

Sådan kan Öresunds regionen se ud om 30 år!

Tävling/idékonkurrence og debat
om Öresundsregionens fremtid

Indhold

Velkommen til ÖresundsVisioner 2040	01
Forord	
Dommerbetænkning	02
Udsnit af, hvad dommerkomiteen skrev om besvarelsene	
1. plads	06
Öresundsdogmer	
1. plads	07
Mosaic :: Region	
2. plads	08
Krydsfeltet	
2. plads	09
Regionen er død – borgen længe leve	
2. plads	10
Byen om sundet	
Indkøb	11
35304 (Uden titel)	
Indkøb	12
Fremtiden er lille	
Indkøb	13
Unik via komplementering	
Indkøb	14
Öresundsparlamentet	
Bidrag 10	15
Öresund 2040	
Bidrag 11	16
Ringens sluttes	
Bidrag 12	17
Med havet som nærmeste nabo	
Bidrag 13	18
Copenhagen Oresund Region	
Bidrag 14	19
Fra sprawl til metropol	
Bidrag 15	20
Udför 40	

Velkommen til Öresunds- Visioner 2040

Med idekonkurrencen ÖresundsVisioner2040 ønsker Realdania at åbne en visionær og fri debat om Øresundsregionens langsigtede fysiske udvikling - i et regionalt, tværnationalt og globalt perspektiv. Debatten skal være med til at styrke Øresundsregionens position som en unik metropol.

Vi udskrev konkurrencen for at få kreative svar og ideer til løsninger, der kan danne rammerne for den fysiske udvikling i et 30-til 40-årigt perspektiv. Vi efterlyste koncepter, der kan afløse den berømte Fingerplan som retningsgiver for udviklingen - og nu

ikke kun på den danske side af sundet, men i hele regionen.

Idekonkurrencen fik 60 besvarelser, hvoraf 15 blev udvalgt til videre bearbejdning. Ni besvarelser, der indeholder interessante diskussioner om Øresundsregionens potentiale og aktuelle udfordringer, blev præmieret.

Besvarelsene repræsenterer en bred vifte af interessante og tankevækkende synspunkter, og giver alle bud på planlægningens rolle, karakter og vigtigste temaer.

Idekonkurrencens besvarelser stiller spørgsmålstegn ved, om det er rigtigt at give forslag

til en fysisk struktur for regionen, og rejser således en mere principiel diskussion om planlægningens metoder.

Vi håber nu, at idekonkurrencens besvarelser kan danne grundlag for en visionær videre debat, både i faglige kredse og i stat og kommuner på begge sider af sundet, forskningsinstitutioner - og ikke mindst i den brede offentlighed.

Hans Peter Svendler
Direktør
Realdania

ØRESUNDSVISIONER 2040 ER EN KONKURRENCE,
DER HAR SAT PLANLÆGNINGENS STORE SPØRGSMÅL TIL DEBAT.
HER KAN DU LÆSE UDSNIT AF, HVAD DOMMERKOMITEEN
SKREV OM BESVARELSERNE.

DOMMERKOMITEENS GENERELLE BEMÆRKNINGER

I besvarelserne føres en række vægtige og interessante diskussioner om Øresundsregionens potentialer og aktuelle udfordringer.

Besvarelserne repræsenterer en bred vifte af interessante og tankevækkende synspunkter på konkurrencens forskellige temaer: Globaliseringen, Øresundsregionens kvaliteter og styrker, Regionens sammenhængskraft og de relevante planlægningsformer, i forhold til de udfordringer vi står overfor.

Det har ikke været muligt at udpege ét forslag, som fuldt ud leverer en fysisk struktur, som overbevisende konkretiserer en vision eller strategi for en bæredygtig udvikling, og som skaber gode rammer for et mangfoldigt liv i Øresundsregionen. Mange af de deltagende teams vil nok hævde, at de helt bevidst har undladt at give forslag til en fysisk struktur for regionen, fordi det opfattes som irrelevant.

Nedenfor refereres nogle af de synspunkter og argumenter, der fremføres i forbindelse med konkurrencens hovedtemaer.

GLOBALISERING

Der er et vist sammenfald mellem forslagene, når det gælder uddybningen af globaliseringens urbane og regionale delproblemer og temaer: Stigende mobilitet regionalt og globalt, demografiske ændringer, nye arbejdsformer, nye lokaliseringstendenser, ændrede forbrugsmønstre og livsformer, segregering, stigende opmærksomhed på ressourcer og klima mm.

Reaktionerne på globaliseringen opviser en forholdsvis stor spredning - fra positioner, hvor det opfattes som nødvendigt og uomgængeligt at tilpasse sig, til positioner, hvor det opfattes som en vigtig del af en regional politik at bekæmpe nogle af konsekvenserne - og måske især nogle af de politikker, der er blevet de gængse svar på globaliseringens udfordringer.

KREATIV KLASSE ELLER KREATIV BY

Der er mange forslag, som i diskussionen af de globale forandringer, og specielt af by-

konkurrencen, refererer debatten om de kreative grupper. Det er dog meget få forslag, som ikke samtidig påpeger nødvendigheden af at arbejde med politikker, der sikrer et balanceret socialt miljø uden unødvendige konflikter og som udtryk for, at byen og regionen har brug for forskellige befolkningsgrupper.

Der er også forslag, som afviser hele diskussionen omkring den kreative klasse og henviser til byens basale definition som kulturelt og socialt mødested og udvekslings-scene. I stedet peges der på en tænkning, som interesserer sig for kulturer i bred forstand - for fælles værdier som overbygning over social og kulturel kompleksitet. Det siges eksempelvis: "Det drejer sig ikke primært om at tiltrække kompetencer, det drejer sig om at sammenkoble kompetencer."

VIDENSREGION

Mange forslag fremhæver nødvendigheden af, at regionen satser på at blive en stærk vidensregion ved at udvikle sine forskningsinstitutioner og højere læreranstalter, og kæde dem sammen til et i international sammenhæng uomgængeligt og slagkraftigt Øresundsuniversitet. Der peges på det vigtige i at sikre effektive og hurtige forbindelser, som kan få de forskellige, eksisterende uddannelsescampus'er til at fungere som et sammenhængende netværk. Aksen Roskilde-København-Malmø-Lund foreslås som en uddannelsesakse, hvortil der kan føjes nye campus'er. Her overses den teknisk-naturvidenskabelige akse Lyngby-København.

DET SÆRLIGE - KVALITETERNE

Velfærdsstaten, det åbne og lyse ses som særlige nordiske kvaliteter. Den lille skala påpeges af andre som karakteriserende, og som noget der kan og bør gøres til en bærende dimension.

Endelig ses Øresund i de fleste forslag som det identitetsbærende og rekreative rum, der symbolsk og konkret refererer til en afslappet livsstil, som en anden karakteristisk dimension ved regionen.

INTEGRATION OG REGIONSDANNELSE

Mange diskuterer spørgsmålet om integration, forstået som homogenisering mellem politiske og administrative systemer og forskellige kulturer. Der er brug for en fysisk-materiel planlægning, og det er nødvendigt at etablere en mental og social konstruktion,

for at realisere visionen om en faktisk fungerende Øresundsregion.

Et andet synspunkt er, at selve regionsbegrebet er misledende som begreb for en helhed, og at det drejer sig om at tænke i mange offentlige og private netværk.

Der optræder en interessant dobbelthed på tværs af besvarelsene - i nogle tilfælde også indenfor det enkelte projekt - mellem at ville en homogenisering af regler og planer indenfor regionen - og samtidig se forskellene mellem Danmark og Sverige som en kvalitet.

BÆREDYGTIGHED

Bæredygtighedsbegrebet står centralt i næsten alle besvarelser. Der er forslag, som ser det som afgørende, at hele regionen gøres til et CO2 neutralt område. Andre lægger vægten på, at regionen kan blive selvfor-synende med fødevarer - og til dels med energi.

Mange besvarelser taler om nødvendigheden af at beskytte forskellige biotoper og landskabstyper og konkluderer, at det må føre til stramme restriktioner for bebyggelsens udvikling. Der er besvarelser, som primært knytter bæredygtighedsdiskussionen til trafikken, med vægt på at øge den kollektive trafik. Andre besvarelser, anvender den brede definition - af økologisk, økonomisk og social bæredygtighed.

Der beskrives interessante oplæg til nye planformer, som baserer sig på kortlægninger af processer i landskabet, fastlæggelse af spredningskorridorer og vurderinger af sårbarhed. Med nogle få undtagelser forbliver diskussionen på et forholdsvis generelt niveau, som en selvstændig diskussion, uden at udpege konsekvenser: Om der er grænser for udviklingen af byen, som skal overholdes eller typer af planer og adfærdsregulering, som må anses som uomgængelige.

TÆTHED

En høj bebyggelsestæthed opfattes i de fleste forslag som bæredygtig.

Der argumenteres ud fra en trafikal-bæredygtighedsdimension, ud fra en nødvendighed af at beskytte de åbne landskaber og ud fra et ønske om at skabe et mere intenst og mangfoldigt byliv. Bag denne tilsyneladende enighed dukker der en række forbehold eller modsætninger op. Der tales om, at en af regionens styrker er den nære tilgang til lokale grønne områder og i det hele taget

det spredte og mangfoldige bebyggelsesmønster, at det nordiske sind ikke er til høje og tætte bebyggelser. Der tales også om kvaliteterne ved det lokale engagement i små samfund, samt om vigtigheden af umiddelbar adgang til lokalt producerede fødevarer.

I mange forslag ligger der et paradoks i ønsket om tæthed og en længsel efter bebyggelsesformer, som er tæt integrerede med naturen.

BYMØNSTRET

Den polycentriske region, eller netværksbyen, er en metafor, som går igen.

Mange ser ringen af kystbyer rundt om Øresund som det bærende træk. I nogle forslag omfatter netværksbyen en satsning på København-Malmø og ringen af store provinsbyer omkring København og Øresund - eksempelvis Hillerød, Holbæk, Roskilde.

Andre ser netværksbyen som en sammenkædning og bevidst satsning på at udvikle alle eksisterende byer, og endda tilføje nye bydannelser i Skåne. Argumentet for det spredte og sammensatte bymønster hentes oftest i en formodning om, at det vil være muligt for regionen at tilbyde et meget bredt spektrum af forskellige fysiske og social miljøer, som kan støtte forskellige livsformer og derigennem leve op til ønsket om en region præget af mangfoldighed og diversitet.

MOBILITET OG TRAFIK

Næsten alle forslag ser en stærkt stigende mobilitet som et vilkår, og dermed som noget planer og strategier må leve op til. Alle forfattere er enige om, at den kollektive transport må udvikles og gøres mere attraktiv. Mange foreslår gratis kollektiv trafik. Andre satser på hurtighed og hyppighed, som den kollektive trafiks konkurrenceparametre. Et forslag sætter mål for fordelingen af persontransporten, således at den kollektive trafik fremover skal varetage 50% af persontransportarbejdet, cyklen 30% og bilen 20%.

Den internationale trafik inddrages og der argumenteres for udbygning af hurtigtog, for at reducere flytrafikken. Nye hurtigtogsstationer udpeges som vigtige nye hubs i bystrukturen. Der er dog ikke megen opmærksomhed på gods- og servicetrafikken - det gælder både til lands og til vands.

ØresundsVisioner 2040

Konkurrencen blev udskrevet af Realдания i eftersommeren 2007 som en to-trins konkurrence. Til første fase indkom 60 besvarelser. 15 blev udvalgt til videre bearbejdning i en anden fase, som varede to en halv måned. Det er resultaterne fra anden fase som denne publikation omhandler.

Teksten i denne pamflet

Den generelle del af dommerbetænkningen og beskrivelserne af vinderforslagene er en forkortet version af den fulde dommerbetænkning, der kan findes på www.oresundsvisioner2040.dk eller på Byplanlaboratoriets hjemmeside www.byplanlab.dk. Beskrivelserne af de ikke præmierede forslag bygger dels på resuméer indsendt af forfatterne, dels på uddrag af de fulde besvarelser. Alle 15 besvarelser fra anden runde af konkurrencen kan ligeledes findes på hjemmesiden. Illustrationerne til de 15 forslag er forfatternes.

Næsten alle forslag er enige om, at der, som det bærende trafikale led, skal etableres en hurtig ringforbindelse rundt om Øresund. Meget få er opmærksomme på kapacitetsproblemerne på den eksisterende kystforbindelse. Eller også foreslås nogle ret brutale løsninger i forhold til eksisterende bebyggelses- og naturværdier. Enkelte forslag anviser nye placeringer for en ringforbindelse – oftest knyttet til den allerede reservede transportkorridor. Hovedparten af forslagene advokerer for hurtig kollektiv trafik til forsyning af det polycentriske bymønster uden seriøse studier af hvordan det kan opnås.

hævder, at kun markedet kan regulere de mange aktører og synspunkter.

Hovedparten tror imidlertid på planlægningens nødvendighed. Mange af argumenterne for planlægningens nødvendighed henter deres afsæt i bæredygtighedsdiskussionen: Planlægningen må sætte grænser for individets udfoldelse og beskytte naturen. Nye planlægningsformer må udvikles ved omhyggelig kortlægning af biotoper – men også af det, der kaldes sociotoper.

Andre argumenterer for, at det, der kaldes 'ubestridelige regler', rent faktisk vil øge kreativiteten mht. udnyttelsen af territoriet og vil fremme udviklingen af kontraster og va-

"Spørgsmålet er, om planen med fordel kan udelades til fordel for generelle strategiske retningslinjer på regionalt niveau - og projektagtige udsagn på lokalt niveau?"

Generelt er der en tendens til at overvurdere mulighederne for høje hastigheder på den offentlige transport internt i regionen – eller til at overse modsætningen mellem høje hastigheder, god tilgængelighed og mange omstigningsmuligheder.

Nogle få forslag udpeger et mindre antal byer som fordelings- og omstigningspunkter fra den hurtige ringforbindelse til de sekundære systemer, der skal forsyne de andre byer i netværket. De tager konsekvensen og lader disse byer få en særlig rolle i det regionale bynetværk.

PLANLÆGNINGSMETODER

Generelt udtrykkes en vis form for skepsis over for det eksisterende planlægningssystem, når det gælder evnen til at formulere en perspektivrig plan for Øresundsregionen.

En planlægningstradition, som er baseret på prognoser og kontrol, undsiges af de fleste forfattere, til fordel for en planlægning, der evner at arbejde med processer og en stor grad af fleksibilitet. En karakteristisk formulering af det der søges efter, lyder: At udvikle en metode, der ikke tegner færdige billeder, men åbner op og skaber handlingsrum for de store udfordringer.

Nogle få besvarelser lægger sig tæt på et traditionelt liberalistisk synspunkt, som

riationer. Der hævdes det interessante synspunkt, at planen kan have netop den effekt, som liberalisterne hævder, at kun fraværet af planlægning kan have.

FRIZONER

Et af de begreber, der blev knyttet til 1980'erne liberalisme – nemlig frizoner, dukker interessant nok op i flere forslag. Frizonen optræder i kombination med en forholdsvis stram planlægning på andre felter. I et af forslagene argumenteres der for 10% restareal i alle delområder. I disse områder åbnes der mulighed for, at en række funktioner og aktiviteter, som den formelle planlægning ikke kan rumme. Frizoner vil dermed bidrage med dynamik og forskellighed og medvirke til en læreproces, hvor planlægningsinstitutionen lærer at forstå disse funktioners krav og betydning. Det interessante i denne argumentation er, at den traditionelle modstilling mellem plan og marked suspenderes.

EJERSKAB OG MEDVIRKEN

Mange forslag nævner, at den brede lokale og regionale debat er en afgørende forudsætning for planens succes. I en del forslag bliver det til forholdsvis hurtige og naive bemærkninger om bottom-up processer. Nogle åbner for en diskussion af, at så generelle og abstrakte spørgsmål, må kræve en dobbelt-

hed af bottom-up og top-down processer. Andre forslag bemærker, at det er naivt at tro på kollektivt ansvar og selvorganisering alene. Et enkelt forslag gør spørgsmålet om ejerskab og medvirken til det centrale i besvarelsen. Der argumenteres for det mobile parlament, som en måde at sikre en levende debat i hele regionen. Det handler om at få rejst de spørgsmål, som virkelig berører befolkningen, og få disse spørgsmål til at strukturere den regionale debat.

STRATEGIER, PLANER OG PROJEKTER

De fleste undlader at fremkomme med et entydigt billede af en fysisk struktur for regionen. Nogle med en eksplicit argumentation for, at de opfatter det som forkert.

Mange forslag foreslår præcise grænser mellem bebyggelse og åbent land. Det bliver blandt andet foreslået, at kystzonen omkring Øresund skal være omfattet af en meget restriktiv planlægning for at kunne leve op til den tiltænkte rolle som det fælles, naturprægede, rekreative centrum for hele regionen.

Det kan hævdes, at mange af forfatterne forholder sig lidt flygtigt til deres egne beskrivelser, når de ikke vil tegne et billede af regionens fysiske struktur. Fravælgelsen af det samlede strukturbillede kan også være en vigtig signalering af den planlægnings-tænkning, som de fleste af forslagene hylder. En planlægning, hvor der indenfor nogle fælles, overordnede retningslinjer, som fastholder og sikrer de vigtigste og umistelige kvaliteter, er plads til både lokale fortolkninger og regionale retningskift.

i en kvalificeret diskussion af den regionale strategi. Det er diagrammer af den art, der gør det klart, hvad der sker, hvis f.eks. nogle få byer udpeges til at være de centrale, trafikale fordelingspunkter mellem forskellige trafikformer.

Planlægningsdiskursen, der er på spil, kan også karakteriseres ved at diskutere begreberne: Strategi, plan, projekt. Hvis strategien defineres som meget åbne angivelser af den retning, der skal vælges, og projektet defineres som den præcise og definitive beskrivelse af, hvordan et givet område skal udvikles, så befinder planen sig midt imellem, med mere konkrete udsagn end de strategiske, men stadig mere åben end projektet. Kan planen med fordel udelades til fordel for generelle strategiske retningslinjer på regionalt niveau og projektagtige udsagn på lokalt niveau?

PROBLEMER

I næsten alle forslag er der en tendens til, at de forskellige problemstillinger og temaer diskuteres hver for sig og kun i begrænset omfang konfronteres med hinanden.

Mange af forslagene bliver mere en diskussion – omend en meget interessant diskussion – om hvordan en regional planlægning kan gribes an, end det bliver en diskussion af en udviklingsmodel for Øresundsregionen. Ved at undlade eller svække denne konfrontation mellem de forskellige temaer, kommer det, der kunne blive det særlige ved Øresundsregionen til at fortones sig til fordel for det mere alment metodiske. Det kan illustreres med det faktum, at næsten alle

Bedømmelsen er foretaget af en bedømmelseskomite bestående af:

Peder Agger, Kerstin Bergendal, Kai-Uwe Bergmann, Frederik Fritzon, Orvar Löfgren, Jens Kvorning, Otto Anker Nielsen og Karen Skou. Jens Kvorning har været formand for dommerkomiteen. Kerstin Bergendal, Otto Anker Nielsen og Jens Kvorning har fungeret som et underudvalg, der har forbehandlet materialet og udarbejdet indstillinger til den store bedømmelseskomité.

Arkitekt Vibeke Meyling, Dansk Byplanlaboratorium, har fungeret som sekretær for dommerkomiteen.

Akademisk Arkitektforening ved arkitekt Anne-Mette Bølling har været konkurrenceteknisk rådgiver.

”Der skal udvikles en metode, der ikke tegner færdige billeder, men åbner og skaber handlingsrum for de store udfordringer.”

For at få en sådan planlægningstænkning og planlægningsstrategi til at stå klart, kan der være god grund til at udelade et tilsyneladende meget statisk billede af regionens struktur, og i stedet formulere nogle mere generelle strategier, der fortæller, hvilken retning regionen skal bevæge sig i.

Der er grund til at gøre opmærksom på, at de diagrammer, der viser den fysiske struktur, er meget centrale arbejdsredskaber for planlæggerne, men også en vigtig forudsætning for, at en bred offentlighed kan deltage

forslag udnævner Øresund til det bærende i regionen i både strukturel og symbolsk forstand, uden at tage de økologiske spørgsmål omkring Øresund op på en måde, så det får betydning for planen.

Læs den fulde dommerbetænkning og besvarelserne i deres helhed på www.oresundsvisioner2040.dk



10% af alle nye boligområder i metropolen er afsat til erhverv, kultur og aktiviteter. S sammensat byggeri skaber skiftende og varieret liv – alt det som kendetegner attraktive lokalområder.

Öresundsdogmer

TANKEN BAG ÖRESUNDSDOGMER ER,
AT UBESTRIDELIGE REGLER KAN SKABE
KREATIVE LØSNINGER.

Forfatterne søger efter en udviklingsmodel, der bygger på enkle strategiske dogmer. Enkle og ubestridelige regler kan, efter deres mening, skabe kreative løsninger. Reglerne må fokusere på og definere særlige kvaliteter med et vågent øje for, at livet i regionen leves på meget forskellige måder og under mange forskellige vilkår.

Regionens forskellige byer og landskaber beskrives i nogle operationelle hovedtyper, og der opstilles et enkelt, men velargumenteret sæt af retningslinjer – dogmerne – som disse områdetypologier skal udvikles i forhold til. Dogmerne er: Kontrast. Foranderlighed. Tilgængelighed. Bæredygtighed. Helhed. System. Åbenhed. Sprog.

Sammenstillingen af en overordnet beskrivelse af regionen i by- og landskabstypologier og opstillingen af tilsvarende overordnede og enkle dogmer, som regulerer alle handlinger, etablerer en original og perspektivrig tæn-

ning omkring det regionale. Strategien forholder sig meto- disk klart og enkelt til den dobbelthed som næsten alle del- tagerne interesserer sig for, nemlig: Kun den nødvendige planlægning, men en anderledes planlægning end den, vi kender.

TRAFIK

Forslaget peger på, at netværksbyen frigør plads til den grønne infrastruktur ved koncentration omkring bykerner og stationer. I provinsbyerne fortættes byen også omkring ringletbaner, hvorved bebyggelsen har tæt adgang til såvel natur som højklasset kollektiv transport. I metropolbyen frigøres gaderum til et net for cykler og letbaner, hvilket giver en fladedækkende alternativ til privatbilismen. Regionen bindes sammen til naboer med hurtige regionale tog, og til Europa med højhastighedsbaner.

Der foreslås etableret en ny transportkorridor Stevns-Sverige. Idéen er god, idet de eksisterende transitkorridorer – og den danske planlagte Ring 5-HH korridor – skærer gennem bymæssig bebyggelse og naturområder. Men trods disse kvaliteter forholder dette forslag sig ikke til naturkvaliteter ved Stevns Klint og den tætte bebyggelse ved Falsterbo.

Forfattere

1:1 landskab ved Jacob Kamp og **Nueva** ved Caroline Beck



//ladda landskapet med ny energi//sårbarhetskartläggning//idéuniversum//metropolis//nya hierarkier
//där alla hastigheter möts//små kulturernas dynamik//

Mosaik :: Region

DET GÆLDER OM AT UDVIKLE EN METODE,
DER IKKE TEGNER FÆRDIGE BILLEDER, MEN ÅBNER
OG SKABER HANDLINGSRUM FOR DE STORE
UDFORDRINGER.

Det gælder, efter forfatternes mening, om at udvikle en metode, der ikke tegner færdige billeder, men lukker op og skaber handlingsrum for de store udfordringer - ressource problematikken, globaliseringen, regionsdannelsen, befolkningsudviklingen mm.

Der skal udvikles det, som kaldes en elastisk planlægning, baseret på kortlægninger og overlapninger af både samfundets sociale felt, naturens processer og de forandringskræfter, der er til stede. En sådan planlægningsform vil fungere åbent og inviterende, med mulighed for at deltage og tage en position og skabe brydninger i planlægningsregimerne.

En mosaikinspireret planlægning må se og opfange de forandringer, der er undervejs. Når en brik i mosaikken forandrer sig, forandres hele billedet.

Mosaik-metaforen bruges på forskellige måder. Som udtryk for ønsket om at skabe en region, der producerer forskelligheder og kan håndtere forskelligheder, og som udtryk for en planlægningstænkning, der satser på at kortlægge og opfange alt det, der sker i regionen og evner at arbejde med alle disse informationer uden at fiksere dem i et statisk billede. Derudover anvendes metaforen i den redaktionelle og grafiske præsentation som en mulighed for at fortælle en række forskellige historier og introducere forskellige blikke på regionen.

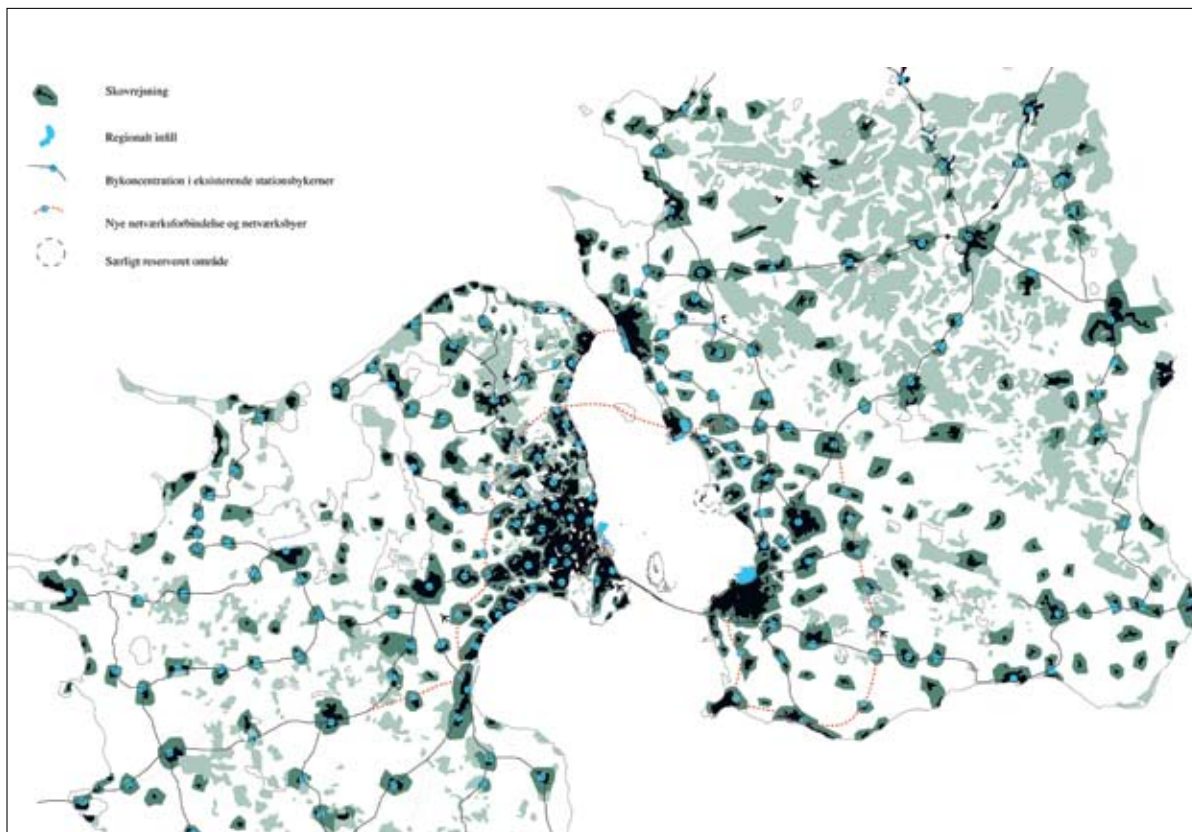
TRAFIK

Infrastrukturen binder regionens mosaik sammen internt, og eksternt til resten af Europa. Der skitseres et regionalt "metrosystem", Øresundsmetro, der giver en stærk sammenbinding af regionen omkring Øresund. Ringsystemet kobles op på højhastighedsbaner til Oslo, Göteborg, Stockholm, Berlin og Hamborg.

Forslaget rummer fine tanker om et sammenhængende cykelnet og samspil mellem cykel og togsystemet. Derved bygges også videre på et potentiale i regionen. Et andet interessant forslag er overdækning af infrastrukturen, hvilket lukker op for nye byrum i de tæt bebyggede områder.

Forfattere

Dahl og Uhre arkitekter as ved Eirik Dahl og Kjerstin Uhre og medarbejder Erik Kaufman
70°N arkitektur as ved Magdalena Haggärde og Gisle Løkken og medarbejder Berit Steenstrup



Ny transportcirkulation over sundet, nye skove med koncentrerede bykerner, mulig EXPO i Barsebäck forbundet med svævebane til København.

Krydsfeltet

REGIONEN SES SOM DET STORE KRYDS MELLEM VEJE OG VAND.

Regionen ses som det store kryds mellem veje og vand. Forslaget, som er beskrevet som en beretning fra 2040, omtaler bl.a. effekten af nye livsformer og nye dagliglivsrytmer, som får nogle af dagens problemstillinger – eksempelvis omkring trafikken – til at stille sig anderledes, end vi normalt betragter dem. Der peges på det vigtige i, at der i regionen udvikles mange forskellige miljøer. Der sættes på forskellige strategier: En kraftig fortætning omkring stationerne. På omdannelse af gamle industriområder til potentielt nye kreative områder. Der sættes også på det, der kaldes skovbyer – nye byer der bygges i forbindelse med skovrejsning eller eksisterende byer, der får en ny ramme i kraft af skovrejsning, der kan forebygge byspredning.



Forslaget behandler mange forskellige aspekter af det regionale og formulerer et interessant og velvalgt spektrum af rumlige strategier, hvor skovbyerne og skovrejsningsprojektet forekommer at være det mest originale.

TRAFIK

Netværkstankegangen, med koncentration og fortætning omkring stationer og knudepunkter, vil sikre en gennemført styrkelse af den kollektive trafik. Samtidigt sikrer de cirkulære forbindelser brug af kollektiv transport. Selvom "mange ringbaner" tankegangen i forslaget måske ikke i fuld udstrækning er realiserbart, er det en god idé, der bryder med hidtidige tankegange. I en fremtid med meget tættere integration i Øresundsregionen og billigere kollektiv trafik, er en kollektiv trafikforbindelse inkl. Kokkedal-Landskrona måske slet ikke så utopisk, som den umiddelbart forekommer. Forslaget giver også gode anvisninger på relationer mellem cykel, bil og kollektiv trafik i skiftepunkter og terminaler. Ændringer i arbejdsformer erstatter behovet for øget vejkapacitet og udglatte efterspørgslen for kollektiv transport.

Byrummet frigøres for bilisme, og byliv får en helt anden betydning. Dette betyder også at gang og cykling bliver mere attraktivt.

Forfattere

Mads Farsø, Bo M. Andresen og Juan J. Palma-Avarez



Regionen er død - Øresundsregionen skal manifestere sig indenfor de enkelte byers grænser. Først da kommer en stærk regional infrastruktur til sin ret.

Regionen er død - borgen længe leve

BORGEN ER STEDET, HVOR MAN HØRER TIL
- BÅDE I OVERFØRT OG KONKRET BETYDNING.
FORSLAGET ER INSPIRERET AF DEN KLASSISKE BY
- BYEN DER ER OPSTÅET OVER HUNDREDER AF ÅR.
HVOR GADER, STRÆDER OG TORV SER UD SOM
DE GØR, FORDI INDBYGGERNE HAR GÅET DEM TIL.

Øresundsregionens identitet skal udspringe af livet på gader og pladser. Der introduceres det, der kaldes borge - Borgen er stedet hvor man hører til - både i overført og konkret betydning.

Der sættes på en netværksby - kompakte og komplekse byer uden de komplikationer, som sprawlbyen giver.

Kun hvis byens rolle og form gentænkes kan borgeren overbevises om, at det er bedre at bo tæt sammen i byen end at have rådighed over et stort areal i forstaden. Social bæredygtighed handler om at afgive noget af det private rum mod at få andel i et offentligt rum. Borgen handler således ikke primært om at skabe borge - men borgere.

Ved en ensidig satsning på bycentrum risikeres at resten af byen bliver ligegyldig. Derfor foreslås det, der

metaforisk beskrives som den bebyggede ringmur, en fortætning af byernes periferi, som vil skabe en dobbelthet af et styrket centrum og en styrket periferi. Fortætningsområderne i periferien sammenkædes af en kollektiv ringforbindelse.

Strategien retter sig på samme tid mod en skærpelse af regionens identitet og diversitet og en styrkelse af bæredygtighedsdimensionen.

TRAFIK

Koncentrationen af netværksbyen sikrer trafikalt set øget cykelbrug på lokalt plan, mens den på regionalt plan understøtter den eksisterende kollektive infrastruktur.

Øresundsringens byer forbindes af et hurtigtog. Det er dog ikke helt gennemtænkt, hvorledes dette kapacitets og infrastrukturmæssigt kan lade sig gøre, idet de eksisterende jernbaner øjensynligt i vidt omfang foreslås benyttet.

I København fortættes "kanten" af brokvarterne langs en foreslået ringforbindelse, der i vidt omfang udnytter eksisterende tracéer. Dette giver et realistisk bud på en ny stationsnær byudvikling i de centrale bydele. Ligeledes arbejdes med lokale ringforbindelser langs fortættede randbebyggelser om en række af de øvrige byer på Øresundsringen.

Forfattere
Wunderbau ved René Lindsay og Simon Sjøkvist



Forslaget bygger på visionen om en sammenhængende by af mange mindre byer med Øresund som centrum.

Byen om sundet

DER ER TALE OM EN ENKEL OG PRAGMATISK STRATEGI. EN MEGET ROBUST PLAN, DER BASERER SIG PÅ EN UDVIKLING OG UDBYGNING AF EKSISTERENDE KVALITETER, MED ØRESUND SOM DET SAMLENDE OG IDENTITETSBÆRENDE FOR HELE REGIONEN.

Der foreslås det, der kaldes en enkel og pragmatisk gestus – en sammenhængende by af mange mindre byer med Øresund som centrum, bygget på den eksisterende infrastruktur – som samtidig skaber en mental vision om den fremtidige region. Der argumenteres for, at i videnssamfundet er forholdet mellem arbejde og rekreation tæt og mere integreret end tidligere.

Regioner skal forstås som mindsets. Det drejer sig om at omsætte et mentalt rum og en politisk vision til konkret virkelighed. Og det handler om branding: Om at udvikle en forståelsesramme og identitet for befolkningen og for resten af verden. Skandinaviens største metropol planlagt omkring 144 km kystpark – mødet mellem kulturlandskaber, kystlinie og skove.

Hovedstrukturen bygges på 5 elementer: Metropolringen, Landskabsbyerne, Fritidslandskabet, Udflugtslandskabet og den overordnede infrastruktur, som støtter den centrale by-ring med nye hurtigbaner.

TRAFIK

Der foreslås en hurtig regionalbane til at forbinde båndbyen langs sundet. Dette sikrer højere fremkommelighed

og løser de kapacitets- og fremkommelighedsproblemer, der ellers ville opstå – eksempelvis på kystbanen. Det er dog ikke åbenlyst, hvorfor denne bane går uden om centrum af København. Ligeledes føres hurtigbanen uden om Malmö.

En anden svaghed er, at fingerstrukturen i S-banenettet ikke forbindes med Øresundsringbanen, mens forslaget skitserer en ring 5 motorvej og yderligere motorvejsudbygninger nord og vest herfor. Således rykkes konkurrenceforholdet mod bilisme i den ydre del af Hovedstadsområdet.

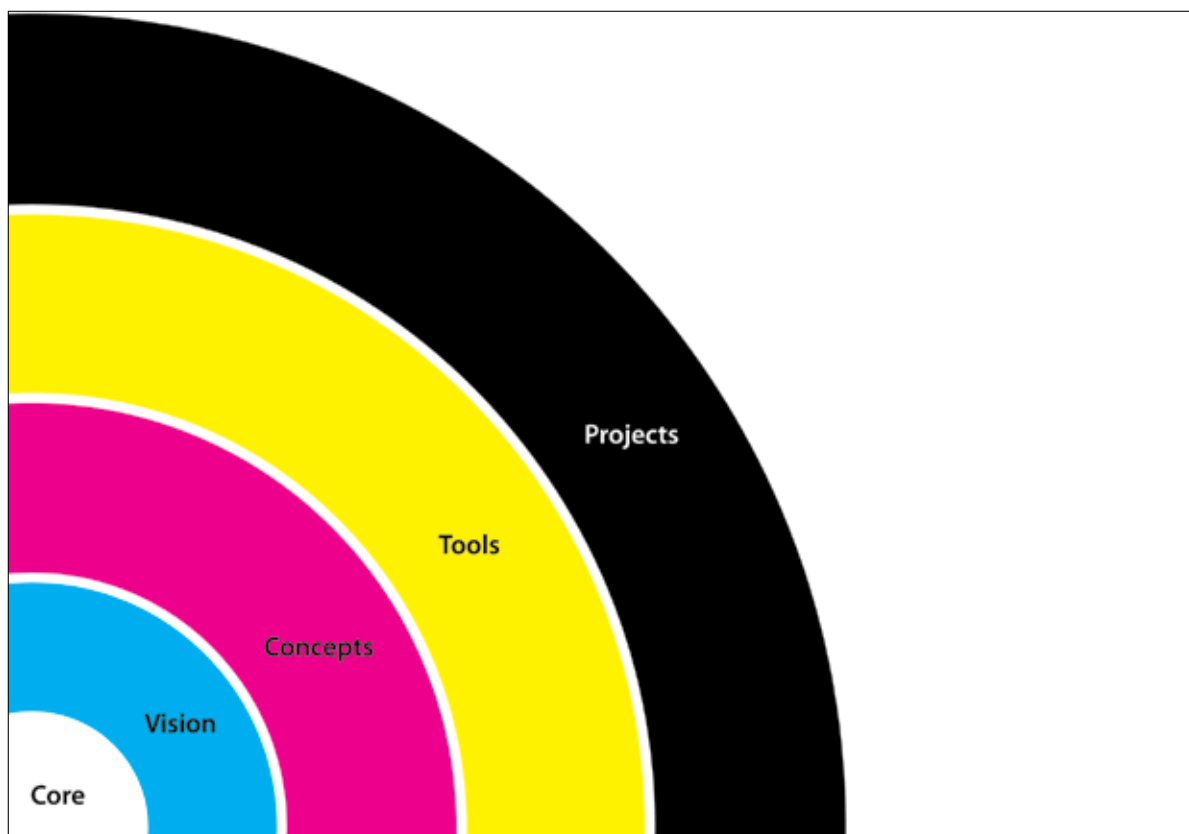
Den koncentrerede bystruktur om Øresundsringen suppleret med fortætning af den resterende bystruktur og etablering af sammenhængende grønne områder vil dog kunne understøtte en fokusering mod kollektiv trafik og cykeltrafik ved en bearbejdning af de konkrete trafikinfrastrukturtiltag.

Forfattere

Effekt ved Sinus Lynge, Tue Hesselberg Foged, Jakob Nørbjerg Madsen, Morgan Helt Jakobsen, Anders Bergmann, Laurence Aeberhard, Lyndal Brown, Stine Tang Jensen

Brainstones ved Christian Correll, Poul Henrik Andersen og Wu Yu

Konsulenter Flemming Thornæs, Jarl Zinn, Ole Hjort Caspersen og Per Simmonson



Modellens delar är föränderliga, men kärnan ligger som en konstant pådrivare. Tillsammans driver de oss in i framtiden mot vår vision – Vågar bjuda inla.

35304 (Uden titel)

KONTEKSTEN BETYDER ALT, DEN DEFINERER OS OG SKABER SAMMENHÆNG I VORES TILVÆRELSE. OG DEN ER GLOBAL. MEN HVORDAN SER DEN EGTILIG UD? HVAD BINDER ÖRESUNDSREGIONEN SAMMEN?

Forfatterne konstaterer, at regionen som fysisk fænomen er uinteressant – det er kulturen, der er vigtig – det handler om at etablere en situation, hvor tilstrækkeligt mange mennesker handler ud fra fælles værdier.

Der skal sigtes efter en pluralistisk region gennem mange parallelle og konkurrerende planer, visioner og arkitekturformer.

Det der opfattes som de centrale udfordringer oprises. Det er eksempelvis: Mobilitet og de krav det stiller til at nytænke både fysisk og virtuel kommunikation og transport. Overforbrug og nye forbrugsmønstre. Nye demografiske tendenser og nye livsformer. Nødvendigheden af at overvinde den dominerende satsning på privatbilen til fordel for satsninger på kollektiv trafik. Industrisamfun-

dets strukturer og den planlægningstænkning der stadig er relateret til dem.

Der præsenteres derefter koncepter som rummer reaktionen på udfordringerne: Det pluralistiske. En måde at tænke på der ikke er baseret på prognoser men på mål og drømme. En region præget af krydsbefrugtning mellem mange grupper og kulturer. Det drejer sig ikke om tiltrække kompetencer, men om at sammenkoble kompetencer. Konklusionen bliver: Det drejer sig om en by- og regionaludviklingsmodel som er karakteriseret ved: At den kan håndtere forandring over tid og er baseret på forståelige værdier, at den bygger på samarbejde og dialog der fokuserer på fremtiden

Forslaget opsummerer klart de globale forudsætninger og kontekster som en regional udvikling må forstås indenfor og formulerer en række centrale og markant formulerede krav til den tænkning der må etableres for at udvikle en relevant regional udviklingsmodel.

Men bevarelsen forbliver på et meget generelt plan, hvor det ikke antydes hvilke organiseringer og strukturer der kunne tænkes at virkeliggøre disse visioner. Og den forholder sig kun sporadisk til regionens konkrete struktur og potentialer.

Dommerkomiteen finder derfor ikke at forslaget, på trods af disse kvaliteter, besvarer den stillede opgave.

Forfattere

Futurelab ved Kristian Bengtsson og Johan Johansson

White Arkitekter AB ved Jonas Olsson, Sara-Louise Bergkvist, Åsa Bjernell, Sofie Josefsson og Ulrika Connheim



I 2040 er turismen Øresundsregionens største erhverv - turisterne kommer for de fantastiske bademuligheder, 'småskaligheten' og regionens grønne profil.

Fremtiden er lille

SELVOM DER EFTERLYSES EN ARVTAGER TIL FINGERPLANEN, SÅ ER DER INGEN GRUND TIL AT GLEMME HELE IDÉGRUNDLAGET OG DE MENNESKELIGE DIMENSIONER, SOM STEEN EILER RASMUSSEN STOD FOR.

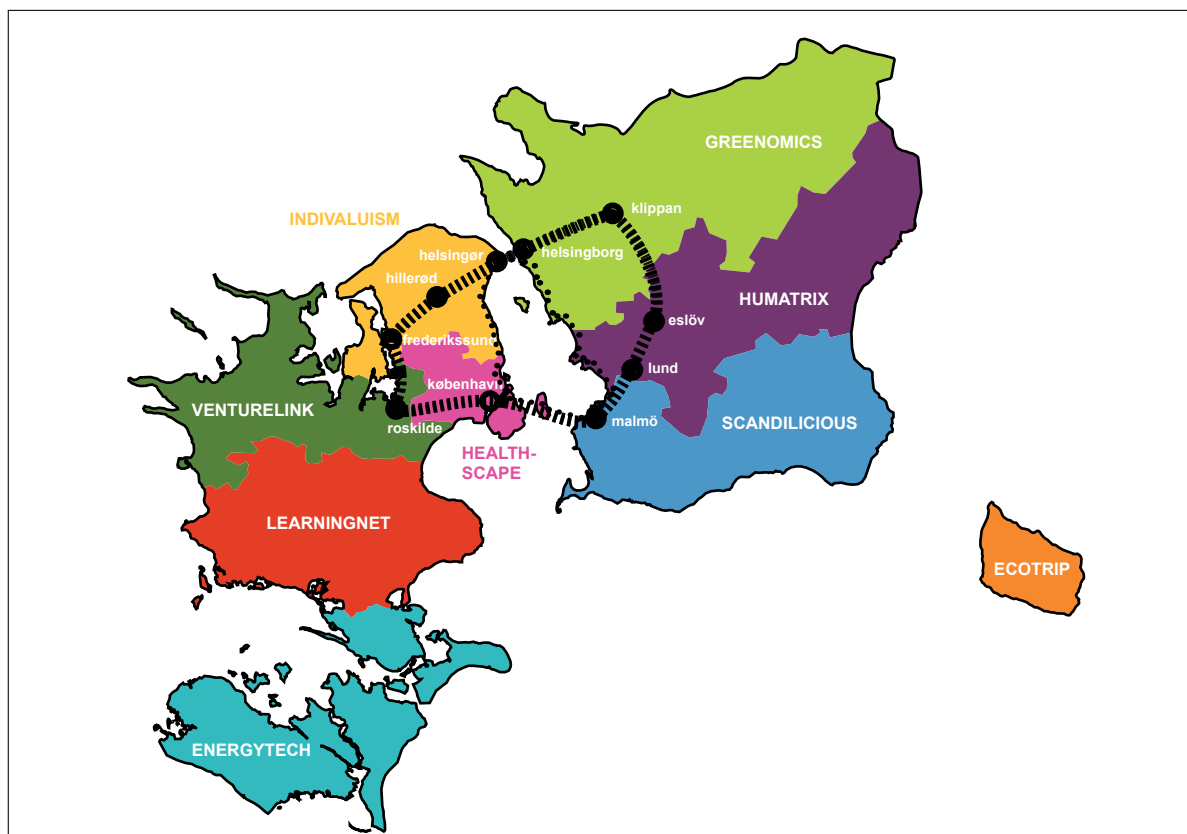
Forslaget argumenterer bl.a. for sammenhængskraften i samfundet som et af de mest afgørende forhold. Den humanistiske tænkning bag fingerplanen fremhæves som et udgangspunkt, der stadig kan bære, og der argumenteres imod en avantgarde tradition for hele tiden at skulle opfinde noget nyt. Forsøget på at efterligne andre storbyer ved at invitere stjernearkitekter skal afløses af en politik, der satser på natur, lyset, det lokale og den lille skala.



Det lokale og nære ses som en nødvendig modreaktion mod Globaliseringen og må være det, der danner afsæt for at løse mange af de miljøproblemer, vi står overfor. Nødvendigheden af at fokusere på den lille skala gør det efter forslagsstillernes mening irrelevant at arbejde med en overordnet plan. Øresundsregionens særkende er og skal være 'småskalighed'. Denne strategi støttes også af, at den lille skala anses for mere robust og dermed mere bæredygtig.

Der argumenteres sympatisk for at arbejde med det lokale og den lille skala. Med dette udgangspunkt afvises den traditionelle regionplan, hvilket er forståeligt. Men det siges også, at det er nødvendigt med en planlægning, der sætter begrænsninger og beskytter naturen, satser på kollektiv trafik mm. Hvor disse fælles retningslinjer skal komme til udtryk, når der ikke arbejdes med nogen traditionel regionplan fremgår ikke nogen steder. Der fremsættes en række synspunkter som forfatterne åbenbart opfatter som indlysende, men som ikke er forklaret. Det er derfor efter dommerkomiteens opfattelse tale om en vigtigt indlæg i debatten om hvilke holdninger og tilgange der kan præge arbejdet med en regional strategi - men ikke en dækkende besvarelse af den stillede opgave.

Forfatter
Pernille Juul Schmidt



Vi forslår to overordnede strukturer; 'Metrosund', en alliance af ni byer der omringer Øresund og 'Ørezoner', en underdeling af regionen i ni områder.

Unik via komplementering

FOR AT SKABE EN FREMTIDSVISION FOR ØRESUNDSREGIONEN 2040 ER DET NØDVENDIGT AT ANERKENDE DE STORE UDFORDRINGER OG POTENTIALER I FORM AF 'MEGATRENDS' DER VIL FORANDRE LIVET I FREMTIDEN.

Forfatterne stiller det krav til den regionale strategi, at den skal reflektere megatrends som globalisering, mobilitet, stigende kompleksitet, demografisk skift, sundhedssamfundet, mangfoldig livsstil, vidensøkonomi, energiproblemer, klimaforandringer, ny politisk dagsorden – og udvikles ud fra et bæredygtighedsbegreb, som omfatter: Social lighed / Sundt miljø / Kvalitativ økonomisk vækst.

Regionen skal internt basere sig på den dynamik, der opstår i mødet mellem to nationer som en komposition af dele, der komplementerer hinanden.

Planforslaget baserer sig på en ring af ni byer og ni land-skaber eller zoner, hvis profil spejler eksisterende program-matiske og rumlige særtræk. De 9 zoner med deres unikke identitet danner tilsammen Øresundsregionens identitet.

Og udviklingsstrategierne for regionen skal udvikles med udgangspunkt i disse profiler.

I stedet for en fast plan sigtes der på en fleksibel prio-ritering af steder og programmer i forhold til langsigtede visioner. Planlægningen må ske som en ny sammentæn-ning af strategier, aktører og organisatoriske strukturer og sigte på at skabe tro på udviklingen og opnå lokale aktø-rers opbakning.

TRAFIK

Forslagets regionale strukturering medfører desværre store krav til infrastrukturen, men hvor de stillede forslag ikke virker særligt gennemtænkte. I en region med en spredt regional udvikling suppleret med en forholdsvis begrænset udbygning af den kollektive infrastruktur de steder, hvor der er et reelt behov, forekommer det postu-leret, at bilismen vil falde. Alt-andet-lige vil en sådan re-gional udvikling netop medføre øget bilbrug frem for øget kollektiv brug, idet en spredning af aktiviteter – modsat en fortætning – er væsentligt dyrere at betjene med højklas-set kollektiv transport end med bilismen.

Forfattere

Inside out architecture ved Dominic Balmforth
City Foerster ved Oliver Seidel



I Øresundsparlamentet kan alt blive et politisk anliggende - et regionalt matter of concern - og alle kan deltage i den parlamentariske proces.

Øresundsparlamentet

DET AMBITIØSE MÅL MED PROJEKTET ER AT SKABE EN POLITISK STRUKTUR, DER KAN UDNytte REGIONENS SOCIALE OG POLITISKE POTENTIALER OG DERMED GIVE REELLE REGIONALE SVAR PÅ GLOBALE UDFORDRINGER.

Forslagsstillerne konstaterer, at der både er brug for en fysisk-materiel plan og skabelsen af en mental konstruktion for at Øresundsregionen kan blive en realitet. De anser det derfor som et centralt spørgsmål, hvordan der kan skabes en politisk struktur, der kan udnytte regionens potentialer og give svar på de regionale udfordringer. Gamle politiske strukturer kan ikke svare på nye politiske udfordringer - derfor foreslås det, der kaldes: Det mobile parlament.

Besvarelsen præsenterer meget klart den globale kontekst, som den tænker og arbejder indenfor. Der præsenteres en sikker forståelse af samspillet mellem bevidsthedsdannelse og handling, som forudsætning for at opstille modeller for en adækvat politisk struktur. Besvarelsen er meget overbevisende på det generelle og teoretiske plan indenfor det valgte fokus.

Men når det kommer til den konkrete eksemplificering af strategien om det mobile parlament, viser svagheden i fokuseringen sig. Der optræder en overvurdering af effekterne af det mobile parlament. Fokuseringen fører til at forslagsstillerne overser problemerne i den måde, det mobile parlament vil samvirke med eller blive overdøvet af andre meningsdannende fora og andre planlægningsorganer. Forslaget undlader også at diskutere, hvordan satsningen på matters of concern forholder sig til nødvendigheden af langsigtede satsninger - og hvordan man sikrer, at langsigtede og overordnede mål bliver formuleret i den lokalt orienterede procedure.

Fokuseringen på den politiske og administrative struktur medfører også, at en række trivielle, men grundlæggende regionale spørgsmål ikke berøres. Eksempelvis hvordan kan et meget decentralt regionalt bymønster trafikbetjenes på en bæredygtig måde?

Ikke desto mindre finder dommerkomiteen, at der er tale om en besvarelse, der på en original måde, forsøger at forholde sig til og besvare nogle af de spørgsmål, som konkurrencen stiller.

Forfattere

Imitio ved Christian Borch og Uffe Lind

Klar Arkitekter ved Henning Stüben og Dorte Børresen



Fint tillsammans! En OS ansökan enar Öresundsregionen. Politiker, investerare, kungligheter, alla kan spinna kampanjer kring ett gemensamt OS.

Øresund 2040

VEJEN ELLER MÅLET? HVORDAN SKABER MAN ENGAGEMENT OG OPBAKNING TIL DE STORE INVESTERINGER, SOM PÅ SIGT ER NØDVENDIGE FOR EN BÆREDYGTIG UDVIKLING OG VÆKST.

Vi behøver noget, der kan samle og forene regionen mod et tydeligt mål! En fælles drøm, som manifesterer og genererer fælles værdier og samhørighed, og som også engagerer politikere, planlæggere, investorer, kendisser og kongelige. En dansk-svensk OL-ansøgning kan være det fartøj, som genererer beslutsomhed, sammenhold og momentum i Øresundsregionen.

Pointen med et fælles OL i Øresundsregionen er, at man kan relatere til relevante spørgsmål og behov i samfundet og håndtere dem i et samlet projekt. Processen og den kontinuerlige gennemførelse er afgørende - vægten skal lægges på det langsigtede, dialogen og udviklingen af eksisterende strukturer.

Et OL kan få mennesker til at acceptere omfattende forandringer. Måske er det kombinationen af fest, stolte tra-

ditioner og at have verdens øjne rettet mod sig, der skaber denne specielle tilstand.

Et OL, som er spredt ud over regionen, kan blive det instrument, som udvikler alle regionens egne og inkorporerer dem i strømmen af investeringer, kunnen og medieopmærksomhed.

En OL-satsning kan via selve sin tyngde samle, kanalisere og generere kapital, interesse og engagement. Den skaber fælles mål for en hel region og kan få interessenter til at lægge interne modsætninger til side.

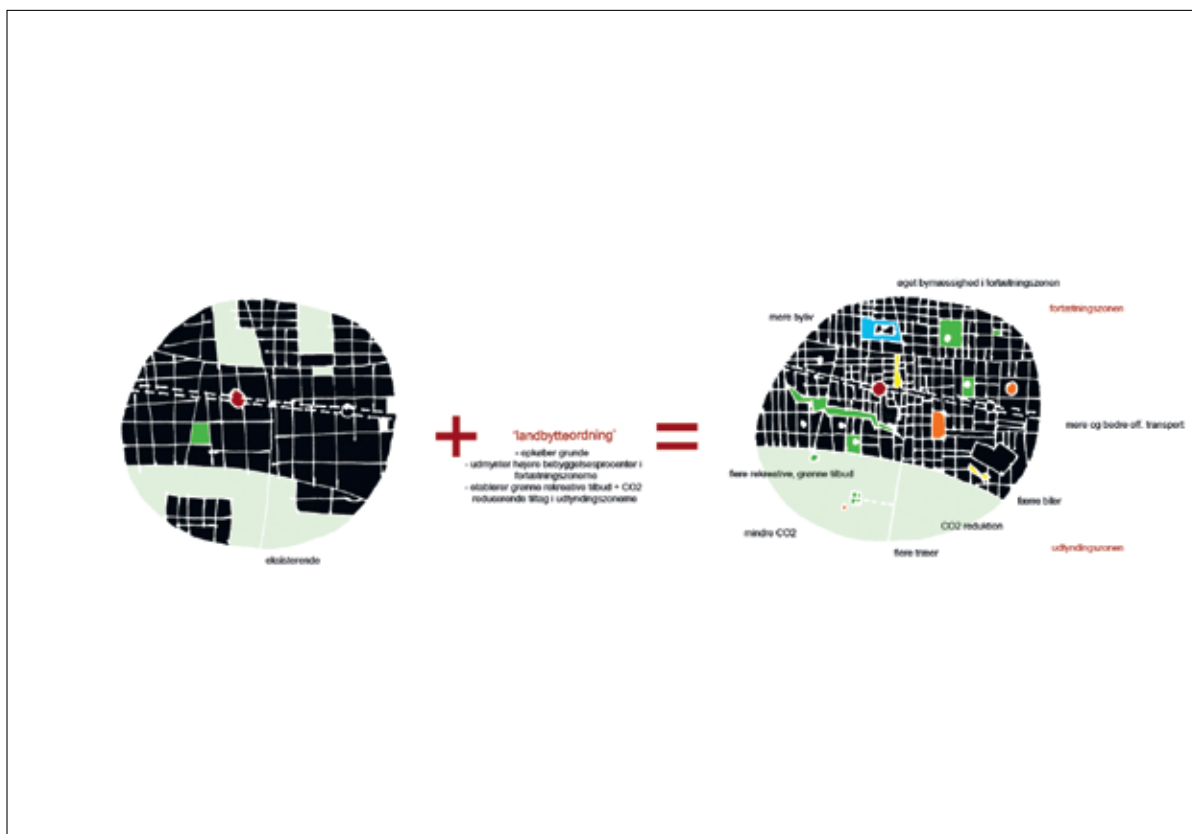
I stedet for at fokusere på, hvordan man bor og arbejder i år 2040, tegnes der visioner for regionen som helhed, for hvordan den skal bindes sammen, udvikles og vitaliseres. I en tid hvor hvert nyt boligkompleks eller kontorhus udgiver sig for at være fremtidens bolig eller arbejdsplads, bliver andre redskaber og niveauer mere interessante.



Forfattere

Testbedstudio Malmö ved Fredrik Magnusson og Katarina Rundgren

Testbedstudio Stockholm ved Erik Wingquist og Anders Johansson



'Landbytteordningen' skal sikre større tæthed og større diversitet.

Ringens sluttet

PROJEKTET ØNSKER AT PÅPEGE EN RÆKKE FORHOLD, DER FOREKOMMER INDLYSENDE. PROJEKTET TAGER AFSÆT I, AT DE GÆLDENDE PLANVÆRKTØJER TILSYNELADENDE HAR SPILLET FALLIT OG IKKE MAGTER AT LØFTE UDVIKLINGEN IND I EN BÆREDYGTIG KONTEKST.

En radikal omstrukturering af den kollektive trafik, sammenholdt med en ny fortætnings- og uddyndingsstrategi udgør kernen i projektet. Baner biler og byer skal sammen-tænkes - det bæredygtige ligger i den holistiske indgangs-vinkel.

Det bæredygtige er selvfølgelig den nødvendige for-udsætning for alle strategier. I de kommende år ligger der

en opdragende opgave - politisk og samfundsmæssigt - i bevidstgørelsen af den almindelige velfærdsdanske. Det er evident, at vi gennem øget velfærd tilsvarende har øget forbruget og dermed vores andel i CO₂ problemet.

En række temaer - der nok er indbyrdes forbundne - be-handles enkeltvis for at tydeliggøre de væsentlige pointer i en ny bæredygtig fremtid for Øresundsregionen. Emnerne er den kollektive trafik, videnskorridoren, fortætning og uddynding, frizoner, planlægning og Ringen.

Om fortætning og uddynding hedder det: Ny bebyg-gelse koncentrerer omkring knudepunkter i infrastruk-turen - 'knoerne' i fingerplanen. Koncentrationen styrkes omkring eksisterende stationsbyer, og der stilles nærheds-krav til offentlig trafik. Desuden fortætning og uddynding gennem landbytte via et særligt planorgan. Det skal sikre større tæthed og større diversitet - der er særlige mulighe-der langs Ring 3 (15 mill. kvm).

Ringen er nerven i det trafikale oplæg. Udviklingen af en ringbane, der sikrer effektiv pendlingsmulighed rundt i regionen, er en forudsætning for at kunne nedbringe bil-pendlingen. Det nye hurtigtog kan med fordel lægges i for-bindelse med eksisterende motorvejstracéer og kystbanen kan gøres til lokalbane.

Forfattere
Tegnestuen **Vandkunsten**



I Øresundsbyerne bor alle ved vandet og de mange kvaliteter, som Øresund har at byde på.

Med havet som nærmeste nabo

DET NORDISKE SIND HAR BRUG FOR LUFT OG LYS OMKRING SIG. DET SES TYDELIGT I NUTIDENS TENDENS, HVOR FOLK HELLERE FLYTTER MANGE KILOMETER VÆK FRA BYEN FOR AT FÅ EN HAVE, END INVESTERER I EN LEJLIGHED TÆTTERE PÅ ARBEJDE, VENNER OG FAMILIE.

Hvordan vil vi gerne bo i Øresundsregionen, når fremtiden banker på?

En levende og dynamisk metropolzone skildres oftest som en tæt og høj by med en infrastruktur på kryds og tværs i mange forskellige lag. Men det er svært hvis ikke umuligt, at se det nordiske menneske i høje og tætte bystrukturer som på Manhattan, hvor himlen kun anes som en blå firkant, når man lægger nakken tilbage, og solens stråler sjældent eller aldrig når byens gader.

Men selvom parcelhusdrømmen er smuk og dybt forankret i mange af os, er den desværre langt fra optimal, set med bæredygtige eller trafiklogiske øjne.

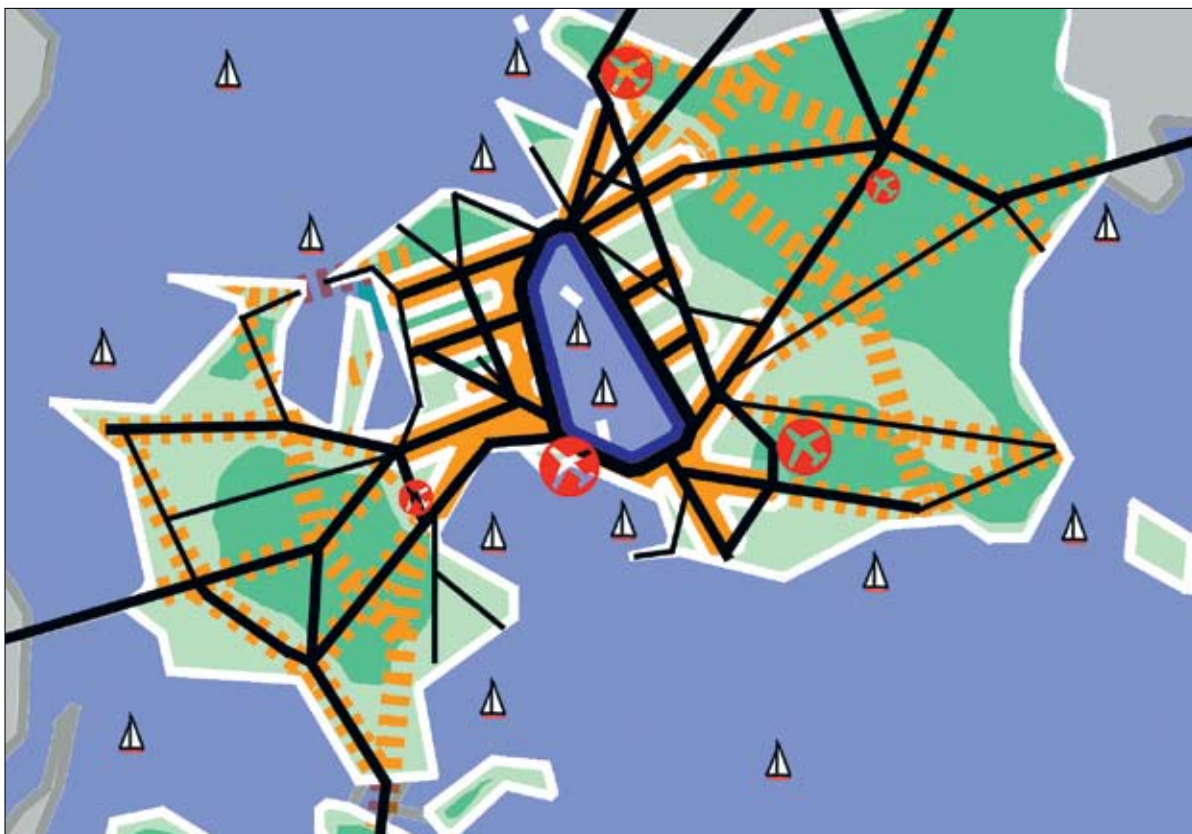
Vi må sikre os at udviklingen går den rigtige vej - ikke gennem tvang, forbud eller nye love, men ved at tilbyde kvaliteter, der gør hverdagen bedre og giver folk mod på at tage et fælles ansvar for fremtiden.

Øresundsbyerne er et godt sted at starte. Der etableres en række landskabskiler vinkelret på Øresundskysten. Øresundsbyerne etableres som selvstændige øer, der ikke kræver energitilførsel, og som selv kan håndtere deres affald. De er forbundet med fastlandet med en letbane. Funktionelt står de i dialog med byerne på fastlandet, så de tilbyder nogle anlæg og trækker på andre anlæg på fastlandet. Der er dyrkningszoner på tagfladerne og en blanding af udpræget lokal og småskala virksomhed og globalt fungerende, højtuddannede beboere.

Ringbanen langs kysten udbygges til højere hastighed og større kapacitet, og kollektiv trafik er gratis.

Forfattere

Bystrup Arkitekter ved Erik Bystrup, Mads Lützen, Jette Lindquist og Lisbeth Werup Nielsen



Øresund är navet för identitet och utveckling. Kollektivtrafiken ger mångkärniga utvecklingszoner. Periferin och Øresund ger upplevelser och balans.

Copenhagen Oresund Region

UDGANGSPUNKTET ER AT SKABE EN UNIK REGION,
DER KAN TILTRÆKKE SPIDSKOMPETENCER
- IKKE PÅ GRUND AF STØRRELSE MEN PÅ
GRUND AF KVALITETER, ET GODT NATURMILJØ
OG GODE DAGLIGLIVSBETINGELSER.

Der foreslås en robust plan med en strategi, der fungerer på begge sider af sundet. Ikke mere planlægning end nødvendigt.

Der skal etableres et strukturkoncept, som giver fleksibilitet, og som sætter relevante grænser for uønskede forandringer.

Der foreslås en polycentrisk bystruktur tilpasset den kollektive trafik. Der udpeges udviklingszoner med stor frihed suppleret med klare grænser for, hvor der ikke må ske udvikling.

Øresund og regionens forskellige naturområder åbner for et unikt udbud af rekreative muligheder og bebyggelse i tæt sammenhæng med natur.

To nationer giver dynamik og mulighed for stor diversitet mht. kultur og oplevelser.

De problemer, der skal tages under behandling, er: Det administrative system og dets egnethed til at håndtere regionale problemstillinger.

Løsningen baserer sig på styrken og kvaliteterne i flerkerne strukturen, samtidig med at man skal undgå, at det identitetsløse bytæppe får lov at sprede sig. Derfor foreslås en kombination af ring, fingerstruktur og flerkernestruktur. Ringen muliggør sammenhæng i regionen og sammenkædning af fingrene. Fingre muliggør god kollektiv tilgængelighed kombineret med mulighed for spredning af boliger og arbejdspladser. Flerkernestrukturen medfører forskellige muligheder for bosætning og miljøer, gode muligheder for lokalt demokrati og ansvar for bæredygtighed f.eks. gennem lokal fødevareproduktion.

Frizoner er en mulighed for at skabe større dynamik. De kan ligge som afgrænsede zoner i tilslutning til eksisterende områder eller som udbygningsområder med særlige betingelser. Kun gadenet og miljøkrav er fastlagt, resten styres lokalt.

Forfatter
Stenvist Arkitekt ved Søren Stenvist



Bæredygtige byer med høj urban og social kapital bundet sammen i netværk af jernbaner. Det åbne land er rekreativt og en innovativ ressource for byen.

Fra sprawl til metropol

ØRESUNDSREGIONEN 2040 SKAL VÆRE ÉT AF VERDENS MEST KREATIVE CENTRE. REGIONEN LIGGER I DAG HØJT PÅ FORSKELLIGE INDEKS OVER KREATIVE BYCENTRE. DENNE STYRKEPOSITION SKAL UDNYTTES.

Byerne skal være kompakte byer med højt indhold af urban og social kapital. Det åbne land i Øresundsregionen udnyttes rekreativt og landbrugsmæssigt, og udgør en innovativ ressource for byerne – stilhed og naturoplevelser. Arealforbrug til byudvikling begrænses og der sættes på koncentration og urbanisering. En af regionens styrker er de i international sammenhæng små bysamfund med nærhed til natur – bylivet kombineres med let adgang til hav, skov og andre naturområder. Den decentrale bystruktur er en kvalitet, der skal bevares og understreges. Stop for nye arealudlæg – raffinering af byerne og af landets rekreative potentiale.

Selve det tidsmæssige perspektiv 30-40 år frem i tiden – og den usikkerhed det indebærer – åbner for en radikal tankegang. Forslaget har udvalgt nogle forudsætninger/udfordringer/megatrends som grundlæggende. Mellem disse er bæredygtig udvikling, især med fokusering på kollektiv trafik og faste byudviklingsgrænser – samt social inklusion, der blandt andet finder udtryk i en regional kulturstrategi.

Forslaget har valgt at ty til få, men til dels radikale greb indenfor 5 temaer: Kultur, by-land, bymønster/netværksbyen, infrastruktur og ledelse.

Der er udarbejdet en grovmasket masterplan for regionens fremtidige fysiske struktur, der overlader store dele af de kommende års by- og landskabsudvikling til samfunds kræfterne.

Bestræbelserne på at skabe markante forandringer sker gennem udpegning af såkaldte megaprojekter. Det er meget store initiativer, der dels hver for sig, men især sammen, skal løfte regionen ind i en ny tid.

Forfattere

Skaarup & Jespersen ved Vibeke Møgelvang Nielsen, Per Riisom og Sidsel Ahlmann

Sweco FFNS ved Gunilla Wembe, Peter Krigsström, Björn Fallström og Kai Böhme



Byernes kulturelle, etniske og sociale skel skal afspejle sig mere bevidst i regionens rum og tilbud.

Udför 40

VISIONEN OM VERDENS BEDSTE BOPLADS GÆLDER ALLE BORGERE. DERFOR ARBEJDES DER MED NETVÆRK FREM FOR HIERARKIER. VISIONEN ER BASERET PÅ REGIONENS UNIKKE KVALITETER, DERFOR ER UDGANGSPUNKTET, DEN GRØNNE REGION, DEN BÆREDYGTIGE REGION OG REGIONEN VED VANDET.

Bystrukturen er baseret på tanken om, at udviklingen skal spredes ud i hele regionen, men samtidig baseret på de kvaliteter, der er regionens styrker: de varierede landskaber, den gode planlægning og den tryghed som sikres gennem de skandinaviske velfærdssystemer. I bystrukturen udpeges alle de byer, som opfylder kravet om belig-

genheden ved vand og god infrastrukturel betjening, til Öresundsregionens netværksbyer.

Forslaget har valgt at ty til få men til dels radikale greb indenfor 5 temaer: Kultur, by-land, bymønster/netværksbyen, infrastruktur og ledelse.

Infrastrukturen betragtes som stort set udbygget, når den ny Öresundsforbindelse Helsingør-Helsingborg, som forventet står færdig. Herefter lægges hovedvægten på at effektivisere og demokratisere anvendelsen af den eksisterende infrastruktur.

Den grønne plan skal bl.a. bevare og udvikle de kystnære områder til et sammenhængende og tilgængeligt strøg og udpege regionale naturparker.

I strategien for den kulturelle udvikling skitseres et holdningsskift fra de tidligere mega-events som kan karakteriseres som "et uforpligtende bagtæppe" til noget mere autentisk og rodfæste, som kræver fordybelse. Byernes kulturelle, etniske og sociale forskelle skal afspejle sig mere bevidst i regionens rum og tilbud.



Forfattere

COWI ved Ib Ferdinansen, Lars Lund, Niels Helberg og Signe Hamann-Pedersen samt Dorte Skot Hansen, **Center for Kulturpolitiske Studier** og Eva Kristensson, **Lunds Tekniska Högskola**



Udgivet af Realdania

Idéoplæg: Dansk Byplanlaboratorium
Design: Bysted A/S
Illustrationer: Konkurrencedeltagerne
Oplag: 1.500
Tryk: Princo Holbæk A/S

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

