

DOMMERBETÆNKNING

ØRESUNDSVISIONER 2040. FASE 2

Konkurrencen - Øresundsvisioner 2040 - blev udskrevet af Realdania 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 strakte sig over to en halv måned.

Det er resultaterne fra anden fase, som denne dommerbetænkning omhandler.

Bedømmelsen er foretaget af en bedømmelseskomite bestående af:

Professor Peder Agger, billedkunstner Kerstin Bergendal, arkitekt Kai-Uwe Bergmann, arkitekt Frederik Fritzon, professor Orvar Löfgren, professor Jens Kvorning, professor Otto Anker Nielsen og arkitekt 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.

BEDØMMELSESKRITERIER

Konkurrenceprogrammet efterlyser 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 og skabe bæredygtige rammer for et mangfoldigt liv i regionen. Programmet understreger videre vigtigheden af, at forslagene forholder sig til globale udviklingstendenser, sammentænker den fysiske planlægning med sociale og kulturelle udviklingstendenser, og at de indtænkes i både den globale og lokale kontekst. Bedømmelseskriterierne beskrives mere specifikt som forslagernes evne til at skabe: 1. Konsistente fremtidsbilleder, som kan danne grundlag for den fysiske planlægning, 2. Vægtige bud på det særlige ved den skandinaviske metropol. 3. Bæredygtige løsninger. Udover disse kriterier skal der i bedømmelsen lægges vægt på, om der stilles vigtige spørgsmål, introduceres relevante begreber, gives tværfaglige løsninger og gives bud på nye planlægningsmetoder. Sammenfattende gælder det om at udpege de forslag, der i form af en fysisk struktur mest overbevisende konkretiserer en vision eller strategi for en bæredygtig udvikling og skaber gode rammer for et mangfoldigt liv i Øresundsregionen.

DOMMERKOMITEENS GENERELLE BEMÆRKNINGER.

I anden fase har forslagene udviklet sig meget forskelligt. Der er forfatterteams, som har formået at udvikle deres synspunkter og strategier markant og overbevisende i forhold til første runde, og der er andre besvarelser, som kun er ændret lidt siden den første aflevering.

Blandt dem, der har haft kræfterne til at udvikle materialet, er der teams, der både har været i stand til at inddrage langt flere dimensioner og aspekter i arbejdet, og alligevel har kunnet definere og fastholde et præcist fokus på det regionale og strategiske. Andre teams, har imidlertid nok udviklet materialet og inddraget nye interessante problemstillinger, men har haft svært ved at gøre det tydeligt, hvor fokus ligger, og hvordan samspillet mellem det globale, det regionale og det lokale opfattes og tænkes at fungere i forhold til en regional handlingsdimension.

Generelt gælder det, at der i det materiale, der er afleveret i konkurrencens anden fase, føres en række vægtige og interessante diskussioner om Øresundsregionens potentialer og aktuelle udfordringer. Hvilken rolle og karakter planlægningen kan have, og hvad der er de vigtigste planlægningstemaer, går også igen. Men der er ret få forslag, der formår at bringe disse diskussioner sammen til et egentligt handlingsprogram for, hvordan den regionale udviklingsdynamik kan drejes i den ønskede retning, samt hvilke politiske og administrative organer og hvilke typer af planer eller strategier, der er relevante i den sammenhæng. Øresundsvisioner 2040 er udskrevet som en idé konkurrence. Der skal ikke udpeges et forslag, som skal danne udgangspunkt for en konkret plan. Formålet er at styrke debatten om by, om regionalisering i almindelighed og i Øresundsregionen specifikt.

Set i det lys må det konstateres, at besvarelserne samlet set repræsenterer en bred vifte af interessante og tankevækkende synspunkter på konkurrencens forskellige temaer: Hvad betyder globaliseringen, og

hvordan kan vi reagere på den? Hvad er Øresundsregionens kvaliteter og styrker, og hvordan kan vi udvikle dem? Hvordan kan vi få regionen til at fungere som en sammenhængende region – og hvor langt bør disse bestræbelser føres? Hvilke planlægningsformer er relevante, i forhold til de udfordringer vi står overfor? Det er ikke muligt at udpege ét forslag, som fuldt ud leverer det, som programmet efterspørger, nemlig: 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. Men mange af de deltagende teams vil nok også hævde, at de helt bevidst har undladt at give forslag til en fysisk struktur for regionen, fordi de opfatter det som irrelevant.

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

GLOBALISERING

Globaliseringen forbindes i de fleste besvarelser med nationalstatens svækkelse og en styrkelse af regioner og byer, men også med en mere og mere bevidst konkurrence mellem regionerne om at blive de mest attraktive steder at bo eller lokalisere en virksomhed. Der er også et vist sammenfald mellem forslagene, når det gælder uddybningen af, hvilke urbane og regionale delproblemer og temaer globaliseringen sætter på dagsordenen: – Stigende mobilitet regionalt og globalt, demografiske ændringer, nye arbejdsformer, nye lokaliseringstendenser, ændrede forbrugsmønstre og livsformer, segregering, stigende opmærksomhed på ressourcer og klima mm.

Men reaktionerne på globaliseringens konsekvenser opviser en forholdsvis stor spredning - fra positioner hvor det opfattes som nødvendigt og uomgængeligt at tilpasse sig globaliseringens krav og tendenser, 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.

Det siges eksempelvis i en af besvarelserne, at det er vigtigt, at de forandringer, der sker i regionen, er et bevidst regionalt svar på de globale udfordringer – ikke bare en markedsformidlet tilpasning.

Det nævnes, at globaliseringen ofte får den konsekvens, at vi forsøger at isolere os fra dens påvirkninger i stedet for at handle aktivt – og det fører forfatterne videre til det synspunkt, at interessen for det lokale og nære bør ses som en nødvendig modreaktion mod globaliseringen, og at det er i det lokale, at modstanden mod globaliseringens uønskede effekter skal udkæmpes.

KREATIV KLASSE ELLER KREATIV BY

Der er naturligvis mange forslag, som i deres diskussioner af de globale forandringer, og specielt af by-konkurrencen, refererer den kendte debat om nødvendigheden af at satse på de kreative grupper, og indrette regionen således, at den vil virke så tiltrækkende som overhovedet muligt på disse grupper. Det er dog meget få forslag, som ikke samtidig påpeger nødvendigheden af at arbejde med politikker, der sikrer gode vilkår for andre grupper, for at sikre et balanceret socialt miljø uden unødvendige konflikter og som udtryk for en funktionel betragtning om, at byen og regionen har brug for forskellige grupper for at kunne fungere.

Men der er også forslag, som mere principielt afviser hele diskussionen omkring den kreative klasse og henviser til byens basale definition som kulturelt og socialt mødested og udvekslingsscene. Dermed peges der på det potentielt indskrænkede i debatten om den kreative klasse. I stedet for fikseringen på den kreative klasse 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.

Eller sagt på en anden måde: I stedet for at tale om den kreative klasse, burde interessen måske fokusere på den kreative by, forstået som de komplekse rumlige, kulturelle og sociale strukturer, der kan fremkalde kreativitet i mange afskygninger.

VIDENSREGION

Knyttet til kreativitets- og globaliseringsdiskussionen diskuteres også spørgsmålet om videnssamfund og vidensproduktion. 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. I den forbindelse peger mange teams på det vigtige i at sikre effektive og hurtige forbindelser, som kan få de forskellige, eksisterende uddannelsescampus'er til reelt at fungere som et sammenhængende netværk. Flere foreslår en satsning på akse Roskilde-København-Malmø-Lund som en uddannelsesakse, der kan realisere denne

sammenhæng, og hvortil der kan føjes nye campus'er. I iveren efter at skabe denne sammenhæng overses den teknisk-naturvidenskabelige akse Lyngby-København.

DET SÆRLIGE – KVALITETERNE

Det åbne og lyse ses som særlige nordiske kvaliteter, der præger – og skal præge – regionen.

Den lille skala påpeges af andre som karakteriserende, og som noget der kan og bør gøres til en bærende dimension.

Velfærdssamfundet, med traditionen for at tage sig af de svage, og dermed undgå eller dæmpe sociale konflikter, påpeges som et andet karakteriserende forhold.

Endelig ses Øresund i de fleste forslag som det identitetsbærende for regionen – og samtidig som et rekreativt rum der både symbolsk og konkret refererer til en afslappet livsstil, der opfattes som en anden karakteristisk dimension ved regionen.

INTEGRATION OG REGIONSDANNELSE

Konkurrencen efterspørger refleksioner over Øresundsregionen og tanker om, hvilke former for planer, der kan og bør udvikles for at få den til at fungere som en dynamisk, sammenhængende region.

Spørgsmålet om integration, forstået som homogeniseringen indenfor regionen mellem politiske og administrative systemer og forskellige kulturer, diskuteres i mange forslag.

Det siges eksempelvis i et af forslagene, at der selvfølgelig er brug for en fysisk-materiel planlægning, men at det også er nødvendigt at etablere en mental og social konstruktion, for at realisere visionen om en faktisk fungerende Øresundsregion.

Men i et andet forslag præsenteres man for det synspunkt, at selve regionsbegrebet er misledende som begreb for en helhed. Det drejer sig efter dette forfatterteams mening om at tænke i mange offentlige og private netværk, som det der danner den reelle sociale og regionale struktur.

Der optræder en interessant dobbelthed på tværs af besvarelserne – men i nogle tilfælde også indenfor det samme projekt – mellem at ville en smidiggørelse og homogenisering af regler og planer indenfor regionen – og så en samtidig påpegning af, at de forskelle der er mellem Danmark og Sverige, må anses som en kvalitet, der bidrager til regionens dynamik og mangfoldighed.

BÆREDYGTIGHED

Bæredygtighedsbegrebet står centralt i næsten alle besvarelser. Begrebet tillægges imidlertid forskellige betydninger og fører dermed også til ganske forskellige satsninger, når det gælder strategier og rammer for regionens udvikling.

Der er forslag, som ser det som det mest afgørende, at hele regionen gradvist gøres til et CO2 neutralt område. Der er andre besvarelser, der lægger vægten på, om regionen kan blive selvforsynende med fødevarer – og til dels med energi – og finder de afgørende planforudsætninger i denne betragtningsmåde.

Der er mange besvarelser, der 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. Og så er der besvarelser, som med anvendelse af den brede definition - af økologisk, økonomisk og social bæredygtighed - gør bæredygtighedsspørgsmålet til en mere overordnet diskussion om samfundets indretning.

Der føres mange seriøse diskussioner om bæredygtighed, og der beskrives eksempelvis også interessante oplæg til planformer, som baserer sig på kortlægninger af processer i landskabet, fastlæggelse af spredningskorridorer og vurderinger af sårbarhed. Men med nogle få undtagelser forbliver bæredygtighedsdiskussionen på et forholdsvis generelt niveau, eller bliver stående som en selvstændig diskussion, som ikke føres frem til at udpege nogle konsekvenser: Om der er nogle grænser for udviklingen af byen, som skal overholdes. Om der er bestemte typer af planer eller adfærdsregulering, som må anses som uomgængelige. Og mere basalt: Om der er nogle grænser for vækst, som er definitive og dermed nogle typer af udvikling og forandring, som må afskrives.

TÆTHED

Bebyggelsestætheden opfattes i de fleste forslag også som en del af bæredygtighedsspørgsmålet. Ved første gennemlæsning fremstår der en massiv enighed blandt forfatterne om nødvendigheden af at satse på større tæthed i den fremtidige udbygning af regionen. Der argumenteres både ud fra en trafikalbæredygtighedsdimension, ud fra en nødvendighed af at beskytte de åbne landskaber og ud fra et ønske om at skabe et mere intenst og mangfoldigt byliv. Men bag denne tilsyneladende enighed dukker der så 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. Der tales om, at det nordiske sind ikke er til høje og tætte bebyggelser. Der tales om kvaliteterne ved det lokale engagement i små samfund. Der tales om vigtigheden af umiddelbar adgang til lokalt producerede fødevarer. Disse visioner behøver naturligvis ikke være i total modsætning til et ønske om tæthed. Men det er som om, der i mange forslag ligger en skizofreni eller uafklarethed mellem en konstatering af, at tæthed er vigtig, og en længsel efter bebyggelsesformer, som er tæt integrerede med naturen. Udsagnene peger i hvert fald på det vigtige i et udviklingsarbejde, som forsøger at undersøge og eksemplificere denne problemstilling.

BYMØNSTRET

Den polycentriske region, eller netværksbyen, er det overordnede billede, eller den metafor, som går igen i de fleste forslag. Netværksbyen optræder imidlertid i ret forskellige udgaver.

Næsten alle forslag ser ringen af kystbyer rundt om Øresund som det bærende træk. Men hvad der derudover inddrages i bymønstreet varierer en del.

I nogle forslag omfatter netværksbyen en satsning på København-Malmø og ringen af store provinsbyer omkring København og Øresund - På den danske side eksempelvis Hillerød, Holbæk, Roskilde.

I andre tilfælde bliver netværksbyen set 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 på den måde 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 nødvendigvis må leve op til. Men alle forslag er også enige om, at den øgede mobilitet må håndteres på en måde, så det samtidig er muligt at ændre afgørende på fordelingen mellem de forskellige transportformer. Ét forslag er meget konkret og sætter mål for fordelingen af persontransporten, således at den kollektive trafik fremover skal varetage 50% af person-transportarbejdet, cyklen 30% og bilen 20%.

Alle forfattere er enige om, at den kollektive transport må udvikles og gøres mere attraktiv. Mange foreslår gratis kollektiv trafik. Andre satser primært på hurtighed og hyppighed, som den kollektive trafiks konkurrenceparametre i forhold til den individuelle biltransport.

En del inddrager også den internationale trafik og argumenterer for nødvendigheden af udbygning af hurtigtog, for at reducere flytrafikken. Kommende hurtig-togs stationer udpeges som vigtige nye hubs i bystrukturen.

Kun nogle få forslag er opmærksomme på gods- og servicetrafikken – det gælder både til lands og til vands. På det konkrete plan er næsten alle forslag enige om, at der, som det bærende trafikale led, skal etableres en hurtig ringforbindelse rundt om Øresund. Men meget få er opmærksomme på kapacitetsproblemerne på den eksisterende kystforbindelse. Eller også foreslås nogle ret brutale løsninger på kapacitetsproblemerne i forhold til eksisterende bebyggelses- og naturværdier. Der er dog enkelte forslag, som anviser nye placeringer for en ringforbindelse – oftest knyttet til den allerede reserverede transportkorridor.

Det kniber med seriøse studier af, hvorledes der kan opnås en hurtig kollektiv trafik til forsyning af det polycentriske bymønster, som hovedparten af forslagene advokerer for.

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.

Der er dog nogle få forslag, der har fat i denne problemstilling. De udpeger et mindre antal byer til at være fordelings- og omstigningspunkter fra den hurtige ringforbindelse til de sekundære systemer, der skal forsyne de andre byer i netværket. Og de tager konsekvensen og lader disse byer få en særlig rolle i det regionale bynetværk.

Som en understregning af den vægt de trafikale strukturer har for de regionale strategier, er der ved hvert af de præmierede forslag tilføjet et særligt afsnit, som beskriver og vurderer forslagens trafikløsninger.

PLANLÆGNINGSMETODER

Næsten alle forslag udtrykker en eller anden 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.

Denne generelle skepsis og søgen efter nye former for planlægningstænkning leder, på det mere konkrete plan, til meget forskellige svar blandt forfatterne.

Der er nogle få besvarelser, der lægger sig tæt på et traditionelt liberalistisk synspunkt, som hævder, at kun markedet kan regulere de mange aktører og synspunkter, som nødvendigvis er til stede i en stor byregion. Hvis markedet ikke får lov at dominere, vil det ikke være muligt at sikre den dynamik og fleksibilitet, som er nødvendig for at skabe en succesfuld region.

Hovedparten tror imidlertid på planlægningens nødvendighed, men med forskellige begrundelser og i forskellige udgaver.

Mange af argumenterne for planlægningens nødvendighed henter deres afsæt i bæredygtigheds diskussionen: 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 mere principielt for, at det, der kaldes 'ubestridelige regler', rent faktisk vil øge kreativiteten mht. udnyttelsen af territoriet og vil fremme udviklingen af kontraster og variationer. Der hævdes altså 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'ers liberalismen - nemlig frizoner. dukker interessant nok op i flere forslag. Men nu optræder frizonen i kombination med en forholdsvis stram planlægning på andre felter. Der argumenteres eksempelvis i et af forslagene for, at der i alle delområder bør arbejdes med 10% restarealer. Det er arealer, som ikke er omfattet af planlægningsbestemmelser og derfor kan fungere som eksperimentalzoner. I disse områder åbnes der mulighed for, at en række funktioner og aktiviteter, som den formelle planlægning ikke er opmærksom på, kan udfolde sig. Sådanne frizoner vil dermed bidrage med dynamik og forskellighed. Men de vil også 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. I stedet introduceres en perspektivrig dialektik mellem rammer og frihed.

EJERSKAB OG MEDVIRKEN

Mange forslag nævner, at den brede lokale og regionale debat er en afgørende forudsætning for planens succes, og en grundlæggende forudsætning for, at der kan skabes en reelt sammenhængende region. I en del forslag bliver det til forholdsvis hurtige og naive bemærkninger om bottom-up processer som det eneste rigtige. Nogle når lidt længere og åbner for en diskussion af, at så generelle og abstrakte spørgsmål, som dem der indgår i regionaliseringsdebatten, må kræve en dobbelthed 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, der kaldes 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. I denne besvarelse føres også en diskussion om, hvilke typer af komplekse ekspertorganer, det er nødvendigt at have til rådighed, for at kunne udvikle en sådan diskussions- og beslutningsprocedure.

STRATEGIER, PLANER OG PROJEKTER

Ét af konkurrencens formål var at fremkalde forslag til fysiske strukturer, som overbevisende konkretiserer en vision eller strategi for en bæredygtig udvikling og skaber gode rammer for et mangfoldigt liv i Øresundsregionen.

Som det allerede er nævnt i indledningen, så undlader de fleste besvarelser at fremkomme med et entydigt billede af en fysisk struktur for regionen. Nogle med en eksplicit argumentation for at de opfatter det som forkert at udvikle et sådant billede – i andre tilfælde blot som et resultat af den beskrivelsesform de har valgt. Mange forslag foreslår faktisk i deres diskussioner meget præcise grænser. Eksempelvis: At balancen mellem bebyggede og ubebyggede områder på regionalt niveau ikke må ændres. At der skal være meget præcise grænser mellem bebyggelse og åbent land. 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.

Alle disse krav må rent faktisk fastholdes gennem en udpegning af, hvor disse grænser går. Man kan derfor hævde, at mange af forfatterne forholder sig lidt flygtigt til deres egne beskrivelser, når de ikke vil tegne et billede af regionens fysiske struktur.

Men man kan også se fravælgelsen af det samlede strukturbillede, som en vigtig signalering af den planlægningstænkning, 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, hvis man bliver konfronteret med nye 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 om, hvilken retning regionen skal bevæge sig i.

Der er alligevel grund til at gøre opmærksom på, at de diagrammer, der viser den fysiske struktur, oplagt er meget centrale arbejdsredskaber for planlæggerne selv, men faktisk også er vigtige forudsætninger for at en bred offentlighed kan deltage i en kvalificeret diskussion af den regionale strategi. Det er eksempelvis diagrammer af den art, der gør dette klart, hvad der sker, hvis man udpeger nogle få byer til at være de centrale, trafikale fordelingspunkter mellem forskellige trafikformer. Eller hvad der sker, hvis man opererer med lineære bystrukturer, som møder hinanden i nogle særlige knudepunkter.

Den planlægningsdiskurs, der er på spil, kan også karakteriseres ved at diskutere begreberne: Strategi, plan, projekt.

Hvis strategien defineres som nogle 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.

Spørgsmålet, der stilles i mange af besvarelserne, er om planen, når vi interesserer os for et så stort område og en så kompleks problematik som Øresundsregionen, med fordel kan udelades til fordel for nogle generelle strategiske retningslinjer på regionalt niveau og projektagtige udsagn på lokalt niveau.

PROBLEMER

Afslutningsvis vil dommerkomiteen gerne udtrykke en lille beklagelse, som går på tænkningen og det metodiske: Der er i næsten alle forslag en tendens til, at de forskellige problemstillinger og temaer diskuteres hver for sig og kun i begrænset omfang konfronteres med hinanden. Det, der beskrives som regionens særpræg konfronteres ikke med Globaliseringens tendenser. Det, der beskrives som nødvendigheder, når der tales om Bæredygtighed, konfronteres ikke tydeligt med trafik og bymønstre, osv.

Derved bliver mange af forslagene mere en diskussion – omend en meget interessant diskussion - om hvordan en regionplanlægning kan gribes an, end det bliver en diskussion af, hvordan en regional udviklingsmodel for Øresundsregionen mere konkret kunne se ud. Og ved at unnlade eller svække denne konfrontation mellem de forskellige temaer, kommer det, der kunne blive det særlige ved Øresundsregionen også til at fortone sig til fordel for det mere alment metodiske. Det kan eksempelvis illustreres med det faktum, at selvom næsten alle forslag udnævner Øresund til det bærende i regionen i både strukturel og symbolsk forstand, så er der ingen af forslagene, der tager de økologiske spørgsmål omkring Øresund op på en måde, så det får betydning for planen.

PRÆMIERINGEN

Dommerkomiteen har valgt at anvende 3 præmieringstrin:

1. præmie: 250.000 kr. 2. præmie: 100.000 kr. og Indkøb på 50.000 kr.

1. PRÆMIE

Første præmie på 250.000 kr. tildeles to projekter, som er ganske forskellige i deres syn på, hvorledes en regionplanlægning for Øresundsregionens kan gribes an. Men de har det tilfælles, at de kvalificeret dækker de problemstillinger og temaer, som konkurrencen spørger til, og de når begge frem til at beskrive en klar handlingsdimension.

Det ene forslag definerer nogle få overordnede krav – kaldet dogmer – som alle lokale planer og projekter skal forholde sig til – og efterlader på den måde et stort lokalt handlings- og fortolkningsrum. Resultatet er, at der kan etableres en sammensat og kontrastfyldt region, samtidig med at der overholdes fælles mål for eksempelvis miljøstandarder.

Den anden besvarelse ser planlægningen som en form for beredskab. Der opbygges en kompleks matrixbeskrivelse af regionen, som hele tiden formår at redegøre for konsekvenserne af de forandringer, der er sket, og konsekvensbeskrive resultatet af nye beslutninger. Den er baseret på en helt anden metodik og tilgang end det forrige projekt, men sigter mod det samme mål – en stor grad af fleksibilitet, et stort lokalt spillerum og muligheden for en kompleks og varieret region.

2. PRÆMIE

Anden præmie på 100.000 kr. tildeles 3 projekter som præsenterer klare strategier og konceptuelle modeller for regionens udvikling, men som ikke så fuldstændigt som førstepremie projekterne dækker alle konkurrencens og regionaliseringens temaer.

Der er et forslag, som satser på at opnå et enkelt bysystem af tætte og klart afgrænsede byer ved at bl.a. stase på en fortætning i byernes periferi. Der er et forslag, som satser på et mere komplekst bysystem, men ved hjælp af en kombination med skovrejsning opnår en afgrænsning af byerne og en styrket rekreativ værdi.

Og der er et forslag som satser på en fortætning og udbygning omkring Øresund.

INDKØB.

Indkøb gives til 4 forslag, som fremkommer med vægtige udsagn om nogle af de problemstillinger, der indgår i regionplanlægningens felt, men som ikke når frem til et overbevisende svar på den samlede problemstilling.

Der er en besvarelse, som koncentrerer sig om at diskutere, hvorledes der kan skabes en reel og bredt funderet diskussion om regionens anliggender. Der er to forslag som - med meget forskellige udgangspunkter og holdninger – diskuterer hvilke værdier og hovedspørgsmål, der skal inddrages i en regionplan for Øresundsregionen. Og der er et forslag, som har en række vigtige betragtninger om, hvordan de overordnede temaer med relation til globaliseringen kan indtænkes. Forslaget har også et interessant bud på, hvorledes en læsning af forskelle i bylandskabet kan danne afsæt til at opstille retningslinjer for en regionplanlægning, men formår dog ikke at konkludere overbevisende på dette afsæt.

IKKE PRÆMIEREDE.

I og med at konkurrencen har været en to trins konkurrence er der generelt tale om meget kvalificerede besvarelser i anden runde. Der er derfor også i gruppen af ikke præmierede forslag en række interessante og vægtige synspunkter på konkurrencens problemstillinger. Der er forslag som både i indhold og metodik ligger tæt på nogle af de præmierede. Men det er nu engang konkurrencens vilkår, at ikke alle kan præmieres. Den videre debat om Øresundsregionen bør ikke overse de synspunkter, der findes i gruppen af ikke præmierede forslag.

1. PRÆMIE

7 / 08088 Første præmie 250.000 KR

ØRESUNSDOGMER

1:1 Landskab v Jacob Kamp og Nueva v Caroline Beck

Forfatterne søger efter en udviklingsmodel, der bygger på enkle strategiske dogmer, som understøtter og fremmer kontraster og variationer. 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.

Forfatterne indkredser med det afsæt på en kompetent og afslappet måde de globale og regionale udfordringer. 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 tænkning omkring det regionale. Strategien forholder sig metodisk klart og enkelt til den dobbelthed, som næsten alle deltagerne interesserer sig for, nemlig: Kun den nødvendige planlægning, men en anderledes planlægning end den vi kender.

Det lykkes med dette afsæt at få fat i næsten alle relevante og vigtige problemstillinger samtidig med, at det vises, hvordan der kan arbejdes med stor åbenhed for lokale forskelligheder og tolkninger. Både bæredygtighed, trafik, kultur og politik inddrages ubesværet.

Samtidig med at et meget bredt og relevant spektrum af regionale problemstillinger tages under behandling, sker det indenfor en simpel men præcis og handlingsorienteret systematik og i det store og hele uden tomme besværgelser af strategiens fortræffeligheder.

Besvarelsen viser både et stort overblik over regionen, en klar opfattelse af hvad der skal behandles i en regional sammenhæng og et meget sikkert og originalt blik for, hvorledes en strategisk og dynamisk tænkning og praksis kan opbygges.

Trafik

Netværksbyen frigør plads til den grønne infrastruktur ved koncentration omkring bykerner og stationer. Dette understøtter bymæssigt et kollektivt trafiknet, samtidigt med at det gør cykel i det grønne net mere attraktivt som alternativ til bilismen. 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 et fladedækkende alternativ til privatbilismen. Regionen bindes sammen til naboområder med hurtige regionale tog, og til Europa med højhastighedsbaner. Til finansiering af dette ambitiøse projekt foreslås indført road pricing.

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.

45 / 1247. Første præmie 250.000 kr

MOSAIC REGION

Dahl og Uhre arkitekter as v/ Knut Eirik Dahl og Kjerstin Uhre, medarbejder Erik Kaufman

70°N arkitektur as v/ Magdalena Haggärde og Gisle Løkken, medarbejder Berit Steenstrup

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

Der skal udvikles det, der kaldes en elastisk planlægning, baseret på kortlægninger og overlapninger af både samfundets sociale felt, naturens processer og de forandringskræfter der er tilstede. 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 – dvs. regionens funktionsmåde. Regionen opfattes som anti-generisk, præget af en lang historie og et særligt landskab, men alligevel åben mod verden i kraft af politiske og økonomiske strukturer og kundskabsstrukturer. Stærke politiske systemer og dominerende centre kan være den største hindring for ligeværdige og elastiske netværksstrukturer. Hvis Øresundsregionen skal lykkes, må der være plads til mange stemmer, og de politiske strukturer må ønske en fælles region.

Mosaik metaforen bruges på forskellige måder: Som udtryk for ønsket om at skabe en region, der producerer forskelligheder og kan håndtere forskelligheder og som om 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 fikser 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 uden at være forpligtet til at samle dem i en entydig konklusion.

Med dette udgangspunkt lykkes det at rejse en meget bred og særdeles kvalificeret diskussion om regionalisering generelt, om Øresundsregionen specifikt og om planlægning som fænomen og praksis - og konfrontere og krydse disse diskussioner med både bæredygtighed og globaliseringsdiskussionerne og konkrete eksempelområder. Der føres undervejs en række interessante og teoretisk velunderbyggede diskussioner om region og identitet, om elastisk planlægning om Sustainable difference mm. Og der gennemføres også meget konkrete overvejelser over bæredygtighed forstået som regionens evne til at være selvforsynende med fødevarer.

Besvarelsen fremstår som en af de mest bredspektrede og perspektivrige, men den lider lidt under, at den i ly af mosaikmetaforen giver sig selv lov til at præsentere en række forskellige synspunkter uden altid at forbinde dem særlig klart. Især diskussionen om planlægningens karakter og planlægningsformer – som er meget interessant – lider under, at der ikke konkluderes. Det kommer heller ikke til at stå helt klart, hvilke problemstillinger forfatterne mener hører til den regionale diskussion, og hvilke der bør overlades til det lokale niveau.

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. Hvis det skitserede líniesystem skal opfattes bogstaveligt, er det dog ikke begrundet, hvorfor regionale, nationale og internationale forbindelser ud af regionen skal have endemål i hhv. Københavns Hovedbanegård, Kastrup, Malmø og sågar Lund, hvorved de allerede eksisterende direkte forbindelser via aksen Hovedbanegården, Kastrup, Malmö og Lund brydes.

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 åbner op for nye byrum i de tætbebyggede områder

2. PRÆMIE

37 / 23869 Anden præmie 100.000 KR

KRYDSFELTET

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

Regionen ses som det store kryds mellem veje og vand. Der skal arbejdes for mange forskellige miljøer og med plads til modsætninger. 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. Trafikalt satses på en ny rolle for den kollektive trafik, både med nye linieføringer – bl.a. organiseret i ringlinier, med højere hastigheder og med smidiggørelse af omstigningsmuligheder. Der peges på det vigtige i, at der i regionen udvikles mange forskellige miljøer. Der satses på forskellige strategier: En kraftig fortætning omkring stationerne. På omdannelse af gamle industriområder til potentielt nye kreative områder. Der satses 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. Skovrejsningsprojektet er både en forhindring for byspredning, en rekreativ ressource og en miljømæssig satsning. De områder, som ikke er omfattet af disse strategier opfattes som en afventende ressource, der kan bruges til midlertidige formål.

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.

Den beskrivelsesform som er valgt – at beskrive forslaget set fra 2040 – giver det problem, at der ikke redegøres for, hvorledes forandringerne er kommet til verden – gennem hvilke former for beslutninger eller politikker. De beskrevne forandringer kommer til at fremstå, som noget der blot er sket – og tilsyneladende konfliktfrit selvom forfatterne faktisk selv påpeger, at krisen og konflikten ofte er det, der udvikler byen og samfundet. På den måde fortøner nogle aspekter af det strategiske sig. Med den valgte form kommer forslagsstillerne omvendt udenom et af de problemer, som andre forslag påpeger – nemlig risikoen for at havne i en meget simpel målformulering.

Trafik

Netværkstankegangen – såvel i infrastruktur som bydannelse - 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 for rejserelationer, hvor bilen i dag er dominerende. Selvom Ringebanetankegangen i forslaget måske ikke i fuld udstrækning er realiserbar, er det en god idé, der bryder med hidtidig tankegang. I en fremtid med meget tættere integration i Øresundsregionen og billigere kollektiv trafik, er en kollektiv Ringforbindelse 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 udglatter efterspørgslen for kollektiv transport, hvilket understøtter forslagets trafikstruktur.

Byrummet frigøres for bilisme og facader åbnes op. Byliv får en helt anden betydning. Dette betyder også at gang og cykling bliver mere attraktivt.

Skoven som fysisk modstand i kampen mod yderligere byspredning er en god idé, der mere effektivt modvirker den "urban sprawl" og manglende efterlevelse af stationsnærhedsprincippet vi ser i disse år. Skovrejsningen vil samtidigt etablere mange nye nærrecreative områder i regionen, som vil give Regionen et særligt særkende.

47 / 27727. ANDEN PRÆMIE 100.000 KR.

REGIONEN ER DØD - BORGEN LÆNGE LEVE

Wunderbau v/ René Lindsay samt Simon Sjøkvist.

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 satses 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. Livet i den tætte by skal give identitet – borgerskab. 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 dobbelthed af et styrket centrum og en styrket periferi. Fortætningsområderne i periferien sammenkædes af en kollektiv ringforbindelse. Strategien eksemplificeres på de større provinsbyer i regionen og udviklingsområder som Nordhavnen i København.

Forslaget argumenterer overbevisende for den præcist afgrænsede by som det strategiske element i den fysiske udvikling af regionen. Strategien retter sig på samme tid mod en skærpelse af regionens identitet og diversitet og mod en styrkelse af bæredygtighedsdimensionen.

Det regionale bysystem, der bliver resultatet af strategien, er enkelt og robust. Og den metodik, der præsenteres med de forskellige strukturdimensioner, er valgt i forhold til den regionale dimension.

Men besvarelsen når ikke frem til en helt overbevisende beskrivelse af, hvorledes de forskellige initiativer og strategier virker sammen. Og eksemplificeringerne på byniveau forbliver lidt diagrammatiske og ufokuserede set i forhold til, at forslagsstillerne selv understreger, at livet på gader og pladser er det afgørende.

Trafik

Koncentrationen af netværksbyen kan fremme cykelbrug på lokalt plan, mens den på regionalt plan kan understøtte 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. Ligeledes forekommer det som en forglemmelse, at der ikke er et stop på Hovedbanegården i Kbh., med adgang til de nationale tog i Danmark, og i den centrale eller nordlige del af Malmö (det er dog ret besværligt at skulle rejse mod syd fra Malmö centrum for at skifte i Hyllie, hvis destinationen i øvrigt er f.eks. Helsingborg).

I København fortættes "kanten" af brorkvartererne 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.

I de ydre dele af Hovedstadsområdet satses primært på motorvejsudbygninger – Ring 4 (sågar i Mølleådal), 5 og 6, mens der på den kollektive side alene anlægges en halvhjertet letbane. Disse infrastrukturforslag i den eksisterende fingerplans område er således i en vis modstrid med de intentioner, der i øvrigt lægges langs Øresundsringen

51 / 00077. Anden præmie 100.000 kr.

BYEN OM SUNDET

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

Brainstones v/ Christian Correll, Poul Henrik Andersen, Wu Yu

Konsulenter. Flemming Thornæs, Jarl Zinn, Ole Hjort Caspersen, Per Simonsen

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. I stedet for et traditionelt bycenter er Øresundsbyens centrum blå og grønt

Hovedstrukturen bygges på 5 elementer: Metropolringen, Landskabsbyerne, Fritidslandskabet, Udflygtslandskabet og den overordnede infrastruktur, som støtter den centrale by-ring med nye hurtigbaner. Byringen vil være sammensat af nye og gamle byer. Derudover beskrives der udviklingsmuligheder i omdannelsen af gamle industriarealer i forstæderne og ved generel fortætning. Og der beskrives en form for landskabeligt infill i form af nye fritidslandskaber langs kysten.

Der er, som forfatterne selv siger, 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. Forslaget er på den ene side præget af et stort overblik og en sikker fornemmelse for de forhold, der er relevante i en diskussion af en regional strategi. Men forslaget kommer også forholdsvis let omkring beskrivelsen af, hvad der foregår udenfor selve kystzonen, hvordan regionens funktionsmønster vil være – og specielt hvad det er for nogle politiske og administrative organer, der skal til for at sikre planen.

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 hensigtsmæssigt, hvorfor denne bane tilsyneladende går mod nord før Kastrup lufthavn, og via Refshaleøen går uden om centrum af Hovedstadsområdet (der er dog modstrid mellem side 12 og 13). Ligeledes føres hurtigbanen uden om Malmö. Men hvis man hverken kan køre til centrum af København eller Malmö, hvad er så formålet med at kunne køre hurtigt rundt om sundet? Forskellen på side 12 og den skematiske fremstilling på side 13 er vel nok, at den skematiske fremstilling ville kræve omfattende tunnelbyggerier for at blive realiseret. En anden svaghed ved forslaget er, at den eksisterende fingerstruktur i S-banenettet i Hovedstadsområdet ikke forbindes ud til Øresundsringbanen, mens forslaget skitserer en ring 5 motorvej og derudover også yderligere motorvejsudbygninger nord og vest herfor.

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.

INDKØB

27/ 1811 Indkøb 50.000 KR.

FREMTIDEN ER LILLE

Pernille Juul Schmidt

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 forfatteren åbenbart opfatter som indlysende, men som ikke er forklaret. Det er derfor efter dommerkomiteens opfattelse tale om et 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.

44 / 35304 (uden titel)

Indkøb 50.000 kr.

Futurelab v/ Kristian Bengtsson og Johan Johansson

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

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 på en pluralistisk region gennem mange parallelle og konkurrerende planer, visioner og arkitekturformer.

Som centrale udfordringer opridses de store udfordringer, 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 privatbil til fordel for satsninger på kollektiv trafik. Industrisamfundets 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 at 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, er baseret på forståelige værdier, og 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 besvarelsen 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 bevarer den stillede opgave.

17 / 23062 Indkøb 50.000 KR

ØRESUNDSPARLAMENTET

Imitio v/ Christian Borch og Uffe Lind

Klar Arkitekter v/ Henning Stüben og Dorte Børresen

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 - prisværdigt 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 aktiviteten i andre planlægningsorganer. Den funktion man tilskriver det mobile parlament – at identificere og frembære regionale matters of concern – vil være i konstant konkurrence med det, en stadig mere dominerende og dagsordensættende medieindustri lever af. Forslaget undlader også at diskutere, hvordan den massive satsning på matters of concern - som må formodes at ville have en tendens til at beskæftige sig med det aktuelle og nærværende - forholder sig til nødvendigheden af langsigtede satsninger – og hvordan man sikrer, at de langsigtede og overordnede problemer og mål overhovedet bliver formuleret i den lokalt orienterede procedure. Endelig peger de komplicerede relationer mellem de politiske organer og ekspertorganerne på nogle problemstillinger, som burde have været diskuteret.

Fokuseringen på den politiske og administrative struktur fører naturligvis også med sig, 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.

50 / 15724 . Indkøb. 50.000 kr.

UNIK VIA KOMPLEMENTERING

Inside out architecture v/ Dominic Balmforth

City Foerster v/ Oliver Seidel

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 landskaber eller zoner, hvis profil spejler eksisterende programatiske 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 prioritering af steder og programmer i forhold til langsigtede visioner. Planlægningen må ske som en ny sammentænkning af strategier, aktører og organisatoriske strukturer og sigte på at skabe tro på udviklingen og opnå lokale aktørers opbakning.

Forslaget rummer en meget omhyggelig diskussion af globaliseringens konsekvenser og de samfundsmæssige forudsætninger i øvrigt, og det forbindes til overvejelser over, hvorledes den regionale udvikling og strategi kan forankres i globaliserings- og internationaliserings processer. Der introduceres som et interessant princip det, der kaldes: komplementering – at regionens forskellige dele og byer skal komplementere hinanden med hver deres identitet som tilsammen danner en fælles identitet med plads for mange grupper og livsformer. Der er også en klar diskussion af planlægningsprincipper og planprocesser. Men når det kommer til konkretiseringen af komplementerings-principperne på zoner og byer, bliver jagten efter en speciel profil imidlertid temmelig anstrengt og ender med nogle forslag til specialisering af de enkelte dele af regionen, som virker totalt urimelig, og som i sin yderste konsekvens vil producere en form for segregering. Det er derfor de indledende afsnit, der bærer præmieringen.

Trafik

Forslagets regionale strukturering medfører desværre store krav til infrastrukturen, men hvor de stillede forslag ikke virker særligt gennemtænkte. Ringbanen som fødelinie til højhastighedsnettet medfører stor omvejskørsel, eksempelvis fordi der ikke er let forbindelse mod syd hhv. nord. Der foreslås nye

togforbindelser i yderkanten af regionen, hvor der stort set ikke er efterspørgsel (en række har da også tracéer, hvor man tidligere har opgivet togdrift), højhastighedsnet og ringbanen er tilsyneladende ikke forbundet til Kastrup, og ligeledes er den indre "leisure loop" ikke forbundet med centrum af København. 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 postuleret, at bilismen vil falde. Alt-andet-lige vil en sådan regional udvikling netop medføre øget bilbrug fremfor øget kollektiv brug, idet en spredning af aktiviteter – modsat en fortætning – alt-andet-lige er væsentligt dyrere at betjene med højklasset kollektiv transport end med bilismen.