

Aarhus Kommune og etableringen af en politisk ramme- struktur for den østjyske byregion

Baggrunden for udviklingen af *Business Region Aarhus* 1993-2001

AF HENRIK MØLGAARD FRANDSEN

Miljøministeriet udpegede i Landsplanredegørelsen i 2006 officielt 17 kommuner fra Randers i nord til Kolding i syd som en funktionel byregion. Den østjyske byregion har efterfølgende haft stor national bevågenhed, og i regionen etablerede en række østjyske kommuner i 2012 et formelt erhvervspolitisk samarbejde, der hedder *Business Region Aarhus*. Der er tale om et ambitiøst samarbejdsforum mellem p.t. 12 kommuner. Forud for dette – og før Landsplanredegørelsen i 2006 – er der imidlertid en længere forhistorie. Et ganske væsentligt element i denne fortælling er, at Aarhus Kommune allerede fra begyndelsen af 1990'erne arbejdede målrettet for at danne et stærkere erhvervsorienteret samarbejde i regionen på tværs af kommunegrænserne.

I denne artikel belyses Aarhus Kommunes ageren i forhold til udviklingen af den funktionelle byregion i Østjylland. Fokus er på etableringen af det erhvervspolitiske bysamarbejde i regionen i perioden fra 1993 til 2001. På baggrund af forskningslitteratur, komparative studier og en empirisk gennemgang af to cases inden for området, vil de udfordringer, som Aarhus Kommune stod over for i perioden blive analyseret, samtidig med at kommunens ageren vil blive vurderet.

I artiklen påvises det, at Aarhus Kommune allerede fra starten af 1990'erne begyndte at operere mere aktivt i forsøget på at binde de nærmeste kommuner tættere sammen i et mere forpligtende erhvervspolitisk samarbejde. Disse erfaringer skulle vise sig at få stor betydning for den nuværende erhvervspolitiske rammestruktur for Østjylland, idet fundamentet for *Business Region Aarhus* hermed blev lagt. Samtidig påvises det i artiklen, at ideen og begrebsforestillingen om en større funktionel østjysk byregion, der indbefattede både Aarhus- og Trekantsområdet, faktisk var fuldt udviklet allerede i slutningen af 1990'erne, altså adskillige år inden Landsplanredegørelsen i 2006.

Indledning

I denne artikel gennemgås empirisk udviklingsforløbet i to konkrete cases af regionale bysamarbejder i perioden 1993-2001. De to cases har begge spillet en rolle i forhold til udviklingen af det i 2012 etablerede *Business Region Aarhus*. Med henblik på at placere den regionale historie i en større geografisk og forskningsmæssig sammenhæng indledes med en kort gennemgang af den seneste byregionale udvikling og forskning. Sidstnævnte vil have fokus på krydsfeltet mellem byregional udvikling og etableringen af en politisk rammestruktur. Efter de to cases vil Aarhus Kommunes ageren blive vurderet, idet udviklingsforløbet bliver stillet over for de byregionale problemstillinger, som indledningsvis er blevet behandlet.

I de to cases bliver der redegjort for Aarhus Kommunes ageren som politisk aktør i forhold til at få udviklet og etableret et byregionalt samarbejde i Østjylland i perioden fra starten af 1990'erne og frem til starten af 00'erne. Inden for den historiske forskning er det stærkt begrænset, hvad der er publiceret inden for denne periode. Centrale årsager er kildematerialets begrænsede tilgængelighed

samt at udviklingstendensen omkring bysamarbejder er af relativ ny karakter. På baggrund af det nyligt tilgængelige arkiv fra den tidligere erhvervschef (1991-2005) i Aarhus Kommune, Michael O. Bruun afdækkes, hvorledes Aarhus Kommune håndterede de to mest centrale bysamarbejder, som kommunen var involveret i fra starten af 1990'erne til starten af 00'erne.¹ Den empiriske gennemgang viser samtidig, at erhvervsafdelingen var helt afgørende for kommunens generelle engagement i bysamarbejde. Erhvervsafdelingen var således typisk kommunens forlængede arm og repræsentant i de enkelte samarbejdsfora og stod dertil for at specificere indholdet af de konkrete samarbejdsprojekter på vegne af Aarhus Kommune. På den baggrund viser arkivgennemgangen, at der er en ganske tæt kobling mellem udviklingen af overkommunale bysamarbejder og erhvervsfremmeområdet.

Arkivmaterialet indeholder detaljerede rapporter fra de enkelte projekter, interne overvejelser fra kommunens side samt viser den kronologiske udvikling og kommunikationsudveksling såvel internt som eksternt i kommunen. Arkivet giver dermed et indblik i både Aarhus Kommunes prioritering og den strategi, som kommunen benyttede i forsøget på at udvikle regionens politiske samarbejde.² Den empiriske gennemgang fokuserer på to af de regionale samarbejdsfora, som Aarhus Kommune engagerede sig i over perioden. Det drejer sig om "10-kommuner samarbejdet" og det "Det Østjyske Bybånd". De to fora er noget forskellige – både i forhold aktørkredsen, tidsspændet, den geografiske spændvidde og succesraten – men de har den fællesnævner, at de udgjorde et væsentligt præludium til de forsøg, der har været siden årtusindskiftet på at udvikle et tættere integreret regionalt bysamarbejde i Østjylland, og som i dag er kulmineret med samarbejdet *Business Region Aarhus*.³

Den byregionale kontekst

Siden højkonjunktoren i starten af 1990'erne har erhvervsliv og bosættelsesmønsteret i stigende grad koncentreret sig omkring stadig færre geografiske urbane centre. Denne tendens, der primært er dikteret af markedskræfternes geografiske behov for en stadig større økonomisk og demografisk kritisk masse, kan aflæses på såvel dansk som globalt plan. Hvor mange byer og regioner har mærket affolkning og negativ økonomisk vækst, så har andre byer og regioner oplevet en voldsom demografisk og økonomisk vækst. Som sådan er det ikke en unik historisk udvikling, men det bliver det imidlertid, når man ser på den voldsomhed, hvormed de største byområder ekspanderer på bekostning af de mange rurale og andre byområder, der står tilbage som "tabere" i konkurrenceforløbet de seneste årtier.⁴ En central faktor i denne udvikling har været samspillet mellem personer, varer, kapital, informationer/viden og den infrastruktur, der har bundet regionen sammen indadtil og koblet regionen eksternt i forhold til andre regioner. Det mere eller mindre eksplicitte krav om en stadig større kritisk masse har medført, at de ekspanderende byer i stigende omfang ikke blot er vokset fysisk i det nære opland, men også har sat deres tydelige regionale præg, idet flere byer i den pågældende region indgår i et stadig tættere integreret arbejdsmarked bl.a. kendetegnet ved en betydelig pendling og trafikal interaktion internt i regionen. Denne udvikling har bevirket, at man i stigende grad planlægningsmæssigt, politisk, økonomisk og kulturelt opererer med og forstår de ekspanderende byer som egentlige funktionelle byregioner.⁵

Et centralt forskningsområde i forbindelse med den byregionale udvikling har været, hvordan de ekspanderende byregioner bedst muligt organiserer udviklingen på det politisk administrative plan, så der bliver etableret en politisk rammestruktur, der afspejler den funktionelle virkelighed.⁶ Den hollandske forsker Evert Meijers har opstillet tre centrale områder, hvor de enkelte byer i en funktionel byregion kan opnå store fordele ved at få etableret et sådant regionalt politisk samarbejde:

- **Udnyttelse og koordinering af ressourcer ift. benyttelse af faciliteter og serviceydelser i regionen, så man opnår den nødvendige kritiske masse.** Derved forstås, at virksomhederne i regionen kan udnytte arbejdskraft, serviceydelser og kundegrundlaget i hele regionen.
- **Udvikling af en balanceret erhvervsmæssig komplementaritet.** Hvorved forstås at regionen udnytter den erhvervsmæssige arbejdsfordeling, så de forskellige sektorspecialiseringer i regionen bedst muligt understøtter hinanden.
- **Optimering af regionens fysiske diversitet samt sikring af kvaliteten af de åbne rum i regionens fysiske planlægning.** Her forstås først og fremmest, at politikerne sikrer en regional forskellighed i byrum og i naturen, så man undgår en ukontrolleret byudvikling til skade for kultur og naturen. Sidstnævnte er i stigende grad også et konkurrenceparameter, når man ser på erhvervs- og personlokalisering byregionerne imellem.⁷

Ud over de nævnte tre punkter bør også et fjerde centralt punkt føjes til listen over potentielle gevinster ved udviklingen af en fælles regional politisk rammestruktur, nemlig:

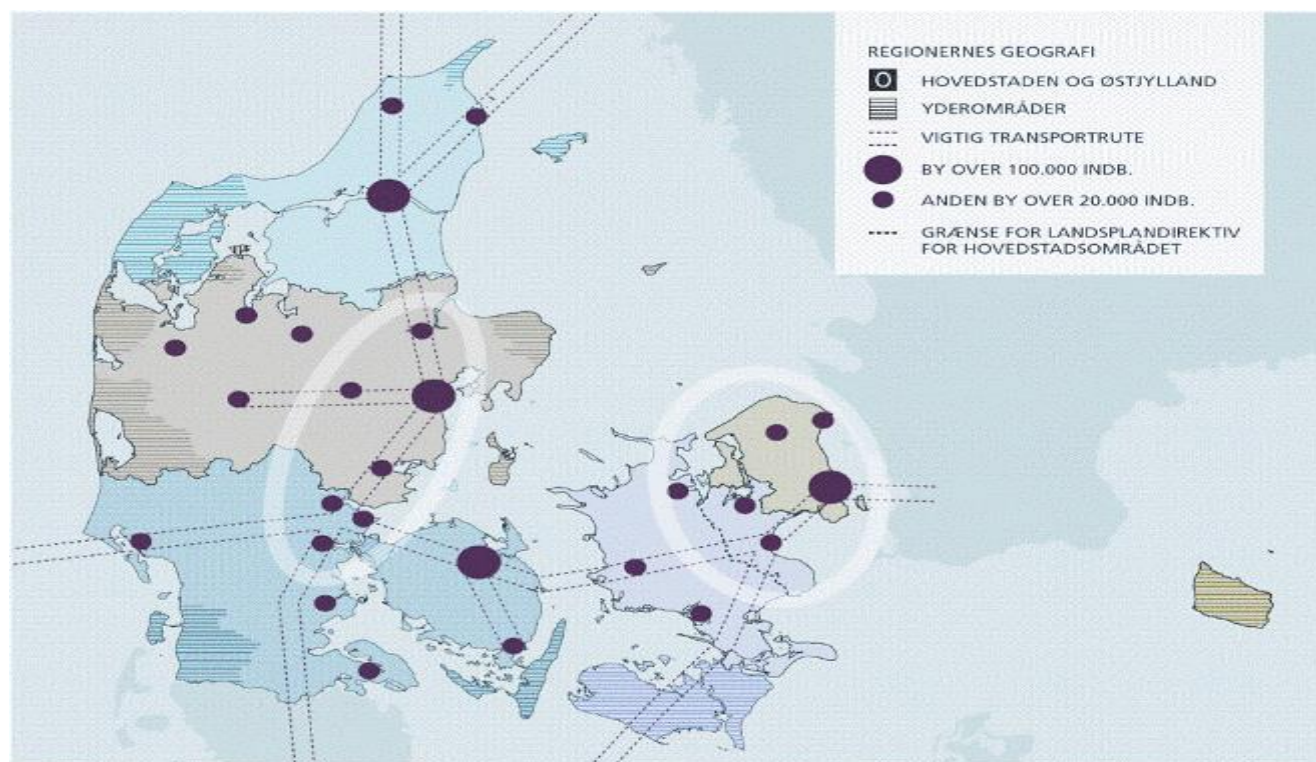
- **Udviklingen af den regionale transport-infrastruktur.** I den forbindelse står en byregion væsentlig stærkere, når det kommer til finansieringen og gennemførelsen af større infrastrukturelle anlægsinvesteringer, såfremt man kan koordinere sine politiske ønsker som én samlet regional enhed. Det gælder både ved fordelingen af de nationale anlægsmidler men også ift. at få del i EU anlægsmidler.⁸

Hvor der er store fordele forbundet med etableringen af en regional politiske rammestruktur, så er etableringen af en sådan ofte udfordret af en række forhindringer. Udviklingen af en ny regional politisk rammestruktur vil således ofte møde forskelligartet modstand afhængigt af den givne byregions særegne karakter, historie, ressourcer og den nationale kontekst.⁹

Flere af de byregioner som er udviklet siden 1990, har stået over for konkrete udfordringer i udviklingen af regional politisk rammestruktur, der favner regionens geografiske udformning, idet fraværet af matchende funktionelle, kulturelle og politisk administrative rammer har været udtalte fra starten af.¹⁰ I sådanne tilfælde er det væsentligt at fokusere på opbygningen af nogle få klart definerede samarbejdsprojekter i starten af samarbejdet for derigennem at få opbygget den nødvendige gensidige tillid internt i regionen. Dette giver i flere tilfælde grobund for mere ambitiøse samarbejdsprojekter på et senere tidspunkt samtidig med, at samarbejdet kan blive italesat og udvikle en mere klar identitet i administrativ og offentlig regi.¹¹

Sidstnævnte tilgang har der imidlertid ofte ikke været nok fokus på, når man ser på udviklingen af de funktionelle byregioner, der har udviklet sig de seneste årtier. I europæisk og international sammenhæng er der derfor også ganske mange eksempler på byregioner, som ikke udnytter de ovennævnte potentielle fordele, der er forbundet med en funktionel byregion, idet det ikke lykkes dem at få udviklet den nødvendige politiske rammestruktur.¹²

I en dansk sammenhæng har man kunne aflæse den byregionale udvikling i de Landsplanredegørelser, der er blevet udarbejdet siden 2006, idet de centrale myndigheder her har forsøgt at udpege landets byregionale vækstcentre samt søgt at tage hensyn til denne udvikling i den offentlige planlægning. Når man ser på den danske byudvikling fra 1990 og frem er et af de mest centrale karakteristika, at væksten især har koncentreret sig omkring landets to største byer, København og Aarhus, og at disse to områder har udviklet sig til de to mest markante danske byregioner.¹³



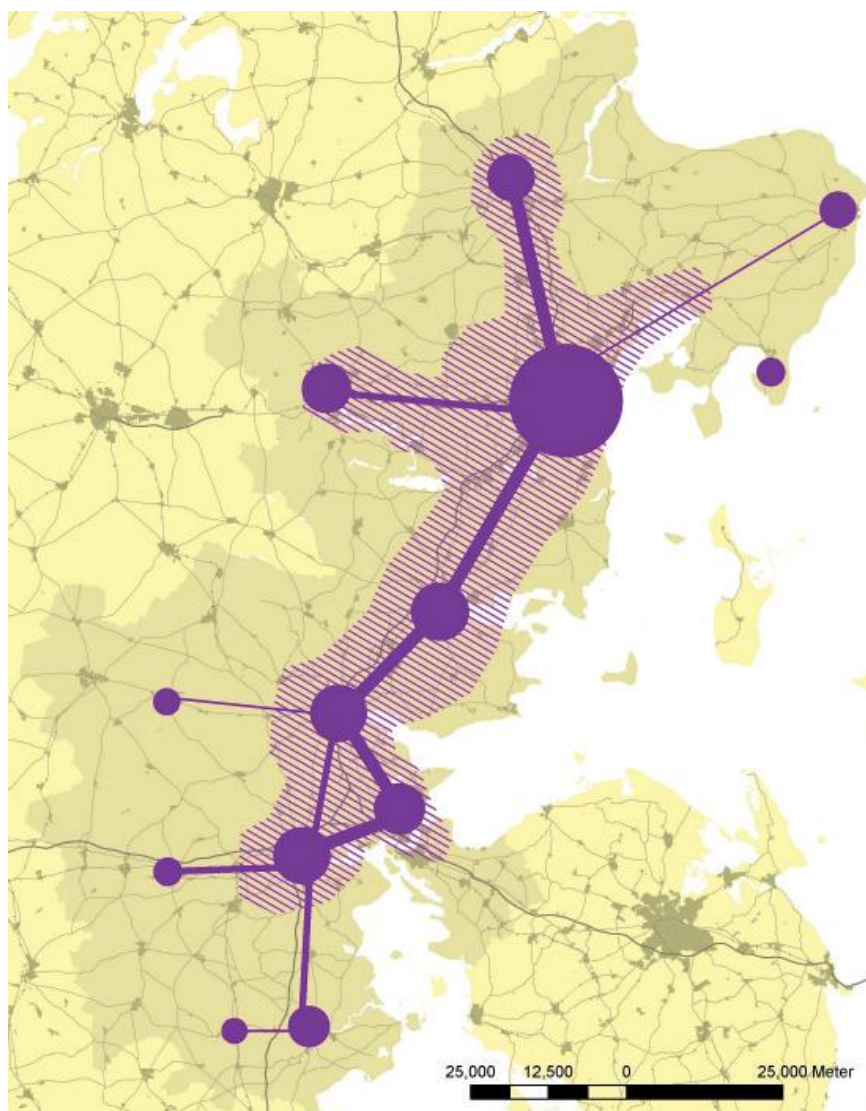
Figur 1. Landsplanredegørelsen 2006, Regionernes geografi med angivelse af de to centrale byregioner i Danmark. Kilde: Landsplanredegørelsen 2006, gengivet med tilladelse fra Miljøministeriet.

Med Strukturreformen i 2007 tog man i dansk sammenhæng ganske vist et spring mod større lokale og regionale forvaltningsenheder, idet de førhen 271 primærkommuner blev samlet til 98, mens de 13 amtskommuner blev nedlagt og erstattet af 5 regioner. Det primære hensyn i den sammenhæng var dog først og fremmest en effektivisering og smidiggørelse af den offentlige sektor i en mere bred sammenhæng. De byregionale udviklingstendenser, som blev skitseret i Landsplanredegørelsen i 2006, var således ikke et særskilt sigte med Strukturreformen.¹⁴ Som beskrevet ovenfor, så er der ganske langt fra at blive identificeret som en funktionel byregion til at opnå de fordele, der potentielt set er forbundet med den funktionelle byregion. Den østjyske byregion omkring Aarhus er i den forbindelse ingen undtagelse. Siden starten af 1990'erne har der været forskellige forsøg på at udvikle tværgående bypolitiske samarbejdsfora, der bedre kunne samle regionen politisk.

Disse bysamarbejder har ofte haft forskellig karakter. Således har de adskilt sig omkring aktørinddragelse, angående formen og organiseringen af samarbejdet, haft varierende ambitionsniveauer, og adskilt sig i forhold til de samarbejdsemner der er blevet fokuseret på – om end de ofte involverer erhvervsudvikling i en eller anden form. Derudover skal tilføjes, at de forskellige samarbejder ofte har overlappet hinanden tidsmæssigt. Det gælder også de to cases, som gennemgås i det følgende.

Det Østjyske bybånd 1999-2001¹⁵

I starten af december måned 1999 mødtes 12 borgmestre fra Østjylland samt amtsborgmestrene fra Aarhus og Syddjyllands amter på Aarhus Rådhus for at indlede det bypolitiske samarbejde, som skulle få navnet ”Det Østjyske Bybånd”.¹⁶ En central figur for initiativets fødsel var Horsens’ daværende borgmester, Vagn Ry Nielsen, som anså det nye bysamarbejde for en helt afgørende modvægt over for Øresundsregionen. Godt en uge efter mødet på Aarhus Rådhus forklarede Horsens-borgmesteren baggrunden for det nye samarbejde i en artikel i Aarhus Stiftstidende. Heri anførte han, at Danmark var i fare for en skævvridning, hvor hovedstadsregionen ville sejle Østjylland agterud, med mindre der blev foretaget konkrete initiativer, der bandt regionen bedre sammen. Ifølge Nielsen var de enkelte kommuner for små og manglede den nødvendige kritiske masse til at kunne konkurrere med de større byregioner i Europa, men sammen kunne de med deres tilsammen godt 750.000 indbyggere udgøre en konkurrencedygtig byregion. Borgmesteren konkretiserede desuden mulige målsætninger for det nye bysamarbejde inden for undervisning, hospitals- og kultursamarbejde samt infrastrukturprojekter inden for primært baneområdet.¹⁷



Figur 2. Det Østjyske Bybånd illustreret på baggrund af trafikal interaktion. Mønstret for pendling, indkøbs og fritidsture i det østjyske bybånd kan beskrives som forbindelser af forskellig ”tyngde” mellem en række centre eller noder for interaktion; samt et større kerneområder med omfattende vækst i pendling og transport. Figuren er udarbejdet for By og Landsskabsstyrelsen i 2008 og er beregnet på grundlag af ture mellem zoner hentet fra Transportvaneundersøgelsen (TU) for årene 1997, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003 og 2006, Kilde: Harder (m.fl.) 2008 for By- og Landsskabsstyrelsen. Gengivet med tilladelse fra Miljøministeriet.

Som opfølgning på det indledende borgmestermøde i starten af december 1999 var næste skridt, at erhvervsafdelingen i Aarhus Kommune skulle lave et udkast til, hvordan projektet skulle komme videre. I oplægget, der blev udarbejdet umiddelbart inden de involverede parter skulle mødes igen i midten af januar 2000, lavede erhvervsafdelingen en skitsering af forskellige strategier for, hvordan samarbejdet kunne gribes an i det videre forløb. Køreplanen tog udgangspunkt i de diskussioner omkring samarbejdet, som borgmestrene havde haft i december måned 1999.

Angående samarbejdets indhold så var fem områder i spil. Det drejede sig om udviklingen af den fælles infrastruktur, bysamfundenes styrkepositioner, bysamfundenes uddannelses- og videnskompetencer, udvikling af bysamfundenes kulturtilbud og udvikling af en fælles markedsføringsplan for hele regionen. Erhvervsafdelingen fastslog, at hver af de fem områder krævede en grundig analyse, såfremt de skulle inddrages som satsningsområder for det fælles østjyske samarbejde.

I forhold til samarbejdets form så fastslog erhvervsafdelingen, at det var den generelle indstilling, at samarbejdet ikke måtte føre til en egentlig sekretariatsfunktion, hvilket derfor fordrede, at det var ”direktørkredsen” – altså de respektive kommunaldirektører – der skulle varetage samarbejdets udøvende funktion.¹⁸ Arbejdsformen blev derfor, at direktørkredsen løbende lavede udkast til, hvorledes samarbejdet skulle udvikles. Forslagene blev derpå taget op, når borgmestrene mødtes i ”borgmesterkredsen”, hvorpå de givne beslutninger efterfølgende blev sendt tilbage til direktørkredsen med henblik på, at beslutningerne skulle implementeres.

Notatet forholdt sig også til spørgsmålet omkring samarbejdets geografiske udformning. Her havde der tidligere været udtrykt ønske fra Herning, Ikast og Viborg om, at de gerne ville være en del af samarbejdet.¹⁹ I forhold til dette spørgsmål anbefalede erhvervsafdelingen, at man i første omgang fik forankret samarbejdet med de partnere, som allerede deltog i samarbejdet. Desuden bemærkes det i notatet, at der på mødet den 5. december havde været ”en tydelig tendens til, at byerne syd for Horsens havde andre interesser at varetage og derfor var mere end lunkne. Hertil kom at Vejle Amt nærmest var imod et reelt samarbejde”.²⁰ I notatet anbefaledes derfor, at det ville være rart hurtigt at få klarhed over, hvor de enkelte parter stod, da ”en halvhjertet deltagelse, eller det der er værre, jo kan stoppe enhver reel udvikling”.²¹ Desuden blev det anført, at et mere slagkraftigt samarbejde kunne gå fra Horsens i syd til Randers/Grenå i nord og til Herning i vest, og at en generel drøftelse af samarbejdets geografiske udformning ville være gunstigt at få på banen så hurtigt som muligt.²²

Frem mod det næste møde i borgmesterkredsen, der skulle finde sted den 12. marts 2000, gik direktørkredsen videre med at forberede samarbejdets udformning.²³ I forhold til de ideer, der var i spil i januar 2000 omkring samarbejdets udformning, så var direktørkredsen i starten af marts måned kommet frem til en betydelig indsnævring af de temaer, som samarbejdet skulle fokusere på. Således var feltet nu indsnævret til at skulle fokusere på en forbedring af regionens infrastruktur, der blev begrænset til den bane-, vej- og havbaserede infrastruktur.²⁴ Det andet satsningsområde skulle være international markedsføring, hvor de tre regionale investeringsorganisationer, som samarbejdet dækkede over, skulle indgå i et tættere samarbejde.²⁵

Tre temaområder faldt ud under henvisning til, at de burde afvente fremlæggelsen af en igangværende erhvervsredegørelse samt handlingsplan, som var under udarbejdelse.²⁶ De tre samarbejdsområder omhandlede udvikling af bysamfundenes styrkepositioner, bysamfundenes uddannelses- og videnskompetencer og fælles markedsføring/lobbyvirksomhed over for regeringen og folketetinget. Endelig indstillede direktørkredsen, at det helt blev udelukket at lave en fælles indsats af bybånd-regionen inden for feltet ”national markedsføring”, idet ”den naturlige indbyrdes konkurrence ikke skønnes at give plads for meningsfulde fælles initiativer”.²⁷

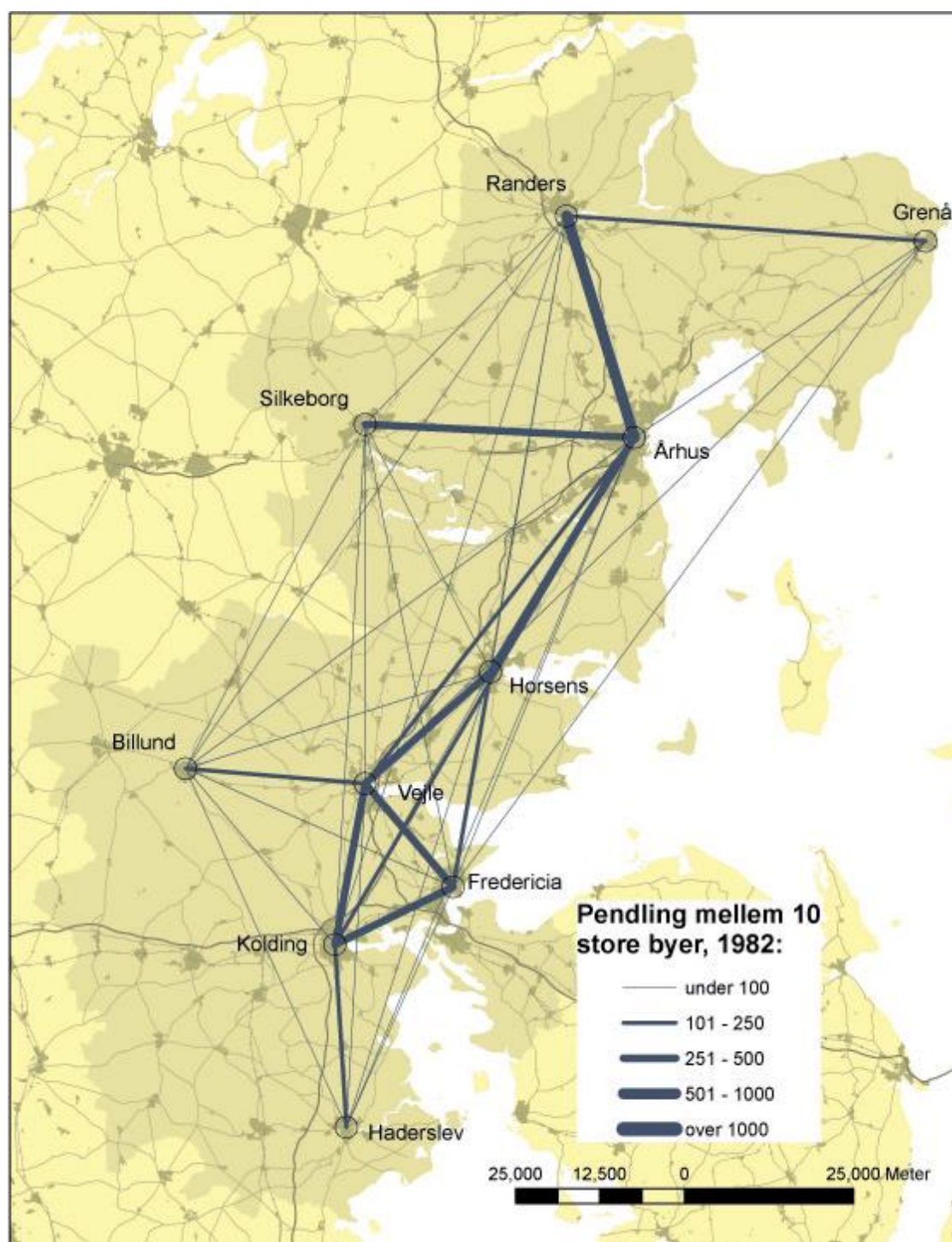
I forhold til de fem temaområder som direktørkredsen havde haft i spil for samarbejdets videre udformning i starten af januar 2000, var det således et kraftigt reduceret oplæg, der blev indstillet som muligt for samarbejdets videre procesudvikling.

Direktørkredsen havde i slutningen af januar haft et møde, hvor temaerne, formen på samarbejdet og samarbejdets geografiske udformning var blevet specificeret nærmere og antog form af det oplæg, som direktørkredsen kom frem til i oplægget til borgmestrene i marts måned 2000. Af et internt referat fra direktørkredsen fremgår det, at det var de to amter, der under henvisning til den igangværende undersøgelse som amterne på daværende tidspunkt forestod, placerede flere af temaerne til ”hjørneflaget”. Desuden viser referatet, at lufthavnssagen blev lukket ned af Horsens kommunaldirektør Ole Have Jørgensen og amtsdirektøren for Vejle Amt Palle Lund, samtidig med at Poul Erik Jensen, stadsdirektør for Aarhus Kommune, på dette punkt anerkendte, at lufthavnsområdet var ”en lukket sag”.²⁸ Aarhus Amt tilkendegav lige ud, at man herfra ”slæbte lidt på fødderne” i forhold til planerne for et tæt bybåndssamarbejde i det østjyske, idet amtet satte sin lid til, at et andet tværregionalt samarbejdsinitiativ i form af den Jysk-Fynske Erhvervsredegørelse, som var forankret hos især Aarhus Amt, skulle spille den dominerende rolle for det tværregionale erhvervssamarbejde fremadrettet.²⁹ Det følgende borgmestermøde i Kolding var i bund og grund en blåstempling af direktørkredsens oplæg. Således blev direktørkredsen anmodet om at gå videre med de to områder, analyse af den fælles infrastruktur inden for person- og fragttransport samt en analyse af området international markedsføring. Stadsdirektøren i Aarhus Poul-Erik Jensen skulle fortsat fungere som formand for direktørkredsen med mandat til at nedsætte relevante arbejdsgrupper og træffe aftale med eventuelle eksterne konsulenter. Dertil skulle de deltagende amter og kommuner inden 5. april give tilsagn om at stille et samlet beløb på 400.000 til rådighed for udredningsarbejdet. Borgmestrene blev slutteligt enige om at mødes igen den 27. august og 12. november samme år, for at fastsætte de videre rammer for samarbejdet.³⁰

Ved det efterfølgende direktørmøde i Horsens blev det besluttet, at arbejdsgruppen skulle arbejde videre med to primære satsningsområder, nemlig infrastrukturen og regionens internationale markedsføring. Kommissoriet for de to områder blev nærmere fastlagt. For infrastrukturområdet gjaldt det, at der skulle laves en analyse af den interne infrastruktur for gods- og persontransport pr. tog, bil/lastbil og skib fra Randers i nord til Kolding i syd. Målsætningen skulle være at få påpeget statslige, amtslige og kommunale investeringer, som kunne binde regionen bedre sammen. Dertil skulle laves en kortlægning af bybåndets forbindelser med såvel den nære som den fjerne omverden. Denne gruppe blev opfordret til hurtigst muligt at få et eksternt konsulentfirma til at bistå med analysen.³¹

I direktørkredsens beslutningsreferat blev anført, at der herskede noget uenighed om to forhold efter det seneste borgmesterkredsmøde. Det drejede sig om udbygning af vejforbindelsen til Billund Lufthavn samt elektrificering af baneføringen. Direktørkredsen opfordrede imidlertid til, at de to områder blev inddraget i den nedsatte arbejdsgruppe, der skulle tage sig af infrastrukturen.³² Den anden gruppe, der skulle varetage regionens internationale markedsføring, blev ledet af erhvervschef ved Aarhus Kommune Michael O. Bruun. Gruppen skulle analysere nærmere, hvorledes de tre regionale investeringsfremmesekretariater (RIFO’er), som regionen dækkede over, skulle blive mere konkurrencedygtige i forhold til pendanten i hovedstadsområdet *Copenhagen Capacity* og samarbejdsdygtig i forhold til det nationale organ for erhvervsfremme *Invest in Denmark*. I gruppens arbejdsopdrag indgik desuden, at det skulle undersøges, hvorvidt det ville være en fordel med en eventuel sammenlægning af de tre RIFO’er.³³

Angående de to initiativområder om regionens erhvervsmæssige styrkepositioner og uddannelses- og videnskompetenceområdet, så besluttede direktørkredsen, at nedsætte en ”følgegruppe”, der skulle holde øje med konklusionerne, som den jysk-fynske erhvervsredegørelse ville komme frem til.³⁴



Figur 3. Pendling mellem ti store byer i Østjylland i 1982. Kortet viser omfanget af pendling mellem 10 store byer, uanset retning, inden for det østjyske bybånd i 1982. Kun pendling fra det ene byområde til det andet er medtaget på kortet. Opgørelsen er foretaget på grundlag af pendling mellem sogne trukket fra den Registerbaserede Arbejdsstyrkestatistik. Kilde: Harder (m.fl.) 2008 for By- og Landskabsstyrelsen. Gengivet med tilladelse fra Miljøministeriet.

Arbejdet frem mod sommeren 2000

Efter de indledende beslutninger i starten af 2000 gik arbejdet nu i gang i de to arbejdsgrupper og følgegruppen. Hurtigst var arbejdsgruppen vedrørende den internationale markedsføring.³⁵ I slutningen af juni-måned 2000 var denne arbejdsgruppe klar med en egentlig indstilling. Heraf fremgik, at man overordnet set var enige om, at de tre RIFO'er hver for sig var for små til at varetage en overbevisende international markedsføring og profilering af de enkelte regioners styrkeområder. Gruppen opfordrede derfor til, at der blev taget skridt mod en fælles markedsføringsstrategi for hele det østjyske byområde. Arbejdsgruppen opfordrede samtidig til, at der blev udarbejdet en fælles analyse inden for dette område af et eksternt konsulentfirma.³⁶ Af et internt notat fra Aarhus Rådhus fremgår det, at arbejdsgruppen var noget delt, idet Aarhus-området arbejdede for, at man skulle gå i retning af fusion mellem de tre sekretariater, mens "repræsentanterne fra trekantområdet har været meget henholdende indtil nu".³⁷ Desuden var det opfattelsen på Aarhus Rådhus, at arbejdsgruppen, der var nedsat indenfor infrastrukturområdet, var noget fodslæbende, og havde særdeles svært ved at nå frem til konkrete resultater.³⁸

At der var uenighed viste sig igen få uger efter, idet Aarhus Amt gjorde indsigelse imod det forslag, som arbejdsgruppen for udvikling af international markedsføring havde rundsendt til intern godkendelse den 30. juni. Aarhus Amt ville i den forbindelse ikke afsætte penge til en ekstern undersøgelse af dette område. Amtet understregede, at der kun var afsat penge til infrastrukturen i regi af bybåndsinitiativet. Erhvervschefen i Aarhus Kommune måtte derfor gå med til at fjerne de linjer i forslaget, der angav, at det samlede projekt havde en fælles økonomisk ramme på 400.000 kr.³⁹ Af arbejdsgruppens forslag af 30. juni 2000 kan man desuden se, at de formuleringer omkring en egentlig fusion af de tre RIFO'er, som havde været i cirkulation i forslaget til udkastet af 23. juni 2000, helt var blevet fjernet.⁴⁰ Amtet og Trekantsområdets modvilje mod at give de oprindeligt berammede penge til det fælles initiativ signalerede deres noget lukne indstilling til projektet – en indstilling som Aarhus Kommune havde fornemmet fra projektets startfase. At de tre RIFO'er skulle eksistere som fortsat selvstændige enheder i arbejdsgruppens endelige forslag, må også tilskrives Trekantsområdets generelle modvilje over for udviklingen af en egentlig fælles ramme i bybånds-regi.

En indikator på at Aarhus Amt havde en særdeles lunken holdning til projektets videre udvikling kom samtidig til udtryk, da infrastrukturgruppen, som blev ledet af Aarhus Amt, ikke kunne leve op til de fastsatte deadlines. Således stod det klart umiddelbart inden sommerferien 2000, at den eksterne undersøgelse ikke kunne leveres til direktør- og borgmestergruppens møder i august.⁴¹

Perioden efter sommeren 2000

Forinden direktørmødet den 15. august lykkedes det Cowi/arbejdsgruppen for infrastruktur at få rundsendt en foreløbig statusrapport omkring regionens interne og eksterne infrastruktur for person- og godstransport.⁴² Den endelige rapport forelå til borgmestermødet den 27. august. De to skrivelser angav ikke nogen prioritering i den lange række af forslag til forbedringer af den østjyske infrastruktur.⁴³ Direktørkredsen kunne imidlertid blive enig om to forslag, som man anbefalede borgmesterkredsen at gå videre med. Det drejede sig om en opgradering af den østjyske motorvej og en elektrificering af den jyske længdebane fra Fredericia og nordpå. Inden for det andet store arbejdsområde anbefalede direktørgruppen, at der skulle gennemføres en mere tilbundsående analyse af mulighederne for at tiltrække flere investeringer til området, og at der blev udarbejdet en fælles markedsføringsprofil på udvalgte områder samt en fælles e-portal.⁴⁴

Det var særdeles småt med de konkrete resultater i bybåndsinitiativet efter direktørmødet den 15. august 2000. På infrastrukturuområdet var borgmestrene enige om, at gå videre i samarbejdet omkring de to centrale områder, som direktørgruppen havde fremhævet. Den generelle opfattelse var, at Cowi havde begået en god rapport, der kunne danne grundlag for et videre samarbejde inden for området. Dertil var der enighed om, at der blev foretaget en prioritering af de mange områder, som rapporten fremhævede. Centralt var det imidlertid, at man besluttede, at det skulle ”vedlægges/indarbejdes” i det udredningsarbejde, der var i gang omkring den Jysk-Fynske Erhvervsredegørelse.⁴⁵ Sidstnævnte tilgang blev også tilfældet for det andet store arbejdsområde, idet arbejdet vedrørende den internationale markedsføring også konkluderende fik denne skæbne – dette skyldtes ikke mindst en kraftig agiteren fra amtsborgmesteren i Aarhus Amt Johannes Flensted-Jensen. I det hele taget fyldte Den Jysk-Fynske Erhvervsredegørelse rigtig meget i beslutningsreferatet. Ikke blot blev bybåndsinitiativets to ”prestigeområder” nu i høj grad bundet op på udviklingen i det andet erhvervsforum, også det afsluttende punkt på borgmestrenes dagsorden – orientering om Den Jysk-Fynske Erhvervsredegørelse – optog meget plads i mødereferatet.⁴⁶ Arbejdet omkring bybåndsinitiativet fortsatte, men det var i stigende grad i skyggen af det andet tværkommunale/regionale samarbejde som simultant var under udvikling. Dog besluttede borgmestergruppen, at man skulle gå konkret videre inden for et særskilt område, idet der skulle arbejdes videre med at få elektrificeret strækningen nord for Fredericia.

I et forsøg på at presse daværende trafikminister Jacob Buksti til at gøre noget ved elektrificeringen af banenettet, sendte borgmesteren i Aarhus, Flemming Knudsen, et brev til trafikministeren på vegne af samtlige 25 borgmestre og de tre amtsborgmestre langs den jyske længdebane fra Kolding/Fredericia til Frederikshavn. I brevet anmodede de jyske politikere om, at trafikministeren ikke ville blokere for en elektrificering af strækningen, da borgmestrene var bevidste om, at man fra Christiansborgs side var i færd med en milliardinvestering i nye dieseldrevne tog, samtidig med at der ikke var sat penge af til elektrificering.⁴⁷ Trafikministeren var imidlertid ikke til sinds at ændre sin holdning, og fastholdt sin beslutning om at satse på dieseltog frem for elektrificering af den jyske længdebane.⁴⁸

Samarbejdets sidste krampetrækninger

I slutningen af 2000 gennemførtes de sidste møder inden for bybåndsinitiativet. I løbet af november måned havde man først møde i direktørkredsen og efterfølgende i borgmesterkredsen. Begge fora stod over for problemstillingen om, hvordan det østjyske bybåndsinitiativ skulle placere sig over for Den Jysk-Fynske Erhvervsredegørelse. Forinden havde deltagerne fået tilsendt redegørelsens konklusioner, der involverede otte større indsatsområder og 40 initiativområder. Redegørelsen var af et langt større emnemæssigt format end de initiativer, der var taget i regi af bybåndssamarbejdet. I sin gennemgang af redegørelsen på borgmesterkredsens møde den 12. november, gjorde amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen klart, at det skulle være op til det jysk-fynske samarbejde at komme med input til regeringen, der snart skulle lave planerne for de følgende 10 års trafikinvesteringer. Også inden for erhvervsfremmeområdet måtte bybåndsinitiativet kapitulere *vis à vis* amtets alternative samarbejde, idet sidstnævnte arbejdede med en ”Fælles Vstdansk Investeringsfremmeorganisation”, der var en parallel til de planer, man havde lavet for bybåndsinitiativet – blot dækkende et langt større område. Man blev derfor enige om foreløbig at sætte erhvervsfremmeområdet i bero, indtil dette satsningsområde blev mere klart defineret i regi af det jysk-fynske samarbejde.⁴⁹ Dog kunne man blive enige om, at der skulle udsendes en fælles pressemeddelelse, hvori bybåndsinitiativet gjorde klart, at man stod sammen om fem større trafikprojekter. Desuden blev man enige om, at afholde et nyt borgmestermøde i regi af bybåndssamarbejdet i marts 2001.⁵⁰

I starten af 2001 stod det imidlertid klart, at bybåndsiniciativet ikke havde den tilstrækkelige opbakning samtidig med at det ”druknede” i det pengetunge og fra Aarhus Amts side højprofilerede jysk-fynske samarbejde. Bybåndsiniciativet ebbede stille ud i første halvår af 2001, i takt med at det konkurrerende initiativ fra Aarhus Amt fyldte stadig mere.⁵¹ Ifølge den daværende Erhvervschef ved Aarhus Kommune, så blev bybåndsiniciativet reelt ødelagt af det konkurrerende initiativ fra Aarhus Amt, idet amtet her havde fået så stor en mængde erhvervsfremmemidler, at kommunerne ikke havde blik for andet.⁵²

Bybåndsiniciativet blev igangsat af Horsens Kommune og mødte betydelig opbakning af Aarhus Kommune, som i stigende grad blev drivkraften i forsøget på at udvikle samarbejdet. Derimod var Trekantsområdet og de to amter mere end lunkne over for projektet. Aarhus Amt var tydeligvis væsentlig mere interesseret i det jysk-fynske samarbejde, som det selv var den primære katalysator for.⁵³ At Trekantsområdet var skeptisk over for initiativet, kan for en stor del tilskrives det traditionelle konkurrenceforhold, der var mellem Aarhus-området og Trekantsområdet.⁵⁴

De to samarbejdsfora – Det Østjyske Bybåndssamarbejde og det jysk-fynske samarbejde - var særdeles forskellige, når man ser på samarbejdets form. Således lagde bybåndssamarbejdet op til egentlig fælles erhvervsudvikling inden for udvalgte områder, hvor der endda var tale om, at de respektive fora smeltede sammen. Modsat havde det jysk-fynske samarbejde mere karakter af delprojekter, der ikke havde en overordnet politik for det samlede erhvervsområde. Det jysk-fynske samarbejde kan langt hen af vejen beskrives som en stor erhvervsfremme-pulje, hvor deltagerne kunne søge om penge inden for de enkelte delområder.⁵⁵

At Aarhus Kommune var mere positivt stemt over for det geografisk og interessemæssigt set mere sammenhængende bybåndsiniciativ udtrykkes ganske godt i det efterfølgende notat, som erhvervschefen for Aarhus Kommune skrev omkring bysamarbejdets udvikling. Heri anførte erhvervschefen, at bybåndsiniciativet ophørte, idet det jysk-fynske samarbejde kom ”tromlende med sit kæmpe bureaukrati”.⁵⁶

Der skulle gå godt seks år før termen Det Østjyske Bybånd blev taget op igen på seriøst plan, og da skulle initiativet komme fra en lidt uventet kant. Således var det Miljøministeriet som med Landsplanredegørelsen af 2006 officielt udpegede det geografiske område fra Randers i nord til Kolding i syd – reelt det samme geografiske område som bybåndsiniciativet 1999-2001 – til én funktionel byregion.⁵⁷

10-Kommuner-samarbejdet (1993-1997)

Samtidig med at initiativet omkring Det Østjyske Bybånd led en stille død i starten af 2001, så havde et andet bysamarbejde så småt udviklet sig i den østjyske region siden starten af 1990'erne.

Allerede i 1993 havde Aarhus Kommune taget initiativ til at danne et mere formaliseret samarbejde med ni ”nabokommuner”.⁵⁸ I løbet af 1993 blev der afholdt to møder mellem kommunerne, hvor parterne først og fremmest orienterede hinanden om udviklingen af deres erhvervsfremmepolitik. I starten af 1994 tog samarbejdet imidlertid en mere seriøs drejning, idet Aarhus Kommune tog initiativ til, at der skulle nedsættes et samarbejdsudvalg, der skulle udpege 2-3 specifikke områder for et mere integreret samarbejde mellem de implicerede kommuner. I referatet fra det første centrale møde i marts 1994 fremgår det, at en væsentlig årsag til, at kommunerne indgik i samarbejdet var forholdet til amtet, da kommunerne mente, at der var ”behov for at få afgrænset kommunerne og amtets opgaver på erhvervsfremmeområdet”.⁵⁹ Et centralt og bagvedliggende paradigme for 10-kommuner-samarbejdet var således, at give Aarhus Amt et modspil – i dette tilfælde inden for erhvervsfremmeområdet.⁶⁰ På mødet blev det desuden understreget fra Aarhus' borgmester Thorkild Simonsen, at det var væsentligt, at samarbejdet både

orienterede sig mod vest (Herning) med henblik på at få etableret en motorvej mellem Aarhus og Herning samt mod trekantsområdet i syd. Dette var der enighed om, samtidig med at det blev påpeget, at trekantsområdet var en udfordring, idet ”tingene har en tendens til at koncentrere sig i trekantsområdet”.⁶¹ På mødet besluttede man at nedsætte en arbejdsgruppe, der skulle udarbejde de konkrete samarbejdsområder for det nye forum.⁶²

I den følgende periode gik arbejdsgruppen videre med at definere de områder, som skulle udgøre kernen i samarbejdet. Dertil skulle de pege på de midler, hvormed 10 kommuner samarbejdet skulle opnå de pågældende mål. Strukturen af samarbejdet svarede meget godt til det, som senere skulle gøre sig gældende i samarbejdet omkring Det Østjyske Bybånd fra 1999-2000. Således havde man en arbejdsgruppe, der skulle udstikke forslag til både samarbejdets indhold og implementering. Arbejdsgruppen bestod primært af erhvervschefer og kommunaldirektører fra de enkelte kommuner.⁶³ Derudover havde man borgmestergruppen, som med mellemrum fik forelagt arbejdsgruppens væsentligste forslag til vurdering. I forhold til den daglige sekretariatsfunktion lå ansvaret hos Erhvervsafdelingen i Aarhus.

På arbejdsgruppens første møde blev omdrejningspunktet, at det tvær-kommunale samarbejde skulle søge at markedsføre den fælles geografiske region som ti-kommuner-samarbejdet udgjorde. Dette skulle gøres på landsplan, og i den forbindelse fik man lavet en markedsføringsstrategi. Derudover skulle samarbejdet forenes omkring fælles vækstgrupper for virksomheder, som Aarhus Kommune allerede havde positive erfaringer med.⁶⁴ Endelig skulle Aarhus Kommunes kontor i Bruxelles stilles til rådighed for de ni andre kommuner.⁶⁵ Det falder i øjnene, at Aarhus Kommune tilsyneladende var ganske gavmilde i samarbejdets startfase. Således lå der ganske kontante fordele ved at indgå i samarbejdet for de øvrige parter - både hvad angik brugen af vækstgrupper og Bruxelles-kontoret. Her havde man fra Aarhus Kommunes side hidtil opereret med en betydelig højere pris for at gøre brug af de to servicemuligheder, hvis man lå uden for Aarhus Kommune. Denne merpris tilbød Aarhus Kommune altså de involverede kommuner ville bortfalde, idet nabokommunerne fik lov at betale ”Aarhus taksten”, såfremt de var en del af samarbejdet.⁶⁶

Hvorvidt dette var en klar strategi fra Aarhus Kommunes side i forhold til at vise sin gode vilje, og derved bedre integrere de mindre kommuner i samarbejdet, fremstår ikke ganske klart af kilderne. Men effektivt synes det dog at have været, idet referaterne giver udtryk for stor tilfredshed fra de mindre kommuners side.

10-kommuner-samarbejdet blev officielt annonceret og markedsført i juni måned 1994 i forbindelse med indvielsen af den sidste strækning af den østjyske motorvej i juni 1994. Her blev de tre samarbejdsområder markedsført som centrale temaer for samarbejdet. Derudover blev det igen understreget, at grundtanken bag samarbejdet var ideen om, at succes i én kommune var en succes for alle kommunerne – med andre ord var det ikke af afgørende betydning for de enkelte kommuner, hvor virksomhederne placerede sig, blot de etablerede sig inden for samarbejdets geografiske rammer.⁶⁷ Sidstnævnte *raison d'être* var et væsentligt incitament for udviklingen af bysamarbejder i den østjyske region dengang som nu. Således stod det stadig mere klart i takt med motorvejsudbygningen i regionen, at pendlingen blev kraftigt øget i takt med motorvejsudbygning, hvilket i stigende grad udviskede betydningen af kommunegrænserne i et givent område. Økonomisk vækst i én kommune havde en positiv effekt på nabokommunerne, såfremt transportinfrastrukturen var tilstrækkelig udviklet.



Figur 5: Oversigten over udviklingen af det danske motorvejsnet frem til 2001 – populært kaldet "Det Store H" – med angivelse af årstal for indvielse af de enkelte strækninger. Kilde Das Virtuelles Museum.

14. september 1994 blev samarbejdet officielt underskrevet af borgmestrene fra de 10 kommuner på Aarhus Rådhus. I aftalen blev de tre samarbejdsområder – fælles markedsføring af regionen, erhvervsfremme på baggrund af vækstgrupper og fælles brug af kontoret i Bruxelles – nærmere specificeret. Desuden blev den tidligere nedsatte arbejdsgruppe udpeget som det styrende og koordinerende organ for samarbejdet.⁶⁸

Mødet på Aarhus Rådhus resulterede desuden i, at der blev tilføjet et punkt på dagsordenen, der omhandlede "erhvervsmæssigt samarbejde med andre kommuner og amtet". Sagsområdet blev behandlet efter opfordring fra Odder Kommunes erhvervschef Kurt Iversen, som mente, at det var nødvendigt at lave en koordineret prioritering af de tilbud, som sendes ud til de enkelte virksomheder – idet både amtet, de enkelte kommuner og nu 10-kommuner-samarbejdet alle bevægede sig rundt i samme arena.⁶⁹ Forinden havde der været kommunikation mellem Aarhus Amt og Aarhus Kommune, idet afdelingschefen for erhvervsområdet hos Aarhus Amt K. E. Mortensen havde sendt en opfordring til Aarhus Kommune, hvor amtet gav udtryk for, at det ønskede at blive inddraget i det nye kommunesamarbejde, så man kunne "sikre et effektivt regionalt/lokalt samarbejde".⁷⁰ Amtets reaktion skyldtes, at de havde fået nyheden om det nye kommunesamarbejde via en artikel i Odder Erhvervsorientering i starten af juni måned.⁷¹ Trods amtets henvendelse og Odder Kommunes pointering af problemområdet, så fyldte dette spændingsfelt særdeles lidt i medierne og i arkivets kilder. Udløberen af amtets forespørgsel blev et afslag fra Aarhus Kommunes side.⁷² En årsag hertil var givetvis, at Aarhus Kommune og de øvrige kommuner netop etablerede samarbejdet som et forsøg på at omgå amtsmyndigheden, og at amtet i øvrigt ikke kunne forhindre kommunerne i at indgå samarbejder uden om amtet, såfremt de ønskede det.

Efter borgmestermødet og den officielle underskrivelse af samarbejdsaftalen i september måned fortsatte arbejdsgruppen sit arbejde. I oktober 1994 havde man etableret fire vækstgrupper samtidig med, at det af arbejdsgruppen tidligere engagerede PR-firma kunne præsentere forslag til markedsføringskampagnen for de følgende to år.⁷³

Konsolidering af samarbejdet

Arbejdsgruppen brugte starten af 1995 til at konsolidere og udbygge områderne omkring vækstgrupper og markedsføring.⁷⁴ Samtidig undersøgte man mulighederne for at udvide samarbejdet med ”et fjerde ben”, idet man afprøvede en mulig medfinansiering fra erhvervsfremmestyrelsen.⁷⁵

Sideløbende med arbejdet på at få konsolideret 10-kommuner-samarbejdet viser kilderne, at Erhvervsafdelingen i Aarhus havde et særdeles tæt øje på de parallelle forsøg der var på at udvikle bysamarbejde i de nære regioner.⁷⁶

I løbet af august måned 1995 inddrog arbejdsgruppen desuden spørgsmålet omkring muligheden for, at håndværkervirksomheder inden for de ti kommuner skulle have mulighed for at byde på kommunale byggeopgaver i alle kommunerne. Af referatet kan man se, at kommunerne umiddelbart gav udtryk for, at der altid var minimum én virksomhed lokaliseret uden for den pågældende kommune med i de indbudte licitationer. Kilderne viser, at dette emne ikke var helt uproblematisk. Således var der tilsyneladende en tradition for, at de enkelte kommuner typisk havde tilgodeset deres egne i kommunen bosiddende håndværkere.⁷⁷

I slutningen af 1995 blev der gjort status over flere af de samarbejdsområder, som bysamarbejdet havde koncentreret sig om. Generelt var der tilfredshed med både markedsføringen og vækstgruppesamarbejdet.⁷⁸ I forlængelse af arbejdsgruppens møde i november blev der i december måned udarbejdet en egentlig statusrapport samt handlingsplan for det videre 10-kommuner-samarbejde. Ud over at fastslå ganske detaljeret, at samarbejdet havde været en succes inden for de tre ben, det nu hvilede på, blev det anbefalet, at man overvejede nye tiltag i samarbejdet. I den sammenhæng opfordrede arbejdsgruppen til, at der blev nedsat en underarbejdsgruppe, der både skulle kigge på alternative samarbejdsområder samt udarbejde oplægget til en ny samarbejdsaftale.⁷⁹

Arbejdsgruppen mødtes i starten af det nye år primært med henblik på at gennemgå statusrapporten og handlingsplanen for samarbejdets videre udvikling. Mødet skulle vise sig ikke at være helt udramatisk. Dramatikken udspillede sig især omkring vækstgruppe-samarbejdet, som de mindre kommuner mente haltede gevaldigt. Først og fremmest gik kritikken på løbende procedurefejl, som blev begået af de pågældende konsulentbureauer, der stod for en stor del af det praktiske arbejde omkring de respektive vækstgrupper.⁸⁰ Bortset fra kritikken af vækstgruppe-samarbejdet var der imidlertid stor tilfredshed og opbakning omkring 10-kommuner-samarbejdet. Desuden blev man enige om nedsættelsen af tre underarbejdsgrupper, hvor der især var store forventninger til den tredje gruppe, som skulle udarbejde oplægget til den nye samarbejdsaftale, der skulle være færdig i løbet af 1996.⁸¹

At 10-kommuner-samarbejdet var højt prioriteret fra Aarhus Kommunes side indikeres kraftigt af stadsdirektørens reaktion på de mindre kommuners daværende kritik. Således krævede stadsdirektøren omgående forbedringer i et brev til den i Kina bortrejste erhvervschef Michael O. Bruun.⁸² Allerede to uger efter havde Erhvervsafdelingen i Aarhus ændret procedurerne for vækstgruppesamarbejdet, som samarbejdsdeltagerne blev orienteret om.⁸³

I forbindelse med det første møde i gruppen, der skulle arbejde på at udstikke de fremtidige rammer for 10-kommuner-samarbejdet, stod det relativt klart, hvem man ”helst ville lege med”, når man så på samarbejdets geografiske dimension. Således blev Den Østjyske Udviklingskorridor

(ØUK) nævnt som en mulig samarbejdspartner inden for flere samarbejdsområder.⁸⁴ Dette blev igen understreget ved arbejdsgruppens møde i marts 1996, hvor det konkret blev anbefalet, at man indgik i et tættere samarbejde med andre regionale bysamarbejder. I den forbindelse anbefalede undergruppen i særdeleshed en dialog med ØUK inden for et muligt samarbejdsområde møntet på virksomheders teknologiske udvikling samt et fælles fødevarerevent i 1996.⁸⁵ Da arbejdsgruppen drøftede en mulig udbygning af 10-kommuner-samarbejdet, var det den overordnede indstilling, at det ville "være en flot udmelding fra borgmestrene i 10-kommuner-samarbejdet at invitere til udvidet og øget samarbejde på det erhvervspolitiske område".⁸⁶ Konkret blev kun ØUK området nævnt som mulig partner, og man var enige om, at opfordre borgmestrene til, at det kun skulle være konkrete udviklingsprojekter, hvor der var en naturlig platform.⁸⁷

I løbet af april 1996 kom et udspil inden for bysamarbejdsudviklingen fra en noget uventet kant og af ganske fremsynet karakter. Som en reaktion på den Landsplanredegørelse, som Miljø- og Energiministeriet havde sendt til høring i januar 1996, udarbejdede ØUK et uddybende notat/forslag. Heri argumenterede ØUK for, at man fra de centrale myndigheders side i langt højere grad skulle tage hensyn til de muligheder og den udvikling, der i de senere år havde fundet sted i Det Østjyske Bybånd fra Randers i nord til Kolding i syd. Reaktionen var samtidig en bøn om, at man i højere grad tog hensyn til det tværsektorale perspektiv med "udgangspunkt i virksomheder, deres markeder og økonomiske forudsætninger for vækst og bæredygtighed".⁸⁸ Forslaget slog til lyd for et udbredt samarbejde på tværs i bybåndet inden for områder som infrastruktur, uddannelse, erhvervsudvikling, bosætning og tværkommunalt forvaltningsarbejde. ØUK var af den vurdering, at man fra statens side var alt for forankret i traditionel fysisk planlægning, og derfor ikke tog hensyn til det funktionelle bybånd, hvis konturer var tydelige.⁸⁹ I forslaget gjorde ØUK desuden opmærksom på, at der på daværende tidspunkt var tre tværkommunale samarbejder – et omkring Trekantsområdet, et omkring Aarhus og et omkring Horsens (ØUK) – og at der givet kunne være problemer, da "gamle konkurrenter skulle finde nye samarbejdsflader". I den forbindelse ville ØUK gøre hvad de kunne for at binde samarbejdet sammen.⁹⁰ Udspillet fra ØUK fik ikke umiddelbart den store effekt – hverken når man ser på 10-kommuner-samarbejdets reaktion eller umiddelbart i forhold til de centrale myndigheders planlægning. Dog skulle den danne et centralt grundlag for de ideer, der opstod omkring den geografiske udformning af Det Østjyske Bybåndssamarbejde få år senere (jf. ovenfor) og siden i forhold til ideerne om et Østjysk bybånd, som det blev skitseret i Landsplanredegørelsen af 2006. I den forstand havde udspillet fra ØUK en betydelig indflydelse på den senere ideudvikling.

I juni måned 1996 afholdt arbejdsgruppen på ny møde, hvor oplægget til den videre samarbejdsaftale for perioden 1997-1999 skulle behandles. Oplægget fastholdt de "tre ben" som arbejdet hidtil havde været funderet på, mens man opgav at udvide samarbejdet inden for det teknologiske område samt delvis inden for området omkring udviklingskontrakter.⁹¹ Dertil var der også modstand mod at sætte kommunernes økonomiske bidrag til samarbejdet op, som Erhvervsafdelingen i Aarhus' oplæg ellers lagde op til. De neddrolede ambitioner for samarbejdet i forhold til at udvide samarbejdets portefølje synes umiddelbart at være udtryk for et mindre nederlag for de kommuner, som ønskede et stærkere samarbejde omkring 10-kommuner-samarbejdet, hvilket især var Aarhus Kommune.

I løbet af september måned 1996 udviklede den strategiske situation omkring kommunesamarbejder sig igen i Østjylland, idet de fem kommuner Silkeborg, Them, Gjern, Ry og Hammel annoncerede, at de ville indlede et tæt samarbejde omkring erhvervsudvikling.⁹² Hammel Kommune var dermed at finde i både 10-kommuner-samarbejdet og det nye samarbejde, hvilket blev bemærket på Aarhus Rådhus med en vis bekymring af erhvervschefen Michael O. Bruun.⁹³ I den interne korrespondance mellem erhvervschefen og stadsdirektøren, gav sidstnævnte udtryk for, at det så meget mere stod centralt, at "vi [Aarhus Kommune] kan finde noget mere konkret indhold

til 10-kommuner-samarbejdet”.⁹⁴ De kommende uger skete der ganske meget konkret, idet 10-samarbejdet gennemførte både en større markedsføringskampagne på landsplan samt gennemførte en større fødevareevent i regionen. Sidstnævnte skulle både være med til at markedsføre regionen som en fødevareklynge samt være en reklamesøjle for de enkelte fødevarevirksomheder i regionen.⁹⁵

10-kommuner-samarbejdets videre udvikling

Tilbage stod imidlertid det centrale spørgsmål om, hvorledes samarbejdsaftalen for 10-kommuner-samarbejdet skulle tage sig ud for de kommende to år. Udformningen af den nye aftale havde været i støbeskeen siden starten af 1996, med et stadig mere intensivt arbejde for at skitsere nye tiltag. Det var imidlertid ikke ubetinget let at udvide samarbejdets portefølje-områder, hvilket også arbejdsgruppens møde i juni måned tydeliggjorde. Her tilkendegav stadsdirektøren i Aarhus Poul-Erik Jensen sin ærgrelse over, at det ikke var lykkedes at få tilført samarbejdet yderligere styrke i det foreløbige udkast til den ny samarbejdsaftale. Jensen mente videre, at nye initiativer burde overvejes ”også ud fra en betragtning om, at borgmestrene ikke gentagne gange kan mødes og bekræfte en uændret samarbejdsaftale”.⁹⁶ Et centralt punkt på arbejdsgruppens møde var desuden den fremtidige udformning af samarbejdets styregruppe. Skanderborg Kommune havde stillet forslag om, at styregruppen fremover udelukkende skulle bestå af repræsentanter fra kommunaldirektørniveauet for at give samarbejdet mere kompetence og handlekraft, samt for at ”samarbejdet de kommende år accelereres”.⁹⁷ Reaktionerne herpå var overvejende positiv. Dog var der en vis modstand fra kommunaldirektøren i Rosenholm Kommune.⁹⁸

I starten af december måned 1996 fornyede borgmestrene samarbejdsaftalen for 10-kommuner-samarbejdet, der skulle gælde frem til 1999. Aftalen var grundlæggende en fornyelse af aftalen fra 1994, idet grundlaget for samarbejdet igen var koncentreret om de tre søjler: Bruxelleskontoret, fælles markedsføring af regionen og samarbejde omkring vækstgrupper. Hvad angik samarbejdets styregruppe, kan man se, at der umiddelbart var sket en opgradering, idet alle kommuner var repræsenteret ved deres kommunaldirektør på nær Skanderborg Kommune, der var repræsenteret ved deres økonomi- og ordførende direktør. Herudover kan man notere sig, at driftsbudgettet for samarbejdet blev opgraderet ganske betydeligt, idet kommunernes bidrag blev fordoblet fra 1,5 kr. til 3 kr. pr. indbygger.⁹⁹

Aftalen må betegnes som en delvis skuffelse for Aarhus Kommune, idet det ikke var lykkedes at få tilføjet nye samarbejdsområder til samarbejdsaftalen. Dog må man sige, at der også var anledning til optimisme for tilhængerne af et mere integreret erhvervspolitisk bysamarbejde ved udgangen af 1996. Samarbejdet havde da fungeret i godt to år, og det havde været en succes inden for to kerneområder; markedsføring og vækstgrupper. Dertil var samarbejdet blevet styrket økonomisk og politisk i kraft af øgede medlemsbidrag og en styrkelse af styregruppen. Yderligere havde de implicerede kommuner udtrykt deres tilfredshed med samarbejdet. Som sådan kan man sige, at samarbejdet havde konsolideret sig tilfredsstillende i løbet af de første to år, og ikke mindst havde Aarhus Kommune opbygget sympati og gensidig tillid de deltagende parter imellem. Samarbejdet udviklede sig gradvis de følgende år og dannede grundlaget for etableringen af Business Region Aarhus i 2012.¹⁰⁰ BRA dækker i dag over et geografisk område med ca. 960.000 indbyggere, og er sammen med hovedstadsområdet den eneste byregion i Danmark, der kan fremvise en vækst i den private sektor i perioden 2004-2013. Samtidig kan man se hvordan byregionen i stigende grad bliver et stadig mere integreret arbejdsmarked, idet pendlingen over de interne kommunegrænser bliver stadig mere markant. Samarbejdet er i øvrigt blevet opgraderet betydeligt siden den spæde start i 1994, idet der nu findes et selvstændigt sekretariat, og samarbejdsområderne er udvidet til også at omfatte bl.a. samarbejde og udvikling bredt inden for

industriområdet, informations- og kommunikationsteknologi, fødevareindustrien, turisme og det fælles fysiske planlægningsområde. Desuden er der et tæt samarbejde omkring udviklingen af infrastrukturen på landjorden (bane- og vejnettet).¹⁰¹



Figur 6: Kort over Business Region Aarhus anno 2017 med kommunegrænser. Kilde: Business Region Aarhus. Gengivet med tilladelse af BRA.

Konklusion

Gennemgangen har belyst to forsøg på at udvikle en begyndende politisk rammestruktur for den østjyske byregion. Begge cases inddrager flere af de samme politiske aktører i udviklingsfasen, og dertil har de begge Aarhus Kommune som den initierende faktor, der forsøgte at udvikle samarbejdet.¹⁰² I begge situationer havde man desuden den fællesnævner, at det øverste myndighedsniveau, nemlig de centrale myndigheder, afholdt sig fra nogen form for engagement i udviklingen.¹⁰³

Flere af de i indledningen gennemgåede problemer omkring udviklingen af en politisk rammestruktur for byregioner kan identificeres i de to cases. Således bliver det skildret, hvorledes indlejrede historiske modsætninger og konkurrenceforhold imellem dels Aarhusområdet og Trekantsområdet og dels mellem Aarhus Kommune og Aarhus Amt gjorde udslaget og reelt endte med at ødelægge samarbejdet omkring Det Østjyske Bybånd. Derudover var en væsentlig årsag til forliset, at der var en helt konkret konkurrencesituation mellem to bysamarbejder i opstartsfasen i form af Det Østjyske Bybånd med Aarhus Kommune som drivkraften og det jysk-fynske samarbejde – sidstnævnte med Aarhus Amt som drivkraften. Aarhus Amt og Aarhus Kommune anså hinanden som konkurrenter. Konkurrencen gjaldt både inden for det konkrete område omkring erhvervsudvikling og i forhold til hvem, der mere generelt skulle stå som den samlende aktør, der svingede taktstokken for regionens videre udvikling.¹⁰⁴ Dermed kan man sige at en central faktor, der stod i vejen for en videreudvikling af den funktionelle byregions politiske rammestruktur, reelt var regionens historisk betingede institutionelle design. På baggrund af arkivmaterialet kan det desuden fastslås, at visionen om et byregionalt samarbejde mellem Aarhus-området og Trekantsområdet samt brugen af begrebet Det Østjyske Bybånd reelt fremstod noget tidligere, end det forskningsmæssigt hidtil har været antaget.¹⁰⁵ Interessant er det samtidig at se, at ideen og forsøget på at udvikle et samarbejde mellem Aarhus-området og Trekantsområdet faktisk opstod på kommunalt plan i 1999-2001 og ikke fra de centrale myndigheders side, som det var tilfældet med initiativet omkring Landsplanredegørelsen i 2006.

I forhold til udviklingen af 10-kommuner-samarbejdet stod Aarhus Kommune i en noget anden situation, idet samarbejdets geografiske og myndighedsmæssige udformning var væsentlig mere begrænset. Her havde man et geografisk opland koncentreret omkring Aarhus samtidig med, at samarbejdskredsen på myndighedsniveauet begrænsede sig til kommunerne.

På det strategiske plan håndterede Aarhus Kommune udviklingen særdeles fornuftigt i forhold til de i indledningen skitserede generelle udfordringer for udviklingen af byregionalt politisk samarbejde. Således valgte kommunen nogle få udvalgte nøgleområder for samarbejdet, som det lykkedes at få til at fungere på en tilfredsstillende måde.¹⁰⁶ Hertil må føjes, at Aarhus Kommune stillede konkrete økonomiske gevinster i udsigt til de involverede kommuner i form af egentlige rabatorbninger inden for dele af samarbejdsområderne, såfremt de mindre kommuner indgik i samarbejdet. Tilgangen med at opbygge en gensidig tillid i samarbejdet baseret på en gradvis udvikling af samarbejdets indhold var særdeles succesfuld, når man betænker de mindre kommuners vurdering af samarbejde i case-beskrivelsen og samarbejdets videre udvikling frem mod i dag. Et væsentligt parameter, som også var stærkt forbundet med opbygningen af gensidig tillid, var Aarhus Kommune fokus på, at de mindre kommuner skulle føle sig hørt, og at de ikke sad med fornemmelsen af at blive ”kørt over”. Sidstnævnte var en helt central strategisk markør for Aarhus Kommune, som helt fra begyndelsen var bærende for udviklingen af 10-kommuner-samarbejdet.¹⁰⁷

Ti-kommuner-samarbejdet har udviklet sig til det byregionale samarbejde, der i dag kendes under navnet *Business Region Aarhus*. Samarbejdet fremstår i skrivende stund, som et særdeles

forankret byregionalt samarbejde, der samarbejder inden for flere af de politiske felter, der er en forudsætning for at opnå de potentielle byregionale fordele, som blev skitseret i indledningen.¹⁰⁸ Dog er bysamarbejdet begrænset, når man ser på transportsamarbejdet, idet de interne spændinger og uenigheder har medført, at luftfartsområdet ikke er blevet inddraget i samarbejdet. Netop den østjyske byregions internationale tilgængelighed på persontransportområdet, hvor luftfarten spiller en nøglerolle, fremstår i dag stærkt begrænset.¹⁰⁹ Sidstnævnte forhold er bekymrende, idet netop en byregions internationale tilgængelighed fremstår som et af de mest centrale konkurrenceparametre, når man ser på hvilke lokaliseringsparametre, der afgørende for især servicevirksomheders geografiske placeringsvalg og generelle konkurrenceevne.¹¹⁰ Når man betænker, at BRA har udviklet samarbejdsområderne etapevis siden starten i 1994, skal det dog ikke udelukkes, at også dette område bliver inddraget i samarbejdsgrundlaget en skønne dag.

Ud fra et infrastrukturelt og erhvervsmæssigt historisk perspektiv fremstår et andet transportområde i et anderledes positivt skær, når man ser på de ydre rammer, der har ligget til grund for udviklingen af den funktionelle byregion i Østjylland – nemlig motorvejsnettet. Her har færdiggørelsen og udnyttelsen af motorvejsnettet af E45 nord for Aarhus, Herningmotorvejen og Djurslandsmotorvejen været den helt centrale drivkraft. I takt med den stadig større interne pendling i regionen kan motorvejsnettet sammenlignes med et ”moderne gadekær” for det polycentriske bybånd, der har udviklet sig i Østjylland.¹¹¹ De seneste år har der imidlertid også blinket ”røde lamper” inden for denne del af byregionens transportinfrastruktur, idet især flere strækninger på E45 har nået sin maksimale kapacitetsgrænse. Et kardinalpunkt for *Business Region Aarhus* har derfor også været, at få de centrale myndigheder til at acceptere og finansiere en udvidelse af E45 fra 4 til 6 vejbaner på adskillige dele af strækningen. Foreløbig har regeringen givet tilsagn om en udvidelse af strækningen fra Aarhus Syd til Skanderborg Syd. I forhold til transportbelastningen synes dette dog ikke at være en tilstrækkelig langsigtet løsning.¹¹²

Afslutningsvis bør kort anføres nogle af de fremadrettede forskningsmæssige perspektiver, som ligger i forlængelse af denne artikel. Her kunne det være interessant at få belyst den historiske udvikling af 10-kommuner-samarbejdet fra slutningen af 1990’erne og frem til i dag i et kildemæssigt perspektiv. Hvorledes opnåede man det tætte samarbejde af i dag, når man ser på den seneste udvikling? Hvilken rolle har de øvrige myndighedsniveauer haft i udviklingen? Hvorledes har andre komparativt sammenlignelige byregioner indrettet sig i samme periode, når man ser på den politiske rammestruktur? Med relation til udviklingen af den politiske rammestruktur, som tegner sig i den østjyske region omkring BRA og med øje for de forskellige regionale bypolitiske samarbejder, som har været i støbeskeen siden slutningen af 1990’erne, synes også byregionens geografiske afgrænsning at være et interessant forskningsemne, når man ser på pendlingmønstrene.¹¹³

Litteratur/webkilder

Bachman, Marie (Ed.): *COMET, Enquiry of Enterprises*, WP6, no. 7, Berlin 2003.

Business Region Aarhus 2016: www.businessregionaarhus.dk/da.aspx

Business Region Aarhus 2016: www.businessregionaarhus.dk/da/Indsatsomraader.aspx

Business Region Aarhus 2016: www.businessregionaarhus.dk/da/Indsatsomraader/Mobilitet.aspx

Business Region Aarhus 2016, Mobilitetskommission, Afrapportering Del 2, Aarhus Kommune 2016.

Conventz, Sven (Ed.): *Hub Cities in the Knowledge Economy: Seaports, Airports, Brainports*, Ashgate 2013.

Frandsen, Henrik Mølgaard (A): *Infrastruktur og erhvervsudvikling i Østjylland siden 1945*, E-bog Statsbiblioteket, 2015.

Frandsen, Henrik Mølgaard (B): Den østjyske lufthavnsdebat 1995-1999 – en empirisk gennemgang af begivenhedsforløbet, *Erhvervshistorisk Årbog*, Årg. 64, no.2, 2015.

Harder, Henrik (m.fl): Interaktion og infrastruktur i Østjylland, By- og Landskabsstyrelsen 2008.

Harrison, John & Hoyler, Michael (ed.): *Megaregions – Globalization's New Urban Form?*

Cheltenham & Massachusetts 2015

Indenrigs- og Sundhedsministeriet: *Kommunalreformen – kort fortalt*, Indenrigs- og Sundhedsministeriet 2005.

JP Aarhus: Udvidelsen af E45 er i hus, 18.11.2016

Knieling Joerg & Othengrafen, Frank (ed.): *Planning Cultures in Europe – decoding cultural phenomena in urban and regional planning*, Ashgate, Aldershot 2009.

Kommunernes Landsforening 2015: <http://www.kl.dk/Menu---fallback/Business-regioner-skal-styrke-vaksten-id179887/>

Kristiansen, Jørgen: *Transportinfrastrukturens regionale udviklingstendenser*, Skriftserie nr. 165, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg 1995.

Krugman, Paul: *Geography and Trade*, Cambridge 1991.

Meijers, Evert: *Synergy in Polycentric Urban Regions*, Amsterdam 2007.

Nielsen, Tom og Jensen, Boris Brorman: Den Østjyske Millionby – stadig uden plan, *Byplannyt* 2017, s. 14-15.

Nissen, Anette og Winther, Lars: Erhvervs- og befolkningsudvikling i Østjylland – bidrag til samarbejdsprojektet om byudvikling i Østjylland, By- og Landskabsstyrelsen 2008.

Miljøministeriet: *Landsplanredegørelsen 2006*.

Miljøministeriet: *Landsplanredegørelsen 2013*.

Olesen, Kristian: *Strategic Spatial Planning in Transition*, Aalborg 2011

Segbers, Klaus (Ed.): *The Making of Global City Regions*, Baltimore 2007.

Skanderborg Kommune 2016:

<http://www.skanderborg.dk/Service/Skanderborg-Update/nyheder/Nyheder-Detaljer.aspx?PID=130247&M=NewsV2&Action=1&NewsId=10634>

Stensgaard, Pernille: Dømt til undergang, *Weekendavisen* 21.4.2017.

Taylor, Peter: *World City Network – a Global urban Analysis*, London 2004.

Transport og Byggeministeriet 2016:

<http://www.trm.dk/da/nyheder/2016/udbygning-af-e45-mellem-aarhus-s-og-skanderborg>

Aarhus Kommune: *Viden til Vækst: Erhvervsplan og handlingsplan 2010-2011*, Aarhus 2009.

Utrykte kilder

Aarhus Stadsarkiv

Bruun, Michael O., Privatarkiv, alt arkivmaterialet relaterer sig til den del af arkivet, der er registreret under "Bysamarbejder". Arkivet er opbygget kronologisk efter tid.

Noter

¹ Michael O. Bruuns arkiv indeholder en gennemgang af syv forskellige bysamarbejder, som Aarhus Kommune var involveret i fra 1991-2005. De to cases i denne artikel er udvalgt på baggrund af den betydning de fik i årene frem samt på baggrund af den måde, hvorpå de afdækker de regionale og myndighedsmæssige diskrepanser i det østjyske område, når det kommer til udviklingen af en fælles politisk platform.

² Arkivet giver primært Aarhus Kommunes vurdering og syn på udviklingsforløbet i de to cases. Tidsmæssigt og arkivtilgangsmæssigt har det ikke været muligt at supplere Michael O. Bruuns arkiv i denne artikel, om end det kunne være interessant at supplere med andre hovedaktørers arkiver – ikke mindst Aarhus Amt. Når det er sagt, så skal det siges, at tilgangen i denne artikel først og fremmest er rettet mod Aarhus Kommunes rolle i procesforløbet. Her giver arkivet et ganske glimrende indblik, idet kilderne i høj grad løbende er selvkritiske ift. kommunens egen rolle i processen.

³ *Business Region Aarhus* består i dag af tolv kommuner i Østjylland (Aarhus, Favrskov, Hedensted, Horsens, Norddjurs, Odder, Samsø, Skanderborg, Syddjurs, Silkeborg, Randers og Viborg). I samarbejdet indgår desuden regionens større uddannelsesinstitutioner, erhvervsorganisationer og arbejdsmarkedets parter. Det regionale samarbejde er først og fremmest rettet mod at tiltrække og fastholde økonomisk vækst og arbejdspladser ud fra først og fremmest erhvervsorienterede samarbejdsområder, som de seneste år er blevet kraftigt udvidet (jf. nedenfor). Der findes i dag seks business regioner i Danmark, og mere end 80 procent af de danske kommuner er herigennem blevet engageret i disse overkommunale samarbejdsfora (Kommunernes Landsforening 2015: <http://www.kl.dk/Menu---fallback/Business-regioner-skal-styrke-vaksten-id179887/> og Business Region Aarhus 2016: <http://www.businessregionaarhus.dk/>).

⁴ Krugman 1991, s. 2 ff. samt Segbers 2007, s. 10 ff. Udviklingen af de mest markante globale byregionale centre i verden siden starten af 1990'erne har endda medført debat om, hvorvidt disse i stigende grad indtager en rolle inden for visse områder, der udfordrer nationalstaternes traditionelle dominans (Segbers 2007, s. 1 ff. samt Taylor 2004, s. 3 ff.).

⁵ Meijers 2007, s. 3 ff. samt Taylor 2004, s. 10 ff.

⁶ Termen ”regional politisk rammestruktur” dækker over udviklingen af en ny politisk organisering af den funktionelle byregion, der involverer et fælles forum for de mest centrale aktører i regionen – centrale politiske instanser, private aktører og organisationer – hvor det bliver muligt at samordne prioriteringen og implementeringen af den regionale planlægning (Meijers 2007, s. 91 ff.).

⁷ Meijers 2007, s. 91 ff.

⁸ Kristiansen 1995, s. 81 ff., Frandsen 2015, s. 249 ff. samt Harder, Henrik: Alle veje fører til erhvervsudvikling, *Jyllands Posten*, 12.9. 2010.

⁹ Typiske problematikker vil være definitionen af, hvilken type byregion der er tale om. Eksempelvis om det er en monocentrisk byregion med ét klart defineret politisk og administrativt byområde, som adskiller sig markant fra de andre byer i regionen (fx Øresundsregionen eller Hamborg-regionen), eller der er tale om en byregion med flere på hinanden tætbeliggende små og mellemstore byer, der typisk er administrativt politisk adskilte men tæt forbundet af regionens infrastruktur og med et deraf følgende stadig tættere integreret arbejdsmarked. Sidstnævnte benævnes typisk en polycentrisk byregion (Meijers 2007, s. 3 ff. samt Harrison & Hoyler 2015, s. 75 ff.).

¹⁰ Typiske problemer ift. opbygningen af en ny byregional politisk struktur vil ofte være indbyggede historiske konkurrenceparametre internt i regionen mellem de politiske organer, fraværet af en fælles kulturel samhørighed/identitet og træghed eller decideret modstand fra de centrale myndigheders side ift. at understøtte videreudviklingen af den byregionale politiske rammestruktur (Meijers 2007, s. 104 ff. og Segbers 2007, s. 10 ff.).

¹¹ Meijers 2007, s. 107 ff. samt Knieling & Othengrafen 2009, s. 39 ff.

¹² Meijers 2007, s. 60 ff. samt Segbers 2007, s. 50 ff. Eksempler herpå kunne være Rhein-Ruhr området, Den Flamske Diamant og Randstad området (Meijers 2007, s. 100 f.). Tendensen til ikke at få udviklet en tilstrækkelig politisk kapacitet på regionalt plan er typisk større ift. polycentriske byregioner end monocentriske byregioner grundet manglen på en ”naturlig leder” i den polycentriske byregion, (Meijers 2007, s. 50 ff.).

¹³ Miljøministeriet: Landsplanredegørelsen 2006 og 2013 samt Frandsen 2015, s. 65 ff. Den seneste Landsplanredegørelse opererer med fem byregioner, som er koncentreret om de største byområder i landet. 80 procent af landets beskæftigede bor og arbejder i disse regioner (Miljøministeriet, Landsplanredegørelsen 2013).

¹⁴ Indenrigs- og Sundhedsministeriet 2005, s. 5 ff. samt Olesen 2011, s. 14 ff. En følge af Landsplanredegørelsen i 2006 blev, at Miljøministeriet iscenesatte tre nye planepiser, der hver skulle søge at favne de byregionale udviklingstendenser i hhv. Østjylland, Region Hovedstaden og Region Sjælland. I forhold til den østjyske byregion, så kom der de følgende år meget lidt ud af det. Dels som følge af ministeriets egen ubeslutsomhed og reelle mangel på myndighed ift. andre ministerier og dels som følge af Strukturreformen, idet de to regioner i den østjyske byregion i stigende grad modarbejdede hinanden (Olesen 2011, s. 69 ff.).

¹⁵ Dette bysamarbejde blev indledningsvis kaldt *Kronestaden*, da Horsens borgmester anvendte denne betegnelse medio december 1999, idet han henviste til at samarbejdet i hans øjne skulle strække sig fra Kronjylland til Kongeåen (Aarhus Stiftstidende 16.12.1999). Navnet "Det Østjyske Bybånd" blev hurtigt benyttet af de øvrige deltagere, og anvendes som overordnet navn for initiativet i MOB's arkiv. Af samme grund vil denne term blive anvendt i det følgende.

¹⁶ Mødenotat af 10. dec. 1999, Aarhus Rådhus, MOB's arkiv. De tolv borgmestre var fra hhv. Randers, Grenå, Aarhus, Silkeborg, Skanderborg, Horsens, Fredericia, Hedensted, Vejle og Kolding kommune samt de to amtsborgmestre Udover at de to amter dertil var repræsenteret, deltog også kommuneforeningsformændene fra de to amter samt de to forbund LO (Svend Aage Hansen) og DA (Søren Fischer) (Ibid.).

¹⁷ Vagn Ry Nielsen: "Hver for sig er vi for små", Aarhus Stiftstidende 16.12.1999.

¹⁸ Det blev også den konkrete udformning af samarbejdets form. Konkret kan man sige, at direktørkredsen var samarbejdets "maskinrum", der udstak retningslinjerne/forslag til borgmesterkredsens (de tolv borgmestre) møder.

¹⁹ Samarbejdet involverede på dette tidspunkt Randers, Grenå, Silkeborg, Aarhus, Skanderborg, Horsens, Hedensted, Vejle, Fredericia og Kolding (mødenotat af 10. 12.1999, MOB's arkiv).

²⁰ Internt notat fra Erhvervsafdelingen i Aarhus til stadsdirektør Poul Erik Jensen af 6. januar 2000 (MOB's arkiv).

²¹ Ibid.

²² Ibid.

²³ Direktørkredsen havde som formand stadsdirektør i Aarhus Poul Erik Jensen, og under ham blev arbejdet primært udført af erhvervsafdelingen i Aarhus. Direktørkredsen involverede duo. de øvrige kommunaldirektører fra de involverede kommuner.

²⁴ Det bemærkes, at det sidste infrastrukturuområde, der tager sig af gods- og persontransport, nemlig luftfartsområdet, ikke blev inddraget som temaområde. I perioden 1996-1999 havde Aarhus Kommune forgæves prøvet at få etableret en ny lufthavn, men var løbet ind i stor modstand fra Aarhus Amt, Kommunerne syd for Horsens og Sydjyllands Amt (Frandsen 2010, s. 160 ff.).

²⁵ Notat fra borgmesterens Afdeling i Aarhus Kommune af 6. marts 2000. vedr.: Direktørkredsens forslag til potentielle fælles erhvervspolitiske samarbejdstemaer i det østjyske område – bybåndinitiativet. De tre regionale investeringsorganisationer var Trekantområdet, Den Østjyske Udviklingskorridor og Investment Location, Region Aarhus (Ibid.). Organisationerne havde til formål at fremme udenlandske investeringer i de pågældende regioner (MOB's arkiv).

²⁶ Man afventede på dette tidspunkt den såkaldte Jysk-Fynske Erhvervsredegørelse. Dette var et projekt, der var igangsat på amtsniveau i 1999 med Aarhus Amt som den primære initiator. Projektet var reelt mere end blot en "erhvervsredegørelse", idet det i stigende omfang stod klart, at Aarhus Amt så det som det primære forum for samarbejde mellem de jyske og fynske kommuner og amter med Aarhus Amt som den drivende kraft.

²⁷ Ibid.

²⁸ Internt referat af direktørkredsmødet onsdag 12. januar 2000 på Aarhus Rådhus vedr. Det østjyske Bybåndinitiativ. (MOB's arkiv).

²⁹ Ibid.

³⁰ Borgmesterens Afdeling, Aarhus Kommune: Beslutningsreferat af borgmester- og amtsborgmestermødet søndag 12.3.2000 i Kolding – vedr. det østjyske byinitiativ (dateret 28.3.2000) (MOB's arkiv). Angående de to initiativområder erhvervsmæssige styrkepositioner og uddannelses- og videnskompetencer, besluttede borgmestrene, at direktørkredsen skulle ”forberedes mhp. en foreløbig afklaring inden den jysk-fynske erhvervsredegørelse foreligger” (Borgmesterens Afdeling, Aarhus Kommune, Bilag til dagsordenen for direktørkredsens møde onsdag 5. april 2000 kl 12.00 på Horsens Rådhus. Dateret 28.3.2000 – MOB's arkiv).

³¹ Aarhus Kommune, Borgmesterens Afdeling, Beslutningsreferat af direktørkredsens møde onsdag 5. april på Horsens Rådhus vedr. Det østjyske bybåndinitiativ (dateret 10.4.2000 – MOB's arkiv). Arbejdsgruppen skulle bestå af 10 medlemmer: 2 fra Trekantområdet, 1 fra Vejle Amt, 1 fra Hedensted Kommune, 1 fra Den Østjyske Udviklingskorridor, 2 fra Aarhusområdet³¹ og 2 fra Aarhus Amt. Formand skulle være vejchef Leif Larsen fra Aarhus Amt. (Ibid.).

³² Ibid.

³³ Arbejdsgruppen bestod af 2 medlemmer fra Trekantområdet, 2 fra Den Østjyske Samarbejdskorridor, 1 fra Vejle Amt, 2 fra Investment Location Region Aarhus og 1 fra Aarhus Amt (Ibid.).

³⁴ Ibid.

³⁵ Denne arbejdsgruppe afholdt adskillige møder (22. maj, 14 juni og 28 juni) hvor tre scenarier for det fremtidige samarbejde blev analyseret. 1) ad hoc-modellen: de tre eksisterende sekretariater skulle bevares og samarbejder om konkrete initiativer, 2) Arbejdsdelings-modellen: Der skulle laves en klar arbejdsdeling baseret på de tre områders styrker og svagheder, 3) Fælles strategi-modellen: Der skulle udarbejdes en overordnet strategi for hele området, hvor en egentlig fusion af de tre sekretariater indgik. (Erhvervsafdelingen i Aarhus, Indbydelse og bilag til 2. møde i bybåndinitiativets arbejdsgruppe vedr. international markedsføring – onsdag 14. juni 2000 – dateret 9. juni 2000 – MOB's arkiv).

³⁶ Erhvervsafdelingen i Aarhus, Dagsorden for det 3. møde i bybåndinitiativets arbejdsgruppe vedr. international markedsføring den 28.6.2000 – dateret 23.6.2000. (MOB's arkiv). Hvorvidt dette eksplicit var en opfordring til at de tre RIFO'er skulle fusionere, var man dog internt noget uenige om (Ibid.).

³⁷ Kopi af Intern mailkorrespondance mellem stadsdirektør Poul-Erik Jensen og erhvervschef Michael O. Bruun af 23.6.2000 (MOB's arkiv).

³⁸ Ibid. Konsulentrapporten som infrastrukturgruppen skulle have udarbejdet inden sommerferiens start 2000 var på dette tidspunkt stadig ikke blevet til noget (Ibid.).

³⁹ Notat fra Borgmesterens Afdeling, Aarhus Kommune af 5. juli 2000: Michael O. Bruun til Afdelingschef K.E. Mortensen, Aarhus Amt: ”Svar på bemærkninger om *Forslag til fælles international erhvervsmæssig markedsføring omfattende de tre Østjyske regionale investeringsfremmeorganisationer ”RIFO’er”* (MOB's arkiv). Det fremgår af notatet, at ud over Aarhus Amt så havde Vejle og Fredericia Kommuner heller ikke givet tilsagn om det oprindeligt foreslåede budget for bybåndinitiativet (Ibid.). I det endelige notat, som blev rundsendt fremgår det, at Aarhus Amt eksplicit ikke ville bidrage til økonomisk finansiering til en konsulentundersøgelse inden for området (Erhvervsafdelingen i Aarhus, notat til medlemmerne af bybåndinitiativets arbejdsgruppe vedr. international markedsføring af 11.8. 2000 – MOB's arkiv).

⁴⁰ Erhvervsafdelingen i Aarhus Kommune til medlemmerne af den Det Østjyske Bybåndinitiativets arbejdsgruppe vedr. international markedsføring: vedr. Forslag til fælles international erhvervsmæssig markedsføring omfattende de tre østjyske regionale RIFO'er” 30.6.2000. (MOB's arkiv).

⁴¹ Notat fra stadsdirektøren i Aarhus til Vejchef Leif Larsen, Aarhus Amt, af 6.7.2000: Vedr.: Det Østjyske Bybåndinitiativ – Arbejdsgruppen vedr. den fælles infrastruktur – såvel internt som eksternt (MOB's arkiv). Det skal dog her understreges, at forsinkelsen af den eksterne rapport vedrørende infrastrukturuområdet ikke nødvendigvis skyldtes Aarhus Amts mulige træghed over for det samlede projekt, men kunne skyldes problemer i Cowi-regi med at nå tidskravene.

⁴² Luftfarten undtaget.

⁴³ Cowi, Det Østjyske Bybåndinitiativ, Forbedring af infrastrukturen i Østjylland, Udkast til statusrapport, august 2000 samt endelig rapport af august 2000 (MOB's arkiv).

⁴⁴ Erhvervsafdelingen i Aarhus, beslutningsreferat af mødet i det østjyske bybåndinitiativets direktørkreds 15.8.2000. Det blev dog lidt ildevarslende bemærket, at ”efter nogen drøftelse [i direktørkredsen] kan det konstateres, at der er forskellig praksis i Aarhus og Vejle amter vedr. inddragelse af kommunernes forslag til styrkelse af den erhvervsmæssige udvikling” (Ibid.).

⁴⁵ Borgmesterens Afdeling, Aarhus Kommune: Beslutningsreferat af mødet i det østjyske bybåndsiniciativs borgmesterkreds 27.8. 2000 dateret 1. september 2000 (MOB's arkiv).

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Borgmesterens Afdeling i Aarhus: Kopi af brev fra Flemming Knudsen til trafikminister Jacob Buksti af 25.9.2000 (MOB's arkiv).

⁴⁸ Svar fra Trafikminister Jacob Buksti til Flemming Knudsen af 17.11.2000 og 3.1.2001, Borgmesterens Afdeling, Aarhus Kommune (MOB's arkiv).

⁴⁹ Aarhus Kommune, Borgmesterens Afdeling, vedr. mødet i det østjyske bybåndsiniciativs borgmesterkreds 12.11.2000 dagsorden, dateret 7. nov. 2000 samt Stadsdirektøren i Aarhus: vedr. mødet i det østjyske bybåndsiniciativs direktørkreds 2.11.2000, dateret 7.9.2000 samt Stadsdirektøren i Aarhus, vedr.: Mødet i det østjyske bybåndsiniciativs direktørkreds 2.11.2000, dagsorden samt Aarhus Kommune, Borgmesterens Afdeling: Referat fra mødet i det østjyske bybåndsiniciativs borgmesterkreds af 12.11.2000 (MOB's arkiv).

⁵⁰ Det drejede sig om elektrificering af banenettet nord for Fredericia, udbygning af tre spor på belastede dele af motorvejen Odense-Aarhus, Færdiggørelse af motorvejen Aarhus-Herning, motorvejen Vejle-Herning/Holstebro og motortrafikvej Aarhus-Hanstholm (Aarhus Kommune, Borgmesterens Afdeling, Referat fra mødet i det østjyske bybåndsiniciativs borgmesterkreds 11.11.2000 – MOB's arkiv).

⁵¹ Det aftalte borgmestermøde i bybåndsiniciativet, som skulle have fundet sted i marts 2001, blev først aflyst og udskudt til maj måned 2001 under henvisning til udviklingen i det jysk-fynske samarbejde (Aarhus Kommune, Borgmesterens Afdeling, Vedr.: Det Østjyske Bybåndsiniciativ (MOB's arkiv – udateret). Mødet i maj måtte imidlertid senere helt aflyses, idet der blev henvist til at der først skulle foreligge "erfaringer omkring initiativer i forbindelse med det jysk-fynske samarbejde" (Aarhus Kommune, Borgmesterens Afdeling: Vedr.: Aflysning af mødet i det østjyske bybåndsiniciativs borgmesterkreds 20.5.2001, dateret 17.5. 2001 – MOB's arkiv).

⁵² Interview med MOB af 15.9.2014, Del I, 47.00-48.00. Alene inden for IT-området fik Det jysk-fynske samarbejde 175 mio. til uddeling (Ibid., 1.05).

⁵³ At Aarhus Amt modarbejdede bybåndsiniciativet skyldtes ifølge den daværende Aarhusianske erhvervschef også, at amtet var bange for at tabe indflydelse inden for især erhvervsudviklingsområdet, hvis bybåndet blev realiseret som en politisk enhed. Tilsvarende mener han, at en central faktor for Aarhus Kommune til at presse på med bybåndsiniciativet var, at kommunerne ville få større indflydelse på dette område – dermed også sagt, at det var et forsøg fra Aarhus Kommune på at stække amtets position (Interview med MOB af 15.9.2014, Del II, 24.00-26.10). Ud over at der ifølge Michael Bruun var god ræson i samarbejdet inden for flere områder, så var det samtidig et forsøg på at "hævde sin uafhængig i samarbejde med de andre [kommuner]" (Ibid.).

⁵⁴ Ibid. 27.00-28.00. Ifølge MOB, så var Trekantsområdet voldsomt jaloux på Aarhus pga. især universitetet og kulturinstitutioner, mens Aarhus i stigende grad var noget jaloux på de mange traditionelle industriarbejdspladser, som Trekantsområdet havde både flere af og var bedre til at fastholde end Aarhus. Ud over simpel jalousi så involverede konkurrenceforholdet også mere seriøse parametre, der gjorde, at forholdet imellem de to vækstcentre i Østjylland langt fra kunne karakteriseres som godt (Ibid.).

⁵⁵ Et af de mere succesfulde eksempler på et sådant foretagende var udviklingen af IT-området Katrinebjerg i Aarhus, som blev delvist udviklet i regi af penge fra Det jysk-fynske samarbejde (MOB's arkiv, "IT-Vækstcenter Katrinebjerg).

⁵⁶ Michael O. Bruun 2014: Notat vedrørende bysamarbejdets placering i Aarhus Kommunes erhvervspolitik 1993-2009, s. 6 f. (Baggrundsnotat der i 2014 er blevet udarbejdet af MOB og vedlagt arkivet) Om årsagerne til Trekantsområdets, Vejle og Aarhus amts modvilje over for bybåndsiniciativet, siger kilderne ikke noget direkte om. Det skal her blot konstateres, at modviljen over for bybåndsiniciativet var til stede hos de nævnte parter, og det spillede afgørende ind for projektets afvikling. En medvirkende årsag til Aarhus Amts stillingtagen kan også være delvis tilskyndet af amtets erfaringer fra 10-kommuner-samarbejdet (jf. nedenfor), hvor det blev holdt ude af Aarhus Kommune.

⁵⁷ Landsplanredegørelsen 2006. Hvad angik det jysk-fynske samarbejde, så blev det udmøntet de følgende år i form af en lang række delprojekter. Men i sin karakter var der mere tale om en investeringspulje, som de enkelte kommuner kunne søge penge fra, end et byregionalt samarbejde med en politisk overbygning.

⁵⁸ De ti kommuner var Galten, Hadsten, Hammel, Hinnerup, Rosenholm, Hørning, Odder, Rønde, Skanderborg og Aarhus Kommune. Samlet dækkede regionen ca. 390.000 indbyggere. (Notat vedrørende møde med nabokommunerne onsdag den 16. marts, dateret 15.9.1994, MOB's arkiv).

⁵⁹ Erhvervsafdelingen i Aarhus Kommune: Referat af møde mellem Galten, Hadsten, Hammel, Hinnerup, Rosenholm, Hørning, Odder, Rønde, Skanderborg og Aarhus Kommune den 16. marts 1994, dateret 22.3.1994, s. 3 f.

⁶⁰ Dette stemmer ganske godt overens med MOB's egne erindringer, hvor han netop angiver, at kommunesamarbejde generelt blev anset som et centralt værktøj vis a vis amtet i den stadige rivalisering, der fandt sted mellem de to myndighedsniveauer (interview med MOB af 15.9.2014, Del I, 53.40-55.00).

⁶¹ Erhvervsafdelingen i Aarhus Kommune: Referat af møde mellem Galten, Hadsten, Hammel, Hinnerup, Rosenholm, Hørning, Odder, Rønde, Skanderborg og Aarhus Kommune den 16. marts 1994, dateret 22.3.1994, s. 5 f.

⁶² Ibid.

⁶³ Det drejede sig om kommunaldirektør Mogens Winther (Galten), kommunaldirektør Ib Ladefoged (Hadsten), kommunaldirektør Finn Severinsen (Hammel), kommunaldirektør Gunnar Svendsen (Hinnerup), kommunaldirektør Ejnar Pedersen (Rosenholm), kommunaldirektør Knud Sørensen (Hørning), Turist- og erhvervschef Kurt Iversen (Odder), Erhvervschef Gert Lindegaard (Rønde), Teknisk direktør Tage Kristensen (Skanderborg), Stadsdirektør Poul-Erik Jensen, afdelingschef Michael O Bruun og chefkonsulent Flemming Høiriis (alle tre Aarhus) (Stadsdirektøren i Aarhus: Deltagerliste til arbejdsgruppens møde på Aarhus Rådhus den 4.5.1994, MOB's arkiv).

⁶⁴ Vækstgruppe-konceptet dækkede over at flere virksomheder indgik i forpligtende samarbejder over en periode mhp. at opnå fælles målsætninger bistået af eksterne konsulenter (Erhvervsafdelingen i Aarhus, Pressemeddelelse af 22.6.1994, MOB's arkiv).

⁶⁵ Bruxelles-kontoret havde først og fremmest til opgave at informere private og offentlige virksomheder og institutioner om mulighederne for at få tilskud fra EU-programmer samt hjælpe med de konkrete ansøgninger (Erhvervsafdelingen i Aarhus: referat af arbejdsgruppens møde den 4.5.1994, dateret 10.5.1994).

⁶⁶ Ibid., s. 1 ff. For vækstgrupperne skulle tilbuddet dog kun gøres gældende i en overgangsfase (Ibid.).

⁶⁷ Erhvervsafdelingen i Aarhus, Pressemeddelelse af 22.6.1994 (MOB's arkiv). Budgettet for samarbejdet, der først og fremmest skulle markedsføre projektet i medierne, blev sat til 0,75 kr. per indbygger i de enkelte kommuner (Stadsdirektøren i Aarhus, notat vedr. arbejdsgruppens møde den 1.6.1994, MOB's arkiv).

⁶⁸ Samarbejdsaftale, 10-kommune-samarbejdet, september 1994 (Aftalen med Bruxelleskontoret blev indgået på ubegrænset tid, mens Vækstgruppe-samarbejdet og området for erhvervsmæssig markedsføring skulle vurderes efter to år. Budgettet for samarbejdet blev sat til 3 kr. per indbygger fra de enkelte kommuner, som skulle dække vækstgruppe og markedsføringsområderne (Ibid.).

⁶⁹ Aarhus Kommune, notat af 9.9.2014, Dagsorden for borgmestermødet den 14.9.2014, s. 2 f.

⁷⁰ Intern skrivelse fra amtsdirektør K. E. Mortensen til MOB af 25.7.1994. (På notatet er anført, at der er sendt svar til amtsdirektøren den 3.8.1994 – denne svarskrivelse findes imidlertid ikke i arkivet).

⁷¹ Ibid. samt Odder Erhvervsorientering 4.6.1994: *Aarhus og nabokommunerne (MOB's privatarkiv)*.

⁷² I arkivet findes der desværre ikke yderligere korrespondance mellem Aarhus Kommune og Aarhus Amt – herunder heller ikke Aarhus Kommunes svar til amtet. Forholdt denne korrespondance har MOB efterfølgende udtalt: *"Jeg kan ikke huske præcis, hvad vi svarede, men det var et diplomatisk svar. På den ene side ville vi ikke have dem med, men på den anden side skulle vi jo også kunne samarbejde om andre ting. Det blev jo særdeles aktuelt med hele vores IT- indsats, hvor amtet bidrog med samme beløb som kommunen [Udviklingen omkring Katrinebjerg/Alexandra Instituttet – et resultat af det senere samarbejde inden for Det jysk-fynske samarbejde]"* (Brev fra MOB til forfatteren fra 18.10.2014)

⁷³ De fire vækstgrupper dækkede international projektledelse, markedsføring i de baltiske lande, markedspladsen og projektudviklingsvækstgruppen. PR firmaet som stod for markedsføringskampagnen var de i Aarhus placerede firma Imageselskabet under ledelse af firmaets leder Jens Otto Kjær Hansen (Erhvervsafdelingen i Aarhus, 14.10.2014: Referat af møde i arbejdsgruppen fra mødet 6.10.1994).

⁷⁴ Erhvervsafdelingen i Aarhus: Vedr. arbejdsgruppens møde den 9.1.1995, Erhvervsafdelingen i Aarhus 28.3.1995: Mødeindkaldelse med dagsorden til arbejdsgruppens møde 5.4.1995.

⁷⁵ Erhvervsafdelingen i Aarhus, 20.4.1995: Referat af arbejdsgruppens møde den 5.4.1995

⁷⁶ Således var der i denne periode forsøg på at lave mere tæt integrerede byregioner i Trekantsområdet under navnet *Bycirkelsamarbejdet* (bestående af Børkop, Fredericia, Kolding, Lunderskov, Middelfart, Vamdrup, Vejen og Vejle kommune) (Brev med baggrundsdata fra Ole Have Jørgensen til Stadsdirektøren i Aarhus af 21.6.1995). Desuden var der et samarbejde under navnet Den Østjyske Udviklingskorridor (bestående af Brædstrup, Gedved, Hedensted, Horsens, Juelsminde, Nørre-Snede, Skanderborg og Tørring-Uldum kommune) (brev fra Palle Krog til Thorkild Simonsen af 22.5.1995 med baggrundsmateriale) og nord for Aarhus havde man det såkaldte Region Aalborg samarbejde (bestående af Hals, Aabybro, Dronninglund, Brønderslev, Sejlflod, Støvring, Skørping, Nibe og Aalborg kommune) (JP 12.10.1994: Nordjyske Kommuner i fælles markedsføring, MOB's arkiv).

⁷⁷ Erhvervsafdelingen i Aarhus 1.8.1995: Dagsorden for møde i arbejdsgruppen den 9.8.1995 samt Erhvervsafdelingen i Aarhus 18.8.1995: Referat fra arbejdsgruppen møde den 9.8.1995. I en intern skrivelse mellem erhvervschefen og stadsdirektøren i Aarhus fra 4.7.1995 kan man imidlertid se, at især Michael O. Bruun stiller sig skeptisk over for Skanderborg Kommunes praksis på området (Notat fra erhvervschef Michael O. Bruun til stadsdirektør Poul-Erik Jensen af 4.7.1995 hvorved er indlagt en artikel fra Erhvervsnyt Skanderborg 1995, nr. 102, 10 årg.). Stadsdirektøren maner til ro i sin svarskrivelse (Ibid.).

⁷⁸ Imageselskabet havde især koncentreret sig om at lave og distribuere et temahæfte til Danmarks største fødevarer og transportvirksomheder omkring fordelene ved at lokalisere sig i regi af 10-kommuner-samarbejdet. Desuden havde man lavet annoncekampagne i børsen samt spørgeskemaundersøgelse til virksomheder. Det blev på mødet anbefalet, at man i 1996 udvidede det til også at lave målrettede events inden for specifikke områder (Erhvervsafdelingen i Aarhus, 30.11.1995: Referat fra arbejdsgruppens møde den 15.11.1995). Inden for vækstgruppeområdet havde ni virksomheder fra Aarhus nabokommuner benyttet sig af ordningen i løbet af det første år (Ibid.). Hvad angik samarbejdsaftalen omkring Bruxelles-kontoret, så havde denne del tabt en del pondus, idet Aarhus Kommune havde indgået en aftale med Aarhus Amt, hvorefter alle firmaer i det samlede amt blev stillet ens (Udateret notat fra projektmedarbejder ved Erhvervsafdelingen i Aarhus til MOB – notatet er et oplæg til gruppe 3's forestående møde den 19.2.1996).

⁷⁹ Erhvervsafdelingen i Aarhus, 14.12.1995: Foreløbigt udkast til statusrapport for 10-kommuner-samarbejdet i 1995 samt handlingsplan for 1996.

⁸⁰ Det gjaldt faktuelle fejl i den løbende kommunikation, tidsfrister der var for korte og flere tilfælde, hvor det ikke stod klart, at det var tilbud i regi af 10-kommuner-samarbejdet og ikke blot Aarhus Kommune (Erhvervsafdelingen i Aarhus, 23.1.1996: Referat fra arbejdsgruppens møde den 10. januar 1996).

⁸¹ Ibid. De to øvrige grupper skulle varetage dels opfølgning/igangsætning af markedsføringsaktiviteter i 1995/96 og dels tilrettelægge et fødevarerevent i 1996 (Ibid.).

⁸² Brev fra stadsdirektøren i Aarhus til Michael O. Bruun af 10.1.1996

⁸³ Erhvervsafdelingen i Aarhus, 23.1.1996: 10-kommuner-samarbejdet, analyse af procedure for vækstgruppe-samarbejdet.

⁸⁴ Erhvervsafdelingen i Aarhus, 29.2.1996: Referat fra underarbejdsgruppe 3's møde den 26. 2.1996. ØUK var et tværkommunalt samarbejde med Horsens Kommune og de nærmeste omegnskommuner.

⁸⁵ Erhvervsafdelingen i Aarhus, 29.3.1996: Beslutningsreferat af arbejdsgruppens møde 20.3.1996.

⁸⁶ Ibid.

⁸⁷ Ibid. De øvrige to underarbejdsgrupper havde også lavet et ganske betydeligt bidrag inden for hhv. en udvidelse af markedsføringsindsatsen og det kommende fødevarerevent, der skulle afholdes senere samme år (Ibid.).

⁸⁸ *Korridoren*, april 1996: Virkelig og Vision – to sider af samme sag? (Bemærkninger til Forslag til Landsplanredegørelse). Notatet er mig bekendt det første, der konkret opererer med termen ”Det Østjyske Bybånd”.

⁸⁹ Ibid. Først med Landsplanredegørelsen af 2006 skulle man fra de centrale myndigheders side for alvor gøre et forsøg på at inkorporere den østjyske byregion i den fysiske planlægning (Frandsen 2011, s. 65 ff. samt Landsplanredegørelsen 2006).

⁹⁰ *Korridoren*, april 1996: Virkelig og Vision – to sider af samme sag? (Bemærkninger til Forslag til Landsplanredegørelse). De ”gamle konkurrenter” var givetvis Trekantsområdet og Aarhusområdet.

⁹¹ Erhvervsafdelingen i Aarhus, 26.6.1996: Beslutningsreferat af arbejdsgruppens møde den 12.6.1996. Teknologiområdet blev sat til hjørne, idet det blev muliggjort, at Aarhus Kommune gennemførte projektet, og de øvrige kommuner derpå kunne slutte sig til (Ibid.).

⁹² JP 21.9.1996 og Aarhus Stiftstidende 20.9.1996

⁹³ Håndskrevet notat fra MOB til Stadsdirektør Poul-Erik Jensen af 26.9.1996. Hammel Kommunes engagement i det nye samarbejde var tilsyneladende noget ”tungere”, end Hammel selv havde givet udtryk for over for Aarhus Kommune inden det nye samarbejdes offentliggørelse i pressen (Ibid.). Hammel Kommune havde annonceret deltagelsen i det nye samarbejde på arbejdsgruppens møde den 9.9.1996, hvor de dog havde understreget, at 10-kommuner-samarbejdet stadig havde ”første prioritet” (Erhvervsafdelingen i Aarhus 19.9.1996: Referat fra arbejdsgruppens møde den 9.9.1996).

⁹⁴ Håndskrevet notat fra stadsdirektør Poul-Erik Jensen til erhvervschef Michael O. Bruun af 27.9.1996.

⁹⁵ Erhvervsafdelingen i Aarhus, 25.9.1996: Vedr. 10-kommuner-samarbejdets markedsføringskampagne i uge 44 og 45 samt Erhvervsafdelingen i Aarhus 23.9.1996: Vedr.: fødevareeventen 1.-2.-3. november 1996 samt fødevarekonferencen 1. november 1996.

⁹⁶ Ibid.

⁹⁷ Erhvervsafdelingen i Aarhus 19.9.1996: Referat fra arbejdsgruppens møde den 9.9.1996.

⁹⁸ Ibid.

⁹⁹ Samarbejdsaftale 1997-1999 – 10 stærke erhvervskommuner i Aarhus-området.

¹⁰⁰ KL 2015 samt Aarhus Kommune 2009, s. 29 ff. Samarbejdet blev udvidet i starten af 2016 med Viborg Kommune og består desuden af Favrskov, Hedensted, Horsens, Norddjurs, Odder, Randers, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Syddjurs, og Aarhus Kommune.

¹⁰¹ <http://www.businessregionaarhus.dk/da.aspx>, I 2015 pendlede knap 140.000 af borgerne dagligt over kommunegrænserne internt i regionen (Ibid.). Business Region Aarhus har i 2016 udarbejdet en fælles mobilitetsrapport med fokus på fælles indsatsområder: <http://www.businessregionaarhus.dk/da/Indsatsomraader/Mobilitet.aspx>.

¹⁰² Dog skal det selvfølgelig erindres, at Horsens Kommune faktisk var dem, der tog det allerførste initiativ til Det Østjyske Bybånd. Men meget hurtigt blev det Aarhus Kommune, der overtog lederrollen her.

¹⁰³ Sidstnævnte skete for alvor med Landsplanredegørelsen 2006. Men heller ikke dette forsøg på at knytte Aarhus- og Trekantsområdet sammen fik nogen videre lykkelig udgang. Efterfølgende blev der gjort forsøg på at udvikle et formelt samarbejde, og en kort overgang blev der faktisk etableret et fælles sekretariat. Samarbejdet blev imidlertid gradvis afviklet og sekretariatet nedlagt. For en god gennemgang heraf kan anbefales Kristian Olesens Ph.d.-afhandling: *Strategic Spatial Planning in Transition*, Aalborg 2011.

¹⁰⁴ Michael O. Bruun 2014: Notat vedrørende bysamarbejdets placering i Aarhus Kommunes erhvervspolitik 1993-2009, s. 1 ff. samt interview med MOB af 15.9.2014, Del I, 53.40-55.00. Om forholdet mellem Aarhus Amt og Aarhus Kommune udtaler MOB: ”Der var den der rivalisering... Vi [Aarhus Kommune] var deres[Aarhus Amt] svenskere..vi måtte ikke vinde” (Ibid.).

¹⁰⁵ Nielsen og Jensen 2017 samt Stensgaard 2017. Nielsen og Jensen angiver at ideen om den østjyske byregion, eller Den Østjyske Millionby som den også kaldes, først opstod som følge af Landsplanredegørelsen i 2006, samt at ideen blev ”plantet fra oven” via daværende Miljøminister Connie Hedegaard samt den ved Skov og Naturstyrelsen ansatte geograf Bue Nielsen (Ibid.). På baggrund af kildegennemgangen i ovenstående, må vi imidlertid revurdere både vores antagelse af, hvornår bysamarbejdet opstod som et operativt bypolitisk begreb og, hvem der fremstod som de initierende aktører. Således var begrebet i den grad allerede på den politiske dagsorden i 1999, og samarbejdet blev her søgt gennemført fra lokal/kommunal side og ikke fra statsligt hold. Landsplanredegørelsen i 2006 kan derimod siges at være skelsættende i den forstand, at de statslige myndigheder for første gang søgte at sætte udviklingen af den funktionelle byregion i Østjylland ind i en national kontekst og dertil forsøgte at få etableret en form politisk rammestruktur, der favnede den funktionelle byregion.

¹⁰⁶ Med ovenstående brug af termen strategi menes først og fremmest Aarhus Kommunes overordnede tilgang til samarbejdets udvikling.

¹⁰⁷ Interview med MOB af 15.9.2014, Del I 40.20-41.35. Vurderet på de løbende reaktioner fra de mindre kommuner i case-gennemgangen, lykkedes Aarhus Kommune ganske godt med denne strategi.

¹⁰⁸ I 2016 er det endvidere omsider lykkedes regionen at opnå de centrale myndigheders opbakning til en delvis udbygning af motorvejen E-45 – en af BRA's absolutte mærkesager (Transport og Byggeministeriet 2016: <http://www.trm.dk/da/nyheder/2016/udbygning-af-e45-mellem-aarhus-s-og-skanderborg-s>). Dog er der stadig svære samarbejdsområder inden for især transportområdet, som BRA ikke har kunne blive enige om internt. Det gælder ikke mindst lufthavnsproblematikken i regionen, som også glimrer ved sit fravær i BRA's strategigrundlag (Business Region Aarhus 2016:

<http://www.businessregionaarhus.dk/da/Indsatsomraader.aspx>).

¹⁰⁹ Frandsen 2015 (A), s. 95 ff. samt Frandsen 2015 (B), s. 65 ff.

¹¹⁰ Bachmann 2003, s. 15 ff. samt Conventz 2013, s. 10 ff.

¹¹¹ Nissen og Winther 2008, s. 7 ff., Business Region Aarhus 2016, Mobilitetskommission, s. 15 ff. samt Frandsen 2016, s. 125 ff.

¹¹² Business Region Aarhus, Mobilitetskommissionen 2016, s. 15 ff., Frandsen 2016, s. 124 ff. samt JP Aarhus 2016.

¹¹³ Dette spørgsmål bliver ikke mindre relevant, når man ser på de seneste pendlingmønstre, som BRA har udarbejdet. Her fremgår tydeligt, at der er en ganske betydelig pendling fra/til Region Syddanmark til BRA (<http://www.businessregionaarhus.dk/da/Indsatsomraader/Mobilitet.aspx>). En mere specifik undersøgelse vil givet igen inddrage i hvert fald Vejle-området som en naturlig del af den funktionelle byregion, som har udviklet sig i Østjylland siden starten af 1990'erne.