlade at bygge på lavliggende, ubeskyttede arealer, der er sårbar overfor stormfloder og oversvømmelser.

#### **Hvordan bliver**

##### **Øresundsregionen bæredygtig?**

Trafikken i Øresundsregionen stiger og stiger. Flere og flere flytter til yderområder for at få råd til at opfylde boligdrømme. Der bliver pendlet livligt mellem Danmark og Skåne - hele 10.000 mennesker om dagen, og det spås, at allerede i 2012 vil tallet være fordoblet. I fremtiden kan nye områder og byer også indlemmes i Øresundsregionssamarbejdet, det kan bl.a. gøres gennem faste forbindelser mellem Sjælland og Jylland - eller Danmark og Tyskland. Det vil styrke regionen og skaffe flere store virksomheder. Men det har sine konsekvenser. Det kommer til at medføre mere og længere pendling. Det gør det svært at leve op til målsætningen om at reducere den udledte mængde af CO<sub>2</sub>.

Det giver store udfordringer i forbindelse med at tænke bæredygtighed. Hvis mængden af CO<sub>2</sub> skal reduceres, må udledningen af CO<sub>2</sub> reduceres - og hvordan gøres det i en region, hvor arbejdskraften flytter længere væk fra arbejdspladserne?

En mulighed er at omstrukturere måden, vi lever på. Højhuse kræver ikke meget grundareal og kan placeres tæt på byerne i nye byområder, men til gengæld er det svært at have egen have i et højhus. Hjemnearbejdspladser, er det en mulighed? Så behøver pendlerne ikke holde i kø på vejen, når de skal til og fra arbejde. Eller arbejdskollektiver, arbejde i en by, bo der i ugedagene og tage hjem i weekenden?

Trafikregulering, roadpricing og mere udbygget offentlig transport er andre muligheder, et angreb mod bilisternes pengepung kan vise sig at være et meget effektivt middel i kampen for at halvere CO<sub>2</sub> udslippet.

**"Jeg synes, at man skal udfase transportfradraget med 5 % pr. år over en årrække, sænke priserne på kollektiv trafik, indføre bompenge og road-pricing og meget mere."**

**Peder Agger**

vet, uddannelsen, hospitalerne osv. er lige så vigtige. Vi skal løse trafikproblemerne, dæmpe væksten i biltrafikken, skabe mere udholdelige bykerner og mindske støjen. Men vi har også brug for en natur- og miljøgenopretning, der stimulerer friluftslivet, forbedrer Øresunds badevand og skaber bedre tilgængelighed til kysterne," siger han.

Regionen har brug for et aktivt friluftsliv, godt miljø, rekreative områder og uspoleret natur som i Skåne og Blekinge. Samtidig ved vi, at også Norden må reagere på Kyoto-protokollen, der siger, at udledningen af drivhusgasser skal halveres, men planlægningen for København forudser, at trafikken vil fortsætte med at vokse. Derfor mener Peder Agger, at vi må

"Hvis vi får en fast forbindelse til Tyskland, vil Øresundsregionen blive til et stort transitområde for godstrafikken. Der vil komme øget godstransport på jernbanen, og der vil komme trængselsproblemer på vejene. Det vil skabe behovet for en fast forbindelse over Helsingør-Helsingborg. Det kan blive nødvendigt, men så skal det være en jernbaneforbindelse, der kan fremme den kollektive trafik og ikke en bilbro, der blot vil øge presset på vejene og miljøet," siger Peder Agger. ■

# Made in Øresund

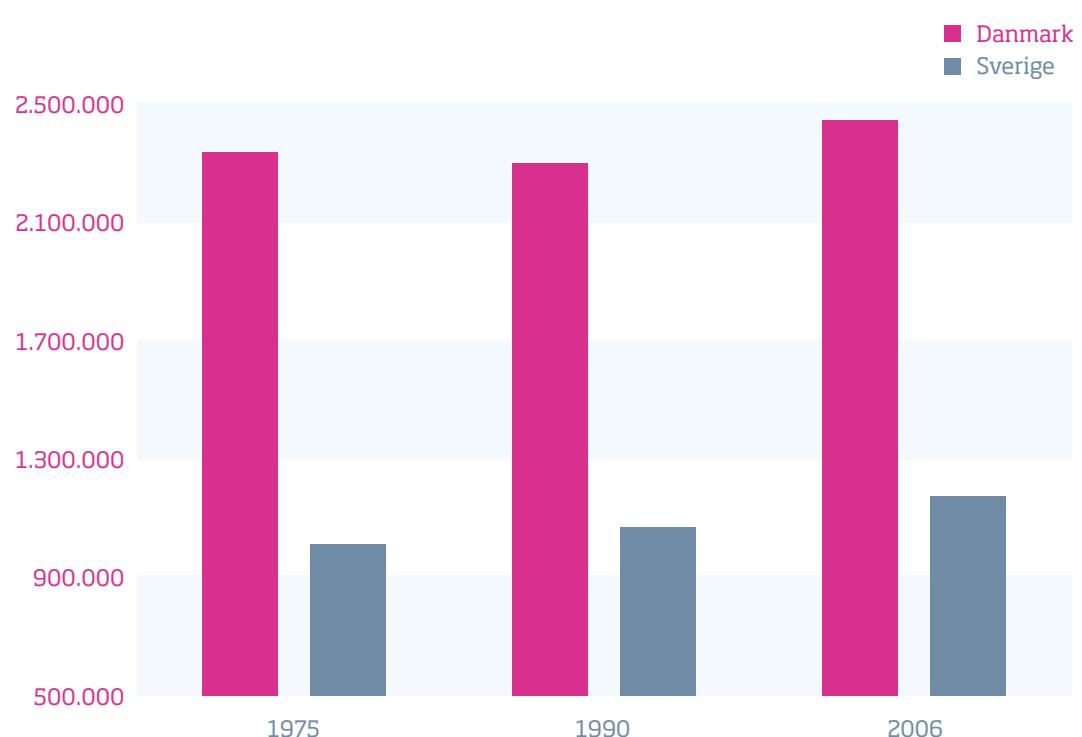
Fremtidsforsker Anne Skare Nielsen, der driver virksomheden Futurenavigator, tager os med til Øresundsregionen 2040:  
Naturen er kommet ind i byerne, og byerne er kommet ud i naturen. Mændene er på barsel, kvinderne styrer virksomhederne, idéudvikling købes i abonnement - og dele af Amager og Skåne er uden internet!

**Interview**

med Anne Skare Nielsen  
Fremtidsforsker, Futurenavigator  
af Klaus Rothstein

**BEFOLKNINGSMÆNGDEN**  
Statistikken siger, at vi bliver flere og flere i Øresundsregionen, - en ressource eller et problem?

**Kilde:** Øresundskomiteen og Statistiska Centralbyrån (SCB)



"Fremtidens Øresundsregion minder om fortidens renæssancebyer, som også bøllede af oprør og nye tanker, der sled mod gamle vaner og traditioner".

Det siger Anne Skare Nielsen, der er fremtidsforsker og partner i firmaet Future Navigator. Hun lever af at gennemske tidens tendenser og konsekvenser, og hun har også et bud på, hvem der lever i Øresundsregionen i 2040 – og hvordan vi lever.

"Befolkningen vil være en blandet landhadel af mennesker, masser, individer, klubber og mystiske konstellationer. På overfladen er det en verden fuld af paradokser. Nyt er blevet et fyord i 2040. Vi kan ikke kapere mere nyt. Vi vil have originalitet, sindsro og livsbalance, og i Øresundsregionen har man gjort meget ud af at indrette sig med det bedste af alle verdener," siger hun.

produkter, eller som tilfører dét, andre har lavet, en høj merværdi."

Men ved siden af de specialiserede virksomheder har Anne Skare Nielsen fået øje på en nyskabelse på fremtidens arbejdsmarked:

"Det mest statusbetonede er at være 'stander'. En stander var i gamle dage en autodidakt håndværker, der havde som opgave at lave noget brugbart ud af alt det gamle ragelse. En stander i 2040 er mennesker med bred religiøs, kulturel, politisk og arbejdsmæssig erfaring, som har dyrket deres talent for at se noget godt, der hvor andre ser forældede teknikker og metoder. Standere er ofte oppe i årene, for erfaring er uvurderligt, når man skal kombinere og redesigne til menneskelige behov og værdier."

Og hvad familierne angår, kommer der nye boller på suppen:

"Familierne anno 2040 ligner ikke noget, vi

op for, hvor usmart det er at bygge de kedelige glasfirkanter, hvor mennesker skulle være 'produktive' og 'effektive'. Regionen har haft stor succes med zoneopdelte ritualscener, så alle ved, hvor der arbejdes, og alle ved, hvor der holdes fri. I store dele af Skåne og på Amager er der f.eks. ikke netadgang, for her kobles der af, så man kan koncentrere sig om sport, shopping, ferie og fritid. At det er sådan, skyldes det kæmpe strømfald for ca. 20 år siden, da Øresundsregionen lagde krop til De Olympiske Lege. Det var i første omgang naturligvis en kæmpe skandale, men viste sig at samle regionen om et fælles mål - uden strøm var det faktisk umuligt ikke at sætte det vigtigste - nemlig sporten - i fokus." ■

## "I store dele af Skåne og på Amager er der f.eks. ikke netadgang, for her kobles der af, så man kan koncentrere sig om sport, shopping, ferie og fritid."

**Anne Skare Nielsen**

Anne Skare Nielsens bud på udviklingen i de kommende tre årtier må være sød musik i øerne på både planlæggere, miljøfolk og regionens borgere. Hun mener nemlig, at naturen er kommet ind i byerne, og byerne er flyttet ud i naturen:

"Bykernerne er frie for trafik, og gamle byninger bevares og bygges om, så de passer til beboernes behov. Vi får beta-byggeri, hvor altting laves ufærdigt og først rundes af efter et års tid, så man kan se, hvordan brugerne sætter deres præg på byggeriet og giver det sjæl og charme."

### JÆGERSOLDATER I BØRNETHAVERNE

Anne Skare Nielsen har også et bud på, hvordan vi arbejder i fremtiden:

"Virksomhederne i Øresundsregionen er de bedste i verden som underleverandører af etisk/miljøvenlig teknologi, der kan det samme

har set før. Eller jo, måske urmenneskets storfamilier med skarpe grænser for at være inde eller udenfor familien, stor råhed men også stor kærlighed. Der arbejdes, der hygges, der elskes og undervises i de dansk-svenske intelligente hjem - som i øvrigt producerer mere energi, end de forbruger. Mændene går på barsel i høbetal, hvilket betyder, at kvinderne får lov til at indrette arbejdspladserne med deres mindre resultat- og profitorienterede værdier. Samtidig kommer der styr på en hel del gamle problemer på hjemmekanten, for mændene gider altså bare ikke sidde i fædregrupper og spise ostemadder, eller vaske tøj og smøre madpakker. Der kommer fokus og status på "den balanceerde familielykke", der kommer sund skolemad på uddannelsesinstitutionerne, der kommer styr på den tværfaglige undervisning, og der kommer jægersoldater i børnehaverne," forudsætter Anne Skare Nielsen.

## "Der kommer sund skolemad på uddannelsesinstitutionerne, der kommer styr på den tværfaglige undervisning, og der kommer jægersoldater i børnehaverne."

**Anne Skare Nielsen**

som konkurrenternes - men lige har dét ekstra, som er umuligt at kopiere. Idéudvikling, innovation og kreativitet er stadig i fokus, men det er i 2040 noget, store virksomheder køber på abonnement. Mange mennesker arbejder hjemmefra eller på fælleskontorer. Der er et kæmpe marked for at fremstille unikke produkter med højt videnniveau, det være sig bøger, smykker, kunsthåndværk, teglsten, sæbe, business intelligence software eller genbrugsmobiltelefoner. "Made in Øresund" står i 2040 for produkter med sjæl fremstillet med betænksomhed og stolthed, som kan glide problemfrit ind i andres

### POSTKORT FRA 2040

Fremtidsforskning er naturligvis ikke en eksakt videnskab, og der findes ingen tidmaskiner til researchen. Men Anne Skare Nielsen er ikke bange for at hoppe frem til 2040 og sende os dette postkort fra fremtiden:

"Omkring årtusindskiftet havde byplanlæggere og arkitekter en slem tilbøjelighed til at bygge store prestigebyggerier, der egentlig ikke egnede sig til mennesker men til akvariefisk og drivhusplanter. DR-byggeriet f.eks. Men det var først med forandringer i vejret og de barske sommerstorme, at vi for alvor fik øjnene

# Hvader den skan- dinaviske metropol?

Planläggarna är tvungna till att ändra attityd. Istället för restriktionsplanläggning måste fokus vara på möjlighetsplanering. Det är viktigt att det inte förväntas att allt kan kontrolleras och planläggas. I utvecklingen av Malmö som kunskapsstad skedde det mycket mer än planläggarna hade föreställt sig. Kommunens roll är att ha ett framtidsriktat och provocerande agerande.

Af Mats Olsson  
Konsulent

Öresundsregionen växer ekonomiskt och fysiskt. Underliggande utvecklingspotentialer frigöres genom den nya infrastrukturen och vi får en regionförstoring, d.v.s. pendlingsavstånden ökar inom bibeckan restid och detta leder till en helt ny situation. Tidigare levde man sitt liv i en stad, idag väljer man sin boplatser i regionen och använder hela regionens utbud när det gäller arbete, utbildning, kultur, rekreation osv. Många danskar bosätter sig i dag i skånska städerna, och skåningarna arbetar i Köpenhamn. Danskarna tar del av Skånes utbud av rekreation, medan skåningarna ser Köpenhamn som en kulturell och kommersiell metropol.

#### **FRÅN STAD TILL STADSNÄTVERK OCH REGIONER**

I denna nya situation är städernas administrativa gränser inte längre relevanta, eftersom vi fått överlappande arbetsmarknader och bostadsmarknader, och lösningarna till kommunens problem finns ofta utanför kommungränsen. Detta kommer att kräva nya initiativ från näraliggande kommuner, att samarbeta på ett mera direkt sätt, än vad som kommer till uttryck genom de större regionala organisationerna.

Å andra sidan kommer städerna att tävla inbördes genom att företagen konkurrerar om arbetskraften, och är beredda att lokalisera sig där den finns. De flesta politiker vill i dag göra sin stad attraktiv med utvecklad offentlig service, bra bostäder, spännande kulturliv och intressanta offentliga miljöer och mötesplatser. Man talar även om en värdebaserad utveckling med öppenhet, social integration och tolerans mot det annorlunda.

Men alla kan inte tävla med alla om allting. Ser vi i stället Öresundsregionen som ett nätverk av städer, så vinner både regionen och den enskilda staden på en utveckling där städerna kompletterar varandra, i stället för att konkurrera med samma utbud. Vi kommer framöver att se mera av profilering med "spetskvalitéer" och målgruppstänkande.

vånare och 30% av Sveriges och Danmarks samlade BNP finns i Öresundsregionen.

Regionen är transnationell och detta ger administrativa problem som måste bemästras - men den gränsöverskridande integrationen med känslan av att ingå i ett större sammanhang än det nationella ger också en speciell dynamik, som är en del av Öresundsregionens identitet.

#### **VÄRDEBASERAD STADSUTVECKLING**

Parallelt med globala utmaningar (tex klimatfrågan) går vi från industriksamhälle till ett kunskapsamhälle med en ny ekonomisk bas och helt nya spelregler. Processen är en fysisk och social innovation, och det blir en stor utmaning att ställa om stadsens sociala förhållanden, organisation, kultur, ekonomi och arbetsliv till de nya kraven. Det sociala kapitalet, eller med ett vidare begrepp, de urbana resurserna, är en nyckeltillgång i omställningen. Studier i "Socialt kapital" av Gert Tinggaard Svendsen och Gunnar Lind Haase Svend visar att ungefär  $\frac{1}{4}$  av levnadsstandardens nivå i ett samhälle beräknas bero på tillgången av socialt kapital. Detta innebär att välfungerande nätverk mellan människor, verksamheter, myndigheter och institutioner är avgörande för graden av framgång. Det senare beror också väsentligen på graden av tillit i kontakerna. Framställningen av socialt kapital är kunskapsstadens främsta mål.

Politiska, administrativa, ekonomiska och lagstiftande strukturer måste förändras och öppna upp för nytänkande, och vi behöver arbeta med en tydligt värdebaserad stadsutveckling, där vi skapar tillväxt i det sociala kapitalet som grund för fortsatt utveckling.

Det offentliga rummet (fysiskt och mentalt) är ett av demokratins fundament. Här finns en oanvänt potential som verktyg för stadsutveckling. Det politiska ägarskapet är tydligt (närmast självklart), och utifrån det offentliga rummet kan vi definiera vilken urbanitet vi önskar - för att därefter ställa krav på enskilda

developers", som ger ett aktivt bidrag till stadsens liv och inte satsar på monofunktionella projekt utan att ge något tillbaka till staden. Samtidigt borde staden, i likhet med vad man gör i Barcelona, premiera de bästa funktionsblandade och hållbara projekten med ytterligare byggrätter inom projektet tex för bostäder.

Om vi ska få en dynamisk utveckling, ska det vara ekonomiskt intressant att göra rätt.

#### **EN VISIONSBILD**

När vi arbetar med visioner behöver vi se bilder framför oss. Om "fingerplanen" har varit en slagkraftig metafor för Köpenhamns fysiska planering under 60 år, så kan man tänka sig Öresundsregionen som ett internetliknande vibrerande nätverk av städer och mindre orter.

En visionsbild som kan beskriva mer än en fysisk struktur och som innehåller många mentala dimensioner och möjligheter. ■

**"Tidigare levde man sitt liv i en stad, idag väljer man sin boplatser i regionen och använder hela regionens utbud när det gäller arbete, utbildning, kultur, rekreation osv."**

**Mats Olsson**

I en internationell jämförelse är Öresundsregionen en liten region, men vi har konkurrensfordelar, tex rankar Richard Florida i "Europe in The Creative Age" de nordiska länderna och Holland högst i Europa som kreativa regioner. Även Nordiska Rådet pekar i "Den nordiska vinarmodellen" på vår internationella konkurrenskraft med välutvecklad demokrati, social tillit, låg maktdistans, social inklusion, flexibilitet, respekt för naturen och protestantisk arbetsetik. Vi borde alltså kunna hävda oss väl genom att utveckla attraktiva städer med hög livskvalitet.

Redan i dag är Köpenhamn en dynamisk metropol i en dansk/svensk Öresundsregion med ett område i norra Europa på 100 milj. in-

projekt. Men då behövs både en tydlig målbild för staden med politisk förankring och ett utvecklat partnerskap med aktörerna. Genomförandet av Bo01 i Malmö är ett konkret exempel på värdebaserad planering med utgångspunkt i det offentliga rummet.

#### **FRAMTIDENS PLANERING**

Den offentliga sektorn måste gå in i en fördjupad dialog med marknaden. Fortsatt utveckling av städerna kan bara ske i samverkan mellan många olika aktörer, där kommunens roll huvudsakligen blir initiativtagare och "processledare". Det innebär att fokus flyttas från restriktionsplanering över till "möjlighetsplanering".

Vi kommer också att behöva "civiliserade

# Projektinfo och tidsplan

## ÖresundsVisioner 2040

Hur kan Öresundsregionen bli en unik metropol i framtiden? Just den frågan kommer idé- och debattävlingen ÖresundsVisioner 2040 att fokusera på. Danska och svenska unga talanger kommer tillsammans med erfarna proffs från båda sidor av sundet att kunna lämna in sina tankar och visioner om Öresundsregionen 2040. Tävlingen inleds den 6 september och i vinstpotten finns 1,3 miljoner danska kronor.

### Livskraftig utveckling av Öresundsregionen

Bakom idétävlingen står den danska stiftelsen Realdania. Ett av målen med tävlingen är att starta en öppen och visionär debatt om Öresundsregionens långsiktiga utveckling. Fem centrala teman kommer att stå i fokus:

- Trafik
- Bostäder och bosättning
- Arbete
- Hållbar utveckling
- Befolknings

Hans Peter Svendler, ordförande i Realdania, säger: "Målet med tävlingen är att starta en debatt om Öresundsregionens utveckling. Vi tycker att utvecklingen bör skapa optimala fysiska ramar för ett mångfaldigt stadsliv och baseras på såväl social och ekonomisk som miljömässigt hållbar utveckling".

### Tidsplan

- Den 6 september 2007: inledande debattkonferens för tävlingen.
- Hösten 2007: upp till 15 tävlingsbidrag väljs ut och får anslag till vidare bearbetning.
- Våren 2008: vinnarna avslöjas och debatt följer.

### Realdania - stiftelse för byggnadskultur

Realdania bildades hösten år 2000. Sedan dess har Realdania satt igång flera olika projekt för att öka livskvaliteten i staden, nybyggnationer och bevara byggnadskulturen runt om i Danmark.

Realdania har två centrala syften:

- att stötta och starta projekt inom byggnadsmiljö, som ser till allmänhetens bästa.
- att investera stiftelsens förmögenhet för att säkra största möjliga avkastning.

Realdania arbetar inom tre områden: stadens kvaliteter, byggandets framtid och byggnadsarvet.

Stiftelsen fokuserar på ämnen som utvecklande nybyggnation, praktiskt nyskapande, skickliga restaureringsmetoder, arkitektonisk och hantverksmässig kvalitet, bättre processledning, visionär stadsutveckling, forskning, kommunikation och mycket mer.

Realdanias uppgift är att skapa livskvalitet genom byggnadsmiljön, som ser till allmänhetens bästa. Det sker genom enskilda projekt med klart demonstrationsvärde, och genom att etablera centrum för kommunikation och kunskap. Realdania sätter tydliga strategiska ramar för att stötta långsiktiga och framåtriktade projekt. Det är investeringsverksamheten som skapar den ekonomiska grunden för den filantropiska verksamheten.

[www.realdania.dk](http://www.realdania.dk)

### Dansk Byplanlaboratorium

Dansk Byplanlaboratorium är en fristående institution som grundades 1921. De är med och skapar debatt om aktuella planläggningsfrågor och förmedlar ny kunskap inom området.

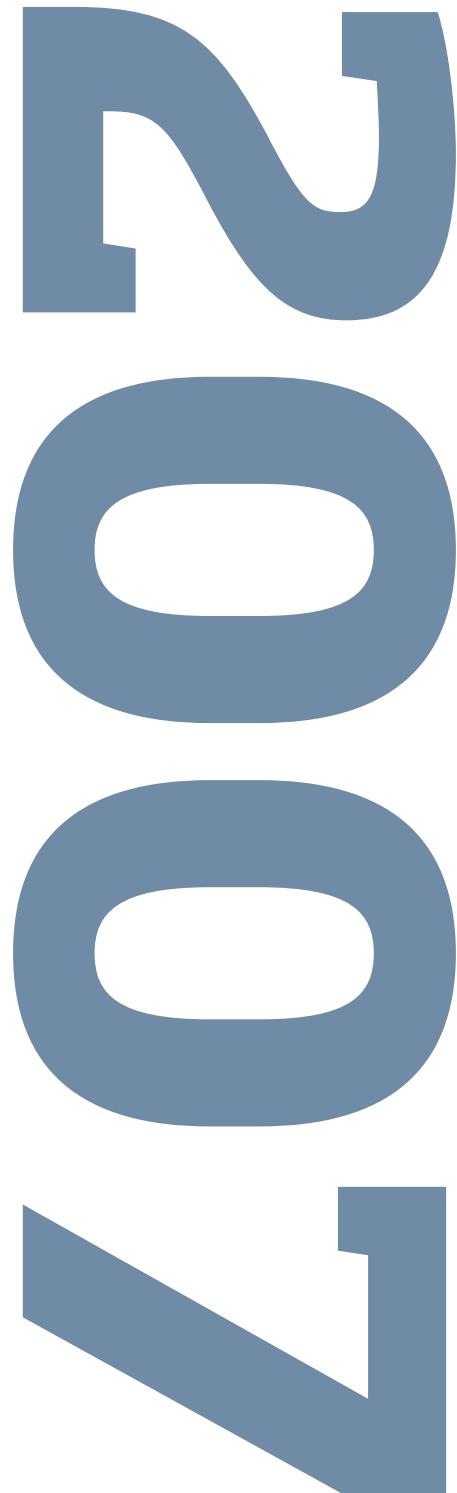
Dessutom är Dansk Byplanlaboratorium med i olika utvecklingsprojekt, ger ut en tidning och håller kurser där man diskuterar och testar planeringens redskap och mål – allt i en tvärvetenskaplig miljö. Institutionen håller dessutom både stora och små konferenser och åker på studieresor till en rad olika länder.

[www.byplanlab.dk](http://www.byplanlab.dk)

### Om Bysted

Bysted är samarbetspartner till "Öresundsvisioner 2040". Bysted är en av Öresundsregionens största kommunikationsbyråer och står för design, kommunikation och pressarbete i projektet.

[www.bysted.dk](http://www.bysted.dk)





# ÖresundsVisioner **2040**

N

O

A

C

Med dette debatoplæg stiller  
Realdania et åbent spørgsmål:

# Hvordan skal Øresundsregionen udvikle sig frem mod

Vi ser frem til kritiske, kreative og konstruktive forslag  
fra arkitekter, byplanlæggere, økonomer og ikke mindst  
øresundsborgere på begge sider af sundet.

[www.oresundsvisioner2040.dk](http://www.oresundsvisioner2040.dk)