

Storkøbenhavns vækstpotentiale i vesteuropæisk perspektiv

Christian Wichmann Matthiessen

Christian Wichmann Matthiessen: Storkøbenhavns vækstpotentiale i vesteuropæisk perspektiv. *Geografisk Tidsskrift* 89: 66-77 København 1989.

Western Europe is structured on a complex system of cities. Integration of EEC will reinforce the importance of the large units as dynamic growth factors. The large cities function as centers of policy, administration, finance, commerce, culture, technology, science, and communications. They have the capacity of producing and adapting innovations. They also face fundamental problems. Copenhagen is one of the dynamic European agglomerations in spite of national policy counteracting the interests of its growth base. The article demonstrates the potential of infrastructural investments and organizational change in strengthening the creativity functions of the city.

Keywords:

Urban agglomerations. Urban growth. Copenhagen. Greater Copenhagen. Aviation. EEC.

Christian Wichmann Matthiessen. Professor, Dr.scient. Geografisk Institut, Københavns Universitet, Øster Voldgade 10, DK-1350 København K.

Vesteuropa har 29 millionbyer afgrænset som fysiske enheder, se fig. 1.

Storkøbenhavn er en af Europas dynamiske storbyer, og det er egentlig ejendommeligt i betragtning af, at der overføres store midler fra byen til provinsen, at erhvervsklimaet anses for lidet gunstigt, og at offentlig investeringspolitik halter bagefter og sjældent sker som et led i vækstfremmende politik.

I artiklen præsenteres Københavns position i det europæiske netværk af store byer. Dernæst diskuteres den politiske mulighed for at udnytte byens gode position og gunstige erhvervsmæssige vækstpotentiale. Erhvervsklimaet og myterne om byens udvikling beskrives. Den manglende storbypolitik understreges. Så analyseres erhvervsudviklingen i nationalt perspektiv. Den højproduktive industri og en række væksterhverv præger storbyen og danner mulighed for fornyet vækst. Især danner den kreative virksomhed en gunstig baggrund, og med enkelte store infrastrukturinvesteringer og med etablering af en vækstorienteret storbyledelse kan byen også hævde sig i den europæiske konkurrence, efterhånden som integrationen skrider frem.

To typer af strukturinvesteringer er påtrængende i væksthensende. Der må for det første etableres fast forbindelse i København-Malmø-Lund-aksen og skabes

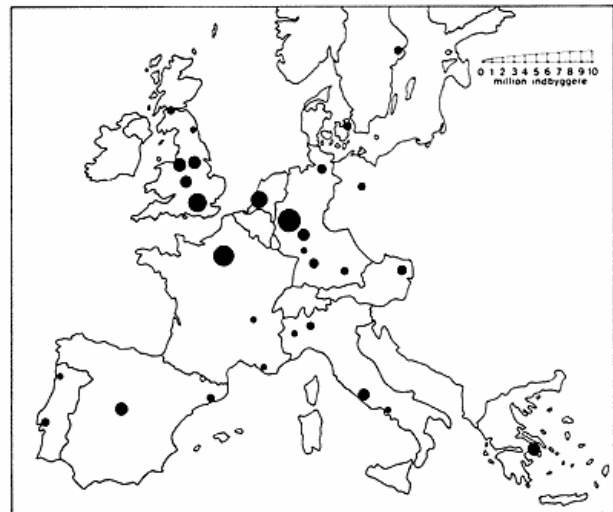


Fig. 1. Vesteuropas millionbyer.

Fig. 1. Western European urban agglomerations larger than 1 million inhabitants.

tilknytning til det europæiske højhastighedsnet. For det andet må de nødvendige vej- og baneforbindelser mellem nationens erhvervscenter i Københavns centrum og lufthavnen i Kastrup etableres uden tøven. Ved disse foranstaltninger bliver det muligt at videreudvikle Storkøbenhavns kreative virksomhed og udnytte moderne kommunikation effektivt.

Vesteuropas storbyer. Datagrundlaget

Det er forbundet med store vanskeligheder at skaffe et datagrundlag, som tillader sammenligninger, fordi de fleste nationers statistik grundlæggende er baseret på kommunale afgrænsninger. Sådanne er bestemt af de enkelte landes historie, og de systemer, der anvendes, er usammenlignelige. Københavns kommune har fx 467.850 indbyggere (1989). Hovedstadsregionen omfatter 50 kommuner og har 1.711.729 indbyggere (1989) (Danmarks Statistik 1989:4).

En nærmere diskussion af byafgrænsningen gennem den statistiske historie her i landet findes i Matthiessen (1985).

Mange lande anvender det fysiske bybegreb (så har Hovedstadsområdet 1.351.999 indbyggere i 1986); men over tid er det ofte blevet brugt uden konsekvens, så på det internationale plan forstærkes dataproblemerne. Der

VESTEUPOPAS MILLIONBYER	
ca. 1980-85.	Indbyggere * 1000
Rhein-Ruhr *	10.417
Paris	8.510
London	6.754
Randstadt **	5.612
Manchester-Liverpool	4.099
Sheffield-Leeds	3.370
Madrid	3.217
Athen	3.027
Rom	2.829
Birmingham	2.658
Frankfurt	2.447
Stuttgart	2.114
Hamburg	2.058
Wien	2.044
Vest-Berlin	1.860
Barcelona	1.757
Glasgow	1.713
Lissabon	1.612
München	1.553
Milano	1.549
Stockholm	1.435
København	1.352
Porto	1.315
Napoli	1.208
Lyon	1.170
Mannheim	1.127
Newcastle	1.145
Marseille	1.080
Torino	1.060

*) Dortmund, Düsseldorf, Köln
 **) Rotterdam, Haag, Amsterdam, Utrecht

Kilder: UN Stat. Yearbook, The Statesman's Year-Book.

Tabel 1.

Table 1.

findes statistiske oplysninger om "urban agglomerations" i FNs demografiske årbøger (fx United Nations, 1988). Her er vanskelighederne beskrevet, og de kan belyses ved at nævne, at der er 178 noter til tabellen med byoplysninger. Der er 16 vesteuropæiske lande, som er store nok til at rumme millionbyer. 12 af dem opgiver data for byer afgrænset som "urban agglomeration", mens Vesttyskland, Italien, Spanien og Storbritannien opgiver data for "city proper". Der findes dog data om "urban agglomerations" for de største byområder i Vesttyskland og Storbritannien. De vesttyske er udarbejdet for regeringen (1974) som led i et byudviklingsprogram. De britiske er bl.a. publiceret i New Statesman's Year-book, 1985.

De nyeste oplysninger er af forskellig alder. Ældst er tallene fra Portugal, nemlig fra 1970. De vesttyske er fra 1974, Vestberlin dog 1985, og de norske fra 1980. Østrig, Grækenland og Irland er præsenteret med tal fra 1981. Frankrig fra 1982 og Storbritannien fra 1983, Skotland dog 1981. De italienske tal er fra 1984. Oplysningerne fra

Belgien, Finland, Nederland, Sverige og Schweiz er fra 1985. De yngste tal er de spanske og danske fra 1986.

Disse tal danner basis for tabel 1. 5 større lande: Belgien, Finland, Irland, Norge og Schweiz rummer ikke millionbyer. Der er manipuleret med datamaterialet for de britiske og nederlandske storbyer, idet Manchester og Liverpool er angivet som én by, ligesom Sheffield og Leeds. Også bybåndet fra Utrecht over Amsterdam og Haag til Rotterdam er angivet som én by (Randstadt). Det er gjort, fordi enhederne anses for at udgøre sammenhængende byområder ligesom de store vesttyske byer i Rhein-Ruhr området.

Kortet i fig. 1 demonstrerer millionbyernes beliggenhed. Der er tre på den nordiske scene. København og dens nærmeste naboer, Hamborg og Stockholm. Hamborg er Vesteuropas 13. største by, Stockholm er nr. 21 og København nr. 22.

Bestandsopgørelsen bør suppleres med vækstangivelser, men her bliver dataproblemet uløseligt. For at antyde storbyernes aktuelle udviklingstendenser er i tabel 2 angivet vækstrater for antal arbejdspladser i en række byer. Disse er afgrænset ens på to tidspunkter, så tallene er sammenlignelige. De gamle industribyer Liverpool, byerne i Ruhr og Antwerpen er i rivende tilbagegang, mens andre byer tegner succes'er: Stuttgart, Rotterdam, Milano og København. Sidstnævnte er på førstepladsen i dette selskab, et faktum der vil overraske mange, der er vildledte af den nationale debat om storbyens deroute!

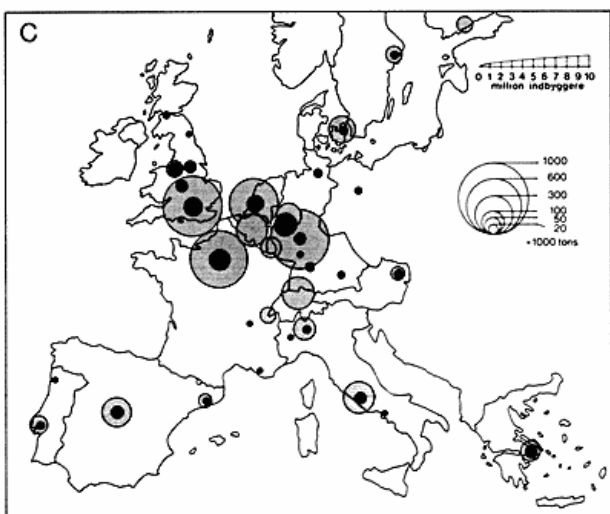
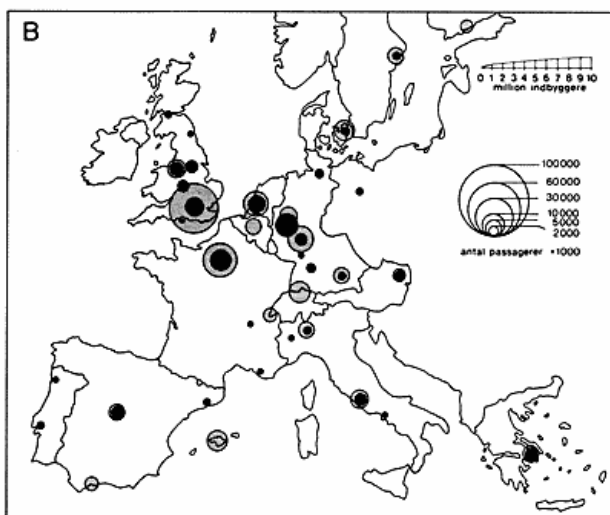
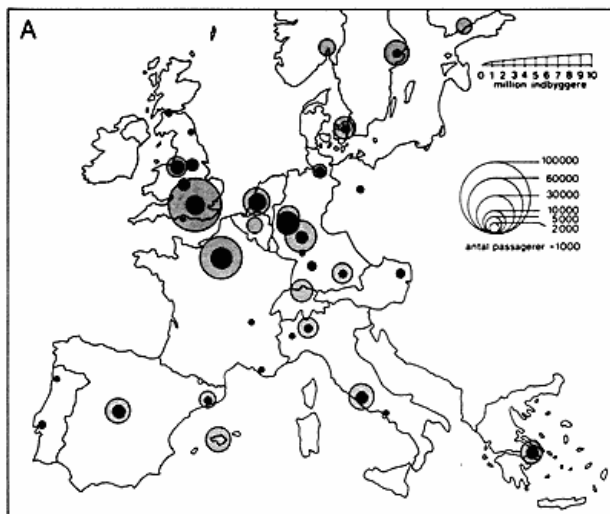
Storbyaktivitet: lufttrafik

Med det dobbelte formål at undvige befolkningsstatistikens problemer og at præsentere en moderne storbybranche fokuseres på lufthavnsstatistik. Dermed kan storbyernes størrelse og vækst måles i trafik.

Storbyernes lufthavne er en betydelig faktor bag deres vækst. Det må antages, at de i fremtiden vil spille en stadig stigende rolle for den enkelte by, selv om de kommende højhastighedstog vil supplere erhvervsrejsemønstret. Disse tog er allerede i drift på ruten Paris-Lyon, hvor de har medført en halvering af billetsalget på den tilsvarende flyrute. På de længere ruter forventes lufttrafikken fortsat at spille hovedrollen. Det internationale og interkontinentale erhvervslivs kontaktmønsters lokalisering anses for et vældigt vækstpotentiale. De rejsende er yderst fleksible i rute og terminalvalg. Lokalisering af og aktivitet i og omkring lufttrafikens terminaler vil påvirke de enkelte storbyers vækstmulighed afgørende.

Fremtidens udvikling er dog afhængig af nutidens vilkår og disse demonstreres af de tre kort i fig. 2. Kortene angiver Vesteuropas 20 største lufthavnsbyer i 1987. Der er målt i af- og påstigende passagerer og af- og pålæsset gods. Hvor flere lufthavne betjener én by, er tallene fra dem adderet.

Den internationale passagertrafik afspejler lufthavnens



rolle i lufttrafikken, men belyser tillige byens potentielle internationale kontakter. Tallene omfatter dels transitpassagerer dels passagerer med mål i byen. Fx er Københavns lufthavn en vigtig omstigningsstation som følge af beliggenheden mellem to net, der har næsten lige store dimensioner målt i afstand: Skandinavien og det øvrige Vesteuropa. Målt i kundepotentiale er de to net langt fra af samme størrelse, og kombineret med afstandsfaktoren angives derved behovet for omstigning. At det netop er København, der har den store transittrafik, skyldes en kombination af omstændigheder, der spænder fra luftfartspolitik over lufthavnsmanagement til byens egen tiltrækningskraft.

London er Europas vigtigste internationale passagerlufthavnsby. Den er dobbelt så stor som nr. 2, Paris. Så følger Frankfurt, Randstadt, Zürich og turistlufthavnen på Mallorca. København er nr. 7, Stockholm er på 15. pladsen, og Hamborg er slet ikke blandt de 20 største lufthavnsbyer.

Også når alle passagerer medtages, er London, Paris, Frankfurt og Randstadt på de fire første pladser. Så følger Rom, Stockholm (nr. 6) og Madrid som centre i store nationale rutenet. Dernæst følger Mallorca og på 9. pladsen København; Hamborg er på en 20. plads.

Den tredje parameter er luftfragt, som er et udtryk for raffineret økonomisk aktivitet. Her er byttet lidt om på rækkefølgen, men de fire store er de samme som før. Dernæst følger Zürich, Bruxelles, Rom og Madrid; København er nr. 9, Stockholm nr. 15, og Hamborg er ikke med på listen over de store vesteuropæiske byer, når der måles i luftfragt.

For at belyse vækstforholdene er den internationale passagertrafiks struktur og udvikling angivet i tabel 3.

Rangfølgen af lufthavnsbyerne 1975 ligner den for 1987. De fire første er de samme på begge lister. København var nr. 5 i 1975 og er faldet til 7. pladsen. Også Rom, Bruxelles, Madrid, Stockholm, München, Geneve, Wien og Dublin er faldet et par pladser i rang i løbet af de 12 år. En række byer er avanceret en enkelt plads: Zürich, Mallorca, Rhein-Ruhr, Athen og Malaga. Milano er rykket to pladser frem, mens det store advancement tegnes af Manchester, der fra en 20. plads i 1975 er gået ind på 9. pladsen i 1987. Bortset fra dette store spring er der ikke nogen særligt dramatiske ændringer i rangfølgen.

Også vækstraterne illustrerer forholdet mellem vindere og tabere. Her er de beregnet for to tidsrum, adskilt af 1984. Vinderne 1975-84 var Manchester, Athen, Milano

Fig. 2. Trafikken på vesteuropæiske lufthavnsbyer 1987. A. Alle af- og påstigende passagerer (i 1000). B. International trafik, af- og påstigende passagerer (i 1000). C. Fragt. Af- og pålæst gods målt i 1000 tons. (Kilde: ICAO: Statistical Yearbook, 1987).

Fig. 2. Traffic on Western European airport cities. A. Number of passengers in 1000s (embarked + disembarked). B. Number of international passengers in 1000s (embarked + disembarked). C. Freight in 1000 tons (loaded + unloaded).

ARBEJDSPLADSER; VÆKSTRATER	
Udvalgte storbyer (fysiske by)	
ca. 1970 - ca. 1985	o/oo p.a.
København	13
Antwerpen	-5
Liverpool	-29
Milano	7
Rotterdam	6
Hamburg	-3
Ruhr (Dortmund, Düsseldorf, Essen)	-6
Bremen	-2
Hannover	-3
Stuttgart	6

Kilde: L.v.d. Berg et al., 1989.

Tabel 2.

Table 2.

og Malaga. 1984-87 var det igen Manchester fulgt af Helsinki, Stockholm og London. Taberne i det første tidsrum var: Bruxelles, Geneve, Stockholm og København. I midten af 1980'erne faldt Rom, Athen, Frankfurt, Bruxelles og Madrid bagud. København er gået fra en taberplads til en position lidt over gennemsnitlig vækst, og alle de tre store nordiske lufthavnsbyer har betydeligt forbedrede vækstrater.

Om Vesteuropas lufttrafik 1987 kan altså konkluderes, at København er Nordens førende by, og at udviklingen er gået fra stagnation til vækst.

Den storbypolitiske scene

Muligheden for at udnytte Storkøbenhavns gode internationale position og gunstige erhvervsmæssige vækstpotentiale afhænger i høj grad af den politik, der føres på Christiansborg – og i EF. Også statsadministrativ praksis spiller en rolle. Dertil kommer, at Storkøbenhavn har sin egen ledelse, som opererer på forskellige administrative niveauer. Den følgende oversigt diskuterer ledelsens mål og foranstaltninger og giver eksempler på såvel hensigtsmæssige som uhensigtsmæssige aktiviteter, når det gælder udnyttelsen af Københavns vækstpotentiale. Oversigten er baseret på en række offentliggjorte planlægningsdokumenter, fx Regionplanen (Hovedstadsrådet, 1989), kommuneplaner og betænkninger, fx om Københavns Havn (Udvalget om Københavns Havn, 1989). Dertil kommer serier af rapporter, debatindlæg og presens kommentarer.

Rækken af eksempler på nationale foranstaltninger, der begrænser Storkøbenhavns vækstmulighed, er lang. Den såkaldte "provinslobby" spiller en langt stærkere rolle end de københavnske folketingsmænd. Derfor fremmes udflytning af statsinstitutioner, decentralisering af offentlig virksomhed og egnsudvikling. Statslig virksomhed begrænses i Storkøbenhavn, og der overføres store midler fra storbyen til provinsen.

Statens skatteprovenu er højt i storbyen; her findes de

LUFTHAVNSBYER, RANGORDNET 1975 og 1987					
International passagertrafik Af- og påstigende * 1000				Vækstrater % p.a.	
1975		1987		75-84	84-87
London	24.642	London	44.863	4	8
Paris	12.955	Paris	22.379	4	5
Frankfurt	8.182	Frankfurt	14.544	5	3
Randstadt	7.699	Randstadt	13.426	4	5
København	6.180	Zürich	9.603	5	5
Zürich	5.417	Mallorca	8.827	4	5
Mallorca	5.342	København	8.437	1	6
Rom	4.884	Rhein-Ruhr	7.167	4	4
Rhein-Ruhr	4.416	Manchester	7.040	10	13
Bruxelles	4.097	Rom	6.458	4	-3
Madrid	3.183	Athen	6.040	7	0
Athen	3.029	Bruxelles	5.723	3	3
Stockholm	2.785	Madrid	5.403	5	3
Geneve	2.647	Milano	5.171	7	4
München	2.420	Stockholm	5.039	2	10
Milano	2.355	München	4.752	5	6
Wien	2.021	Geneve	4.172	3	5
Dublin	1.971	Malaga	4.029	7	4
Malaga	1.927	Wien	3.809	5	5
Manchester	1.798	Helsinki	3.777	5	12

Tabel 3.

Table 3.

store indtægter og formuer. Lejeværdien af de højt vurderede ejendomme medvirker til, at statens indtægter fra byen er meget betydelige. 44 % af Danmarks statsskatter og 51 % af formueskatten hentes i Hovedstadsregionen (1985). Også indtægter fra statslige virksomheder er store, fx fra DSB; Københavns nærbaner kører hovedparten af de danske passagerkilometer. Post- & Televæsen befordrer en trafik, der afspejler storbyerhvervenes høje aktivitet.

Statens udgiftspolitik modsvarer ikke de høje indtægter og afspejler ejheller nogen relativ fordeling af goderne. 33 % af landets befolkning bor i Hovedstadsregionen, og 38 % af landets arbejdspladser i byerhvervene findes her. Kun 10 % af statens vejanlægsudgifter fandt anvendelse i storbyen 1980-88 (Hovedstadsrådet, 1989).

Dertil kommer de kommunale og amtskommunale udligningsordninger, som har til formål at mindske levestandardforskelle. 1988 var nettobidraget fra Hovedstadsregionen til det øvrige land ca. 5 mia. kroner. Derved forringes købekraften i regionen.

1970 var den gennemsnitlige, disponible indkomst i regionen 20 % højere end landsgennemsnittet. Overbeskatning og levestandardsudligning har bidraget til, at den 1985 kun er 8 % over landsgennemsnittet. Det er oven i købet yderst tvivlsomt, om levestandarden overhovedet er højere i storbyen end i resten af landet. Leveomkostningerne er nemlig højere, fx til bolig-arbejdspladstrafik, og velstandsindikatorer peger på ringere forhold i Hovedstadsregionen end i resten af landet, fx er boligarealet 46 m² pr. indbygger mod 51 m² i det øvrige land. Boligantallet svarer til befolkningsandelen. Byfornyelsesbehovet er enormt som følge af en gammel boligbestand; 82.000 bo-

liger har hverken bad eller centralvarme; 55 % af landets utidssvarende boliger findes i Hovedstadsregionen.

165 mio. kroner anvendes i 1989 til egnsudvikling, og her findes eksempler på, at statsstøtte til etablering af virksomhed i udkantsområder fører til nedlæggelse i storbyen.

Statens politik, når det gælder nye infrastrukturanlæg, er ikke altid særlig væksthæmmende for storbyen. Der er næppe tvivl om, at en fast forbindelse over Øresund har anderledes væksthæmmende konsekvenser for landet end den over Storebælt. Sidstnævnte forkorter nogle interne afstande i tid og har i øvrigt ubetydelige konsekvenser, bortset fra et ændret rejsemønster på Kattegat og over Østersøen og selektiv virkning på nogle lokalsamfunds udvikling.

En fast forbindelse over Øresund ville udvide Storkøbenhavns opland med 3 mio. svenskere og ville styrke udviklingsmuligheden for storbyerhvervene i akse Lund-Malmö-København. Især kunne de kreative erhverv drage fordel heraf, fordi så mange forskningsinstitutioner og kulturelle institutioner allerede findes i det område. I en nylig rapport har Andersson (1989) påpeget, at integration af Skåne og Sjælland til ét marked for kundskab, kreativitet, kultur og kommunikation vil indebære en markant forandring af den relative position i Europa. Med et stort strukturelt indgreb (Øresundsforbindelsen) anser han det for muligt, at denne akse kan blive en af Europas fem vigtigste kreative regioner.

EF-kommissionen anbefaler i øvrigt investeringer i forbindelsen og er indstillet på medfinansiering. Dette lands ledelse har valgt Storebæltforbindelsen med dens interne komfort frem for Øresundsforbindelsen og dens væksthæmmende.

Danmark har som nævnt én lufthavn af international klasse. Dens erhvervsfremmende muligheder er meget store. Lufthavnen er ikke forbundet med det nationale motorvejsnet og ej heller med det nationale jernbanenet. Det er u hensigtsmæssigt, ligesom det er lidet væksthæmmende, at lufthavnen ikke har nærbaneforbindelse til Danmarks eneste store erhvervskoncentration, Københavns City. Yderligere etableredes 1989 internationale luftruter fra provinsens lufthavne til andre storbyer. Det er ikke rationelt, fordi trafikbehovet næppe findes, fordi rutenettet fra København mister kunder, og fordi der signaleres en politik, der kan tolkes som uforstandig i forhold til det eneste danske trafikknudepunkt af international klasse.

Københavns Havn er en af de to danske basishavne. Det betyder lave fragtrater. Havnen rummer i øvrigt store arealreserver. Regeringen har længe været utilfreds med kommune- og havnemyndighedens administration og nedsatte derfor 1988 et udvalg, som afgav betænkning om havnens fremtid (Udvalget om Københavns Havn, 1989). Kommunen deltog ikke i arbejdet. Udvalgets flertal udtaler som sin hensigt, at det vil give vandet tilbage til københavnerne. For at gøre det fremlægges en velfærdso-

rienteret, erhvervsfjendsk plan. Der skal bygges boliger, etableres parker, og alle mulige fritidsaktiviteter skal fremmes. Industri skal bekæmpes, og de øvrige erhvervs vækstmulighed skal begrænses. Udvalget anbefaler dog en bane fra Københavns hovedbanegård til lufthavnen, men nævner ikke den lige så betydningsfulde motorvejsforbindelse fra Helsingør-motorvejens nuværende afslutning på Hans Knudsens Plads via havnen til lufthavnen. Udvalgets flertal viser liden forståelse for de internationale storbyerhvervs lokaliseringskrav og for den vækstmulighed, de udgør. I øvrigt ville en gennemført plan efter udvalgsflertallets recept true havnens status som basishavn til skade for det sjællandske erhvervsliv.

Også planer om udflytning af statsinstitutioner eller selektive nedskæringer på offentlige virksomheder, der bidrager til storbyens vækst, demonstrerer den nationale ledelses politik. Det er ikke væksthæmmende at flytte ledelses- eller forskningsinstitutioner ud fra det eneste danske center for den slags, nemlig København. Flytning fra et sted i landet til et andet er omkostningskrævende. Det bidrager til udvikling på den nye adresse, men det sker på bekostning af udviklingsmulighederne på den gamle. Søværnets ledelse, Landbohøjskolen, Panum Institutet og Kort- og Matrikelstyrelsen er alle storbyorienterede og bidrager til byens vækstpotentiale. De er alle aktive dele af det netværk, der effektivt producerer, distribuerer og anvender ny viden og teknik.

Planstyrelsen bidrager til det negative erhvervsklima. Tilsyneladende anser denne statslige myndighed storbyerhvervenes lokalisering i storbyen for et problem. I en rapport om vækstindustrien anføres således, at der er ved at danne sig et nyt geografisk erhvervsmønster, hvor de varefremstillende erhverv dominerer i Vestdanmark og de immaterielle erhverv i Østdanmark. Videre skrives, at denne umiddelbart hensigtsmæssige udligning af gamle regionale forskelle i beskæftigelsesomfang kan indeholde kimen til nye uligheder (Planstyrelsen, 1987). Ligeledes anføres i en rapport om forretningsservice, at denne storby- og cityorienterede vækstsektor ikke har bidraget til udligning af regionale forskelle, hvilket ifølge Planstyrelsen er problematisk (Planstyrelsen, 1988).

Det sidste eksempel på en u hensigtsmæssig, statslig svækkelse af storbyens potentielle vækstmulighed er nedlæggelsen af Hovedstadsrådet pr. 31. december 1989. Dermed mister Storkøbenhavn den samlede ledelse som har mulighed for at handle i hele byens interesse.

Den statslige storbypolitik er altså ikke hensigtsmæssig ud fra synspunktet om, at storbyens dynamik er en selvstændig national vækstfaktor. Også på det regionale niveau er ledelsens forståelse for storbyernes potentielle vækstmuligheder begrænset.

Hovedstadsrådet var fra begyndelsen en mærkelig svag og udemokratisk konstruktion, som undtog Hovedstadsregionen fra kommunalreformen. Rådets rolle har været begrænset og midlerne har især været anvendt til kollektiv

BYERHVERVENE 1970-1986							
	1970	1980	1983	1986	Vækstrate o/oo p.a.		
					70-80	80-83	83-86
FREMSTILLING							
Hovedstadsregionen	226.364	155.589	144.875	153.328	-37	-24	19
Regionale storbyer*	130.535	103.576	109.307	118.134	-23	18	26
Større byer**	80.816	67.998	70.880	79.614	-17	14	39
Resten af Danmark	162.019	183.673	164.327	191.242	14	-37	50
TOTAL	599.734	510.836	489.389	542.318	-16	-14	34
ØVRIGE BYERHVERV (service, handel, transport, byggeri)							
Hovedstadsregionen	553.466	775.764	777.948	818.300	33	1	17
Regionale storbyer*	237.471	365.879	372.725	407.657	43	6	30
Større byer**	160.087	246.664	244.094	263.608	43	-3	26
Resten af Danmark	312.282	444.473	469.210	516.417	35	18	32
TOTAL	1.263.306	1.832.780	1.863.977	2.005.982	37	6	24

*) Århus, Trekants-området, Odense, Aalborg, Esbjerg, Herning-Ikast.
 **) 12.000-35.000 arbejdspladser 1986.

Tabel 4.

Table 4.

trafik. Dertil kommer regionalplanlægning, hvor Rådet har ført en regional decentraliseringspolitik, som især har medført udvikling af et trafikknudepunkt i Høje Tåstrup og nogen erhvervsudvikling i tilknytning hertil. Nedtoningen af de cityorienterede erhvervs lokaliseringsmulighed i byens centrale dele har været uhensigtsmæssig, set i vækstpotentiel sammenhæng. De kontorvirksomheder, der søger en storbylokalisering i Nordeuropa, er temmelig uinteresserede i Høje Tåstrup. Deres præference er de attraktive, høj-aktive bydele.

I Hovedstadsrådets nyeste revision af regionplanen (1989) er der dog sket en svækkelse af den regionale decentraliseringsideologi, selv om der stadig højprioriteres motorvejs- og baneanlæg i de ydre dele af regionen. Regionplan 1989 udlægger nye erhvervsområder i havnen og på Amager, og den anbefaler den faste Øresundsforbindelse og anlæg af bane fra hovedbanegård til lufthavn. Disse vækstfremmende investeringer prioriteres efter anlæg af en ny tunnelbane fra Frederiksberg til Amagerbro, og dette anlæg er næppe særligt vækstfremmende, men tjener en befolkning, der i forvejen har fremragende kollektive forbindelser. En tunnelbane er i øvrigt den dyrest mulige løsning på den kollektive trafikproblemer og vil i konsekvens deraf blive udbygget langsomt og kundeorienteret. Når det gælder vejanlæg, medtager Hovedstadsrådet ikke færdiggørelsen af storbyens interne motorvejsanlæg og dermed nedprioriteres mulighederne for at fremme lufttrafikkens afsmittende virkning.

Efter at Hovedstadsrådet er nedlagt står storbyen med en ledelse, der består af fem amtskommunale enheder, nemlig Københavns og Frederiksbergs kommuner og amtterne: København, Roskilde og Frederiksborg. Disse fører hver sin politik, ligesom de 50 primærkommuner. Der er tilløb til at fokusere på vækstfaktorer. Fx anvender Kø-

benhavns og Frederiksbergs kommuner sammen med Københavns amt 3.000.000 kroner om året på Initiativrådet for Erhvervsudvikling i Københavnsområdet. Københavns kommune diskuterer scenariet: "København som kraftcenter", og der findes erhvervsråd i en række kommuner; nogle af disse fører en aktiv erhvervs politik. Alligevel kan vækstpolitik næppe skimtes for fordeling af velstand og løsning af sociale problemer. Den kommunale politik handler om sundhed, undervisning, pasning, lokaltrafik, sport, osv. Det er ikke mærkeligt i betragtning af de givne spilleregler; men det klargør behovet for en storbyledelse, der kan fremme den virksomhed, som kan videreudvikle det regionale velstandsgrundlag.

Den politiske ledelse på alle niveauer baserer sine afgørelser på en række forkerte antagelser. Blandt disse kan peges på myten om den lave produktivitet og myten om kapitalens og arbejdspladsernes flugt mod vest. Det drejer sig netop om myter, hvilket skal belyses nærmere i det følgende. Men det er rigtigt, at erhvervsklimaet er klart bedre i Vestdanmark end i Storkøbenhavn; herom er der almindelig enighed.

Det er vigtigt at få klarlagt disse forhold, fordi en hensigtsmæssig storbypolitik er en oplagt mulighed for at styrke hele landets vækstmulighed. De store europæiske byer konkurrerer nemlig indbyrdes, og København svækkes i denne konkurrence, fordi politiske foranstaltninger er baseret på den tro, at konkurrencen om byvækstens fordeling er et internt dansk anliggende. Det er det ikke!

Erhvervenes fordeling på bykategorier

Hovedstadsrådet (1989) frygter en total afindustrialisering af Storkøbenhavn. Så galt går det næppe, hvilket vil blive illustreret dels ved analyse af byerhvervenes locali-

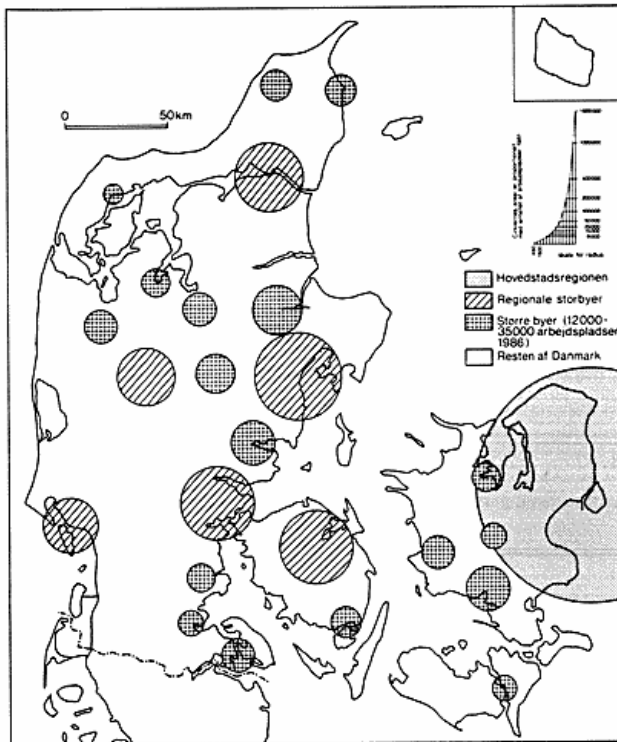


Fig. 3. Bykategorier. Hovedstadsregionen omfatter ca. 970.000 arbejdspladser i byerhverv (38 %), de 6 regionale storbyer 525.000 (21 %), de 18 større byer 340.000 (13 %) og resten af landet 710.000 (28 %).

Fig. 3. Categories of urban places. Greater Copenhagen has ca. 970,000 non-agricultural jobs (38 per cent), 6 regional centres 525,000 (21 per cent), the 18 towns ranking next 340,000 (13 per cent), and the rest of the nation 710,000 (28 per cent).

seringsudvikling 1970-86, dels af en vurdering af status og udvikling inden for industriens personproduktivitet. Myten om, at storbyens tilbageværende industri er gammeldags og uproduktiv, holder nemlig ikke. Tværtimod omfatter den – med enkelte undtagelser, fx de store bryggerier – de virksomheder, hvis produktivitet er størst, og hvis medleven i storbyens forskning og udviklingssektor er en væsentlig faktor bag deres succes. Medicinalindustrien er et eksempel på det.

Landet er inddelt i fire kategorier: Hovedstadsregionen, regionale storbyer, større byer og resten af landet. Inddelingerne er nærmere beskrevet i Matthiessen (1987). Her kan nævnes, at Kolding, Vejle, Fredericia og Middelfart tilsammen er regnet som én af de seks regionale storbyer, ligesom Herning og Ikast er regnet som én by. Der er 18 byer i gruppen af større byer, og resten af landet omfatter 198 kommuner, se fig. 3.

I tabel 4 er arbejdspladser inden for byerhvervene fordelt på de fire typer af kommuner. Tallene omfatter dagbefolkningen og stammer fra Danmarks Statistiks publi-

kationer (Folketællinger 1970 og 1981; Statistiske Efterretninger 1986:9 og 1989:1).

1970 omfattede fremstillingserhverv 599.734 arbejdspladser. Antallet sank til 489.389 i 1983 for igen at stige lidt frem til 1986. Hovedstadsregionen har mistet 73.036 af den slags arbejdspladser, mens den øvrige del af landet har tabt 15.617. Der sker altså en vis selektiv de-industrialisering af storbyen; men den er langt fra så dramatisk, som den offentlige debat antyder, og den var især aktiv i 1970'erne.

1970 omfattede de øvrige byerhverv 1.263.306 arbejdspladser. Antallet steg betydeligt frem til 1986, hvor det var 2.005.982. Hovedstadsregionen har vundet 264.834 arbejdspladser – et tal, der langt overstiger faldet i fremstillingserhvervene. Den øvrige del af landet har vundet 477.842. Selv om vækstraterne for øvrige byerhverv demonstrerer undergennemsnitlig vækst for Hovedstadsregionen, er afvigelserne fra gennemsnittet ubetydelige.

Erhvervsudviklingen i Danmark viser altså få forskelle bortset fra Hovedstadsregionens tab af fremstillingsarbejdspladser i 70'erne og begyndelsen af 80'erne. De her præsenterede tal kunne lede til den hypotese, at umoderne fremstillingserhverv har tabt konkurrencen om en bestemt del af storbyens arbejdskraft.

Samtidig antyder tallene, at den almindelige antagelse om massiv vækst uden for byerne kun har nogen gyldighed for fremstillingserhverv, og at disse altså næppe har haft afsmittende effekt i de 198 kommuner, der udgør gruppen resten af landet. Dertil kommer, at grupperne med regionale storbyer og større byer har udviklet sig på en måde, der tyder på, at de er moderniseret i erhvervs-mæssig henseende, således at forskellen mellem dem og Hovedstaden er mindsket.

Hvis de vækstrater, der gjaldt for provinsen 1970-86, også havde været gældende for Hovedstadsregionen, havde sidstnævnte haft 190.247 arbejdspladser flere end den havde i 1986. Det kan diskuteres, om dette tal er et udtryk for markedsmekanismer eller demonstrerer misbrug af storbyens potentielle vækstmulighed. Til yderligere belysning kan nævnes, at storbyens arbejdsløshedsprocent (7,3) er lavere end landsgennemsnittet (8,7), selv om Københavns kommune har den største arbejdsløshed i Danmark med 11,5 % (Danmarks Statistik, 1989). Det kan desuden nævnes, at der er et pendlingsoverskud af størrelse 30.000 mellem Hovedstadsregionen og resten af Danmark (Hovedstadsrådet, 1989).

Personproduktivitet

Personproduktiviteten er et godt mål for et områdes erhvervsvirksomheders effektivitet. Det angiver værditilvæksten pr. ansat. Derved undgås diskussion om fordeling mellem løn og fortjeneste. Christiansen (1988) har analyseret industriens værditilvækst i danske regioner og byområder. Han finder, at Hovedstadsregionens industri hævder sig smukt, når det gælder personproduktivitet.

Grupperes brancherne efter, hvor meget de er udsat for international konkurrence på hjemmemarkedet, kommer medicinal- og farve- og lakindustri på førstepladsen. Det er brancher med høj personproduktivitet og høj vækst i denne, og næsten alle danske arbejdspladser findes i Hovedstadsregionen.

Derefter følger den øvrige kemiske industri, som også er kendetegnet ved høj personproduktivitet, men har middel vækst heri. Hovedstadsregionen og Jylland adskiller sig positivt fra det øvrige land.

Knap så internationalt konkurrenceudsatte virksomheder, når det gælder hjemmemarkedet, er maskin-, el-, elektronik- og moderne jern- og metalindustri. De karakteriseres nationalt af middel personproduktivitet og middel vækst. Hovedstadsregionens niveau er højere end gennemsnittet, mens væksten svarer hertil.

Dernæst følger plast, glas, papir, træ og gammeldags jern- og metalindustri. Der er ingen regionale forskelle i disse erhverv med middelhøj personproduktivitet.

Tekstil-, sko-, læder- og møbelindustri har lav personproduktivitet og lav vækst heri. Hovedstadsregionen har næsten ingen af den slags arbejdspladser.

Næringsmiddelindustrien har høj personproduktivitet, men lav vækst heri. Hovedstadsregionens niveau er som landsgennemsnittet, mens væksten er højere.

Nydelsesmiddelindustrien har høj personproduktivitet og lav vækst heri. Hovedstadsregionens niveau svarer til landets, mens væksten er i bund, hvilket alene skyldes de to store bryggeriers personalepolitik.

Også den industri, der producerer varer til byggeri, er kendetegnet ved høj personproduktivitet og lav vækst heri. Her er Hovedstadsregionens niveau og vækst højere end gennemsnittet.

Endelig kan nævnes, at den grafiske industri med middel personproduktivitet og lav vækst heri ikke demonstrerer regionale forskelle i personproduktivitet trods den stærke koncentration til Hovedstadsregionen.

De almindeligt præsenterede antagelser om den ineffektive, københavnske industri beror altså på myter. Faktum er, at den industri, der nu findes i storbyen, i hovedsagen er højproduktiv og har vækst i personproduktionen. Også tesen om at kapital og produktiv arbejdskraft flytter mod vest, beror på myter. Jørgensen (1988 a, b, c) og Maskell (1986) har demonstreret, at næsten ingen industrivirksomheder flytter fra Hovedstadsregionen til provinsen. Virksomhedsmobiliteten er lav, og udviklingen tegnes af nedlæggelser og oprettelser. Også befolkningens nettomigration er i balance. Den faldende befolkning i Hovedstadsregionen er alene en konsekvens af, at storbyens kvinder føder færre børn end provinsens kvinder.

Udvalgte Storbyerhverv

I det følgende præsenteres tre udvalgte brancher, som kan beskrive storbyens struktur og aktuelle udvikling. Med basis heri forsøges fremtidsudsigterne vurderet.



Fig. 4. Højhastighedsbaner. Paris-Lyon er i brug. Resten forventes i brug før 1995.

Fig. 4. High speed train lines. Paris-Lyon already operates. The other lines are expected to be functioning before 1995.

Transporterhverv repræsenterer en traditionel storbybranche, forretningsservice en moderne aktivitet, mens forskning og udvikling anses for at tegne fremtidens dynamik.

EF forventer en fordobling af beskæftigelsen i transporterhverv i løbet af de næste 25 år. Nationalt er erhvervssektoren stærkt koncentreret med 43 % af beskæftigelsen i Hovedstadsregionen. 1980 var der 169.100 arbejdspladser i Danmark, 1986 er tallet 190.042 (Danmarks Statistik 1981, 1986, 1989).

Vækstraten er på 19 promille pr. år (1980-86). Hovedstadsregionens vækstrate på 7 promille er lavere, men positiv. De seks regionale storbyer har 20 % af landets transportarbejdspladser, og væksten har været på 26 promille pr. år. Danmark uden for de syv største byer omfatter kun 37 % af transporterhvervets ansatte, og væksten 1980-86 var 32 promille. Der sker altså en spredning af denne erhvervstype, men Hovedstadsregionen bevarer og styrker beskæftigelsen målt i absolutte tal.

Væksten i transporterhverv fremmes af investeringer i terminalanlæg som fx Københavns havn og lufthavn. Den fremmes også af investeringer på linierne. Gevinsten målt i arbejdspladser fra sådanne investeringer hjemtages oftest i terminalbyerne eller store omladningscentre. Derfor vil den faste forbindelse over Storebælt have en vækstfremmende, men begrænset effekt for København og trekantområdet. Også Øresundsforbindelsen vil have positiv effekt i hovedstaden, men det har som nævnt også baggrund i mulighederne for de kreative erhverv.

I Europa kører der allerede højhastighedstog på strækningen Paris-Lyon, se fig. 4. Der anlægges yderligere baner og et europæisk net står klar 1995, selv om ikke alle

de baner, der er medtaget på figuren er realistiske. Danmark har endnu ingen planer om sådanne baner, og strækningen Hamborg-Malmø karakteriseres som et "missing link". Kommer sådanne tog imidlertid til at køre gennem landet, bliver der næppe mange stationer. En i København og en i trekantsområdet, hvis banen da trækkes den vej; den kan jo også tænkes at krydse Østersøen. Faren for at Danmark helt holdes ude fra dette nye net er til stede, og det vil betyde forringede muligheder for at få del i den forudsete fordobling af EFs beskæftigede inden for transportsektoren. Den afsmittende effekt fra dette netværks stationer forventes også at blive stor, og også her er det København, der har muligheden og løber risikoen. Højhastighedstog forventes efterhånden at afløse de korte og kortere internationale luftruter. Se i øvrigt Arbejderbevægelsens Erhvervsråds pjece om emnet (1989), hvorfra nogle af oplysningerne stammer.

Forretningsservice er den mest ekspansive erhvervssektor i 1980'erne og forventes at fortsætte væksten. Sektorens enheder er beskæftiget med at producere tjenesteydelser, som sælges til andre virksomheder. Forretningsservice består af databehandling, reklame, markedsføring, rådgivende ingeniør- og arkitektvirksomhed, advokatbistand og revision. Væksten i branchen er tegn på dens styrke og voksende rolle i erhvervsudviklingen. Planstyrelsen har analyseret branchen og givet anvisninger på, hvorledes en hensigtsmæssig udvikling kan fremmes af planlægning (1988). Branchen omfattede 1970 63.600 arbejdspladser, hvilket på 15 år steg til 116.500, altså næsten en fordobling. Forretningsservice er storbylokaliseret og oven i købet city-orienteret.

52 % af arbejdspladserne inden for forretningsservice findes i Hovedstadsregionen, som rummer 38 % af landets arbejdspladser i byerhverv. Inden for branchegruppen findes undergrupper med meget høj vækst, nemlig data og reklame. Denne succesvirksomhed er endnu mere koncentreret end forretningsservice som helhed, idet 62 % af landets 35.752 arbejdspladser af den slags 1985 fandtes i storbyen. Også antallet af overordnede funktionærer er overrepræsenteret i Hovedstadsregionen, hvor 60 % af 19.762 fandtes 1985. Deres høje andel kan tyde på, at produktet er mere raffineret i København end i provinserne.

Planstyrelsen har yderligere konstateret, at væksten 1980-85 følger koncentrationsbilledet, og at storbyorienteringen altså er fremtrædende. Disse moderne, ekspansive storbyerhverv har succes og styrke i storbyen, og det finder planstyrelsen problematisk. En mere hensigtsmæssig bedømmelse af de fremlagte data kunne være, at det bidrag, forretningsservice leverer til fremme af storbyens vækstpotentiale, er en gevinst for hele nationen. Erhvervstypen er nemlig kun bundet til landet i nogen grad. En række af enhederne kunne lige så godt vælge lokalisering i en storby andetsteds i Europa.

Tidens dynamiske erhvervstype er *de kreative erhverv*. Produktion, distribution og forbrug af originale specialiserede kundskaber, hvadenten disse er tekniske, organisatoriske eller kulturelle, er for samfundsudviklingen i slutningen af det 20. århundrede, hvad dampmaskinen var i det 19. (Andersson, 1985).

Udvikling af dybtgående kompetence og muligheden for at kommunikere med anden kundskabsintensiv virksomhed er udprægede storbyerhverv. Forskning og højere uddannelse, raffineret materiel og immateriel produktion omsættes til nye varer og tjenesteydelser i storbyens innovative miljøer.

Den nye dynamo bag vækst og velstand belyses ved hjælp af forskningsstatistikken (1980, 1981, 1987 og 1988). 1987 var der ca. 22.000 arbejdspladser målt i årsværk inden for forskning og udvikling. De 12.474 (1987) var i erhvervssektoren, mens 8.982 (1985) fandtes i den offentlige sektor. 1979 var det totale antal årsværk 15.274, så også forskning og udvikling tilhører højvækstgrupperne. Væksten har været størst i erhvervssektoren med 52 promille pr. år 1979-87. I den offentlige sektor var den 38 promille. 70 % af erhvervssektorens forskning og udvikling finder sted i Hovedstadsregionen, og hele 73 % af den offentlige sektors andel foregår i storbyen, som omfatter 38 % af landets arbejdspladser i byerhverv. Kun i Århus amtskommune er der overgennemsnitlig andel af forskning og udvikling, og det skyldes kun den offentlige sektor.

De dynamiske, kreative erhverv er altså storbylokaliseret i udpræget grad. Der kan ikke konstateres nogen ændring i lokaliseringsmønsteret 1979-87, når det gælder erhvervssektoren. Den offentlige sektors forskning og udvikling er ikke regionalfordelt i statistikken efter 1979, men der er næppe heller sket dramatiske forandringer i lokaliseringsmønsteret i 80'erne.

På baggrund af lokalisering og udvikling for tre udvalgte erhvervstyper, nemlig transporterhverv, forretningsservice samt forskning og udvikling er der grund til at bedømme Storkøbenhavns udviklingspotentiale gunstigt. Om mulighederne udnyttes i det ugunstige erhvervsklima, er mere tvivlsomt og afhænger delvis af, om der skabes offentlig forståelse for den nationale nyttevirkning af storbyens vækst.

De europæiske storbyers vækstmulighed

1992 integreres Det Indre Marked i EF. De store byer kommer til at spille en hovedrolle i den udvikling, der følger, fordi forbindelserne mellem EFs forskellige lande og regioner er koncentreret dér (Eurocities, 1989). Det vesteuropæiske system af storbyer udgør den struktur, hvorpå kommende vækst og velstand baseres. Dynamik og integration er et produkt af netværket af byer med rig historisk og kulturel arv, med stor kapacitet for at udnytte teknologiske og sociale innovationer og med en stærk

intern service for mennesker og virksomheder.

Det europæiske bysystem er domineret af hovedstæder, hvis rolle er politisk og administrativ, men som også er centre for finansvirksomhed, kulturliv, forskning, udvikling, turisme og kommunikation. Dertil kommer andre storbyer, hvis rolle ikke er hovedstadens, men omfatter de øvrige storbyfunktioner. Disse storbyer er i øvrigt ofte regionale hovedstæder. Mange storbyer er desuden præget af industri, selv om denne ikke er nogen speciel storbyfunktion.

I slutdokumentet for Eurocities' konference i Barcelona (1989) opfordres institutioner og regeringer til at anerkende og understøtte de store byers vigtige rolle som dynamoer i fremtidens vækst og integration. Desuden opfordres ansvarlig ledelse til at styrke indsatsen for at løse de store byers funktionelle og sociale problemer. Den indsats, der kræves, omfatter fornyelse af byernes indre dele, beskyttelse af miljøet, intern trafikforbedring, etablering af nye forbindelseslinier mellem storbyerne, nedbringelse af kriminalitet og løsning af den underprivilegerede befolknings økonomiske og sociale problemer.

I resten af verden er der ofte en massiv modsætning mellem udviklede bysamfund med millioner af indbyggere og udstrakte rurale områder, hvis befolkning er dømt til større eller mindre grad af underudvikling. Egnsudviklingsproblemet forekommer i Europa, men har ikke et omfang, der berettiger den stærke fokusering herpå fra ledelsen af EF og nationalstaterne. Noget af denne indsats kunne med fordel overføres til at styrke de store byers vækstpotentiale og dermed den regionale og nationale vækst og den vesteuropæiske integration.

Vesteuropas storbyer oplever forskellig udvikling. En række gamle industribyer falder tilbage i størrelse, mens en række nye kraftcentre udvikles. Samtidig sker der en vis forskydning fra Nordeuropa til Middelhavsregionen og fra nord til syd inden for de store nationer: Frankrig, Storbritannien og Vesttyskland. Blandt tilbagegangsbysterne er fx Liverpool, Glasgow, Belfast, Dortmund, Düsseldorf, Essen og Antwerpen; blandt kraftcentrene er fx Rotterdam, Barcelona, Stuttgart, Stockholm, Milano, Bristol og Marseille. København hører til gruppen af storbyer med arbejdspladsvækst, men fremtiden tegner ikke lyst, dels på grund af national mismanagement af storbyen, dels fordi planerne om infrastrukturinvesteringer i nye europæiske net endnu ikke har inddraget Danmark eller København. Højhastighedsbanenettet vil som nævnt afløse de kortere internationale luftruter, og det vil svække Københavns Lufthavns trafikgrundlag mere end mange andre europæiske storlufthavnes.

I Storbritannien nåede storbyernes problemer tidligt så stort et omfang, at der blev taget skridt til at afhjælpe dem. Selv om national politik ofte var i modsætning til revitaliseringsprogrammer, kan der udpeges delprogrammer med succes.

Forfaldne men velbyggede, gamle erhvervsområder er

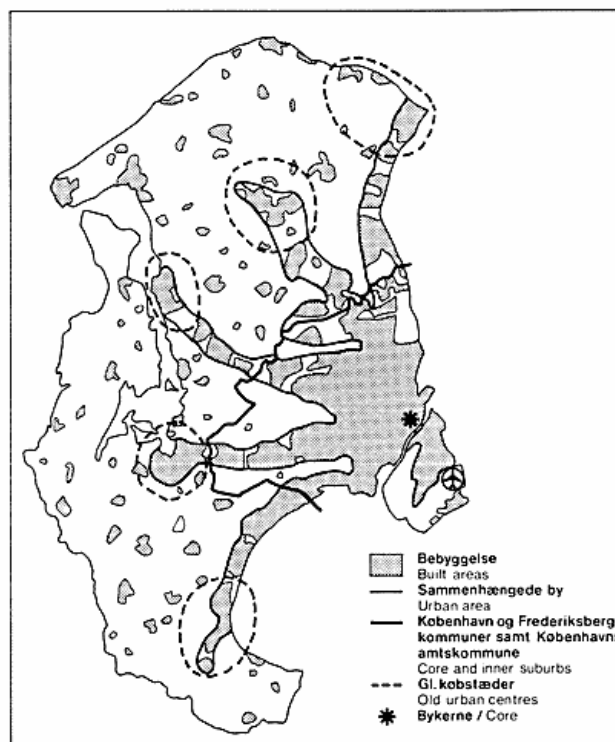


Fig. 5. Hovedstadsregionen. Med signatur er angivet den bebyggede del af byen. Den sammenhængende by er afgrænset, og de fem "fingerspids"-købstæder er markeret. Desuden er de tre indre amtskommunale enheders omfang angivet. Hovedstadsregionen omfatter 1.711.729 indbyggere (1989) og 982.029 arbejdspladser (1986). De tre indre amtskommunale enheder har 1.155.223 indbyggere og 745.594 arbejdspladser. De fem købstæder har 193.257 indbyggere og 104.261 arbejdspladser. Figuren illustrerer problematikken i etablering af en ny storbyledelse.

Fig. 5. Greater Copenhagen region has 1,711,729 inhabitants and 982,029 jobs. The inner delimitation of core and inner suburbs has 1,155,223 inhabitants and 745,594 jobs. The 5 circles point out old urban centres with 193,257 inhabitants and 104,261 jobs. The signature represents built areas. The figure demonstrates the problems of creating a new agglomeration government.

blevet fornyet, især med erhvervsogte. St. Catharines Dock nær London City er et eksempel herpå. Der er desuden etableret enklaver, hvor privat foretagsomhed har næsten frit spil. En sådan entreprise-zone findes fx på Isle of Docks i Londons Eastend. Endelig betegnes effekten af Development Cooperations som gunstig, fx har London Docklands Development Cooperation succes med erhvervs- og boligudvikling, styret og finansieret i et kommunalt-statsligt samarbejde.

Revitaliseringsprogrammer afhjælper forfald og tilbagegang. De styrker desuden i noget omfang storbyernes vækstpotentiale. Berg & Klaassen analyserer de europæiske storbyers vækstpotentiale (1989) og peger på en mere aktiv vækstpolitik. Den har til formål at fremme vilkårene for de erhverv, der især tegner vækstmulighe-

den. Det gør den kreative virksomhed og kommunikationerne til den øvrige verden. Også Andersson (1989) peger på det: Det økonomiske og kulturelle liv leves på en arena. Den udgøres af den materielle infrastruktur, dvs. veje, spor, flyvepladser osv., og af den ikke-materielle infrastruktur i form af kunnen, kompetence og kontakter rundt om i verden. Specialisering og udbygning af kundskaber, kreativitet, kultur, kommunikation og styrkelse af storbyens relative beliggenhed ved infrastrukturinvesteringer er eksempler på aktiv vækstpolitik. Det samme er en orientering af by-interne investeringer, så de især tilgodeser vækstvirksomhedernes behov, og i mindre grad tjener befolkningens bekvemmelighed.

De oplagte eksempler på vækstfremmende investeringer i Storkøbenhavn er den faste forbindelse fra København til Malmö, motorvejen fra Lyngbyvej til lufthavnen og jernbaneforbindelse mellem hovedbanegården og lufthavnen. Lige så oplagt er det, at etablering af højhastighedsbanen fra Skandinavien til EF gennem København vil have gunstig effekt. Eksempler på kreativ virksomhed, der bør styrkes og have friere spil, er universiteter og højere læreanstalter, forskerparker, medicinalindustri, Det Kongelige Teater og Københavns Idrætspark.

For at kunne vækstorientere storbyen er det nødvendigt, at der etableres en overordnet storbyledelse, som bør omfatte hele den fysiske by, se fig. 5. Der bør indgås et kompromis mellem decentral, kommunal ledelse og centraliseret storbyledelse. Bedst er det, om sidstnævnte har ansvar og kompetence, når det gælder vækstfremme, mens decentral ledelse bør varetage levevilkårsorienterede opgaver. En storbyledelse bør være management orienteret og kunne sælge byens fordele og styrke opfattelsen af dens image.

Det er, hvad Barcelona gør med De Olympiske Lege 1992, Stockholm med Globen og Sydney med Operahuset. Symboler har en værdi, og Andersson (1989) har da også stillet forslag om, at markere åbningen af Øresundsforbindelsen og etableringen af den sjællandsk-skånske kreative region med en verdensudstilling.

Sontringen mellem vækstfremme og velstandsfordeling er ikke skarp. En række levevilkårsforbedrende foranstaltninger har også gavnlig effekt på byens image og internationale virksomheders lokaliseringsvalg. Fx har Storkøbenhavns natur og beliggenhed væsentlig værdi, og en yderligere styrkelse af miljøet og dæmpelse af fx trafikale problemer kan markedsføres.

Berg & Klaassen (1989) peger desuden på en række uudnyttede muligheder for samarbejdet mellem storbyer i form af fx lobbyvirksomhed i EF, som kan udmøntes i tilskudsordninger med problemløsende hensigt.

Mellem 80 % og 90 % af Vesteuropas befolkning bor i byer, og mere end 50 % i storbyer. Alligevel anvendes ca. halvdelen af EFs budgetter til støtteordninger for landbrugsproduktion. Europas velstand skabes især i de store byer. De udgør centrene for politik, administration, fi-

nansiering, handel, videnskab, teknologi, kulturliv og kommunikation. Løsning af storbyernes problemer bør anses for en national opgave af mindst det omfang, løsningen af landbrugets problemer hidtil har antaget. EF bør inddrages i denne problemløsning, fordi Europas vækst, velstand og fornyelse derved opprioriteres.

Summary

The large urban agglomerations of Western Europe are often described as problem areas. They are also looked upon as resources for development of the nations. Certainly the large agglomerations face social and economic problems. The answer to this is a more active policy of revitalizing and renewing. Degeneration is a long-term process, and it has been going on for decades. Investments lack far behind the demand, and in addition flows of public money are directed away from the large agglomerations.

Within the EEC between 80 and 90 per cent of the population lives in cities, and more than 50 per cent in large cities. They are the centres of political, administrative, commercial, financial, technological, scientific, creative, and cultural activities, and they are the focal points of exchange of communication and exercising of competition. They are also the privileged centres of historic inheritance. Large cities have the capacity of innovation and adaption. They are the engines behind economic recovery and growth. It is within the large cities productivity is highest and income is over average. National and supranational policy seem to ignore these factors. Only 10 per cent of investments in highways in Denmark were used in Greater Copenhagen 1980-88, where 33 per cent of the population live, 36 per cent of the jobs are found, and 42 per cent of the taxes are paid. Almost half of the EEC budgets are dedicated to grants for surplus agricultural production.

The article discusses these problems and points out growth factors of Greater Copenhagen. The creativity function of the city and the airport of Copenhagen are the most important growth factors of the agglomeration. Copenhagen (1,352,000 inh.) is the 22nd largest agglomeration of Western Europe, but has the 7th largest international traffic in the airport. The airport is not, but should be connected with the national nets of railroads and highways without hesitation.

The international links should be reinforced. High speed trainlines should be planned and the necessary money invested to improve existing or to construct new lines between Copenhagen and Germany, and to construct a bridge or tunnel between Copenhagen and Sweden. The latter would also integrate the regions of creativity in Southern Sweden and East Denmark, the so-called Copenhagen-Malmö-Lund-axis, and thereby add further growth to the region. 73 per cent of scientific jobs in Denmark lies in Greater Copenhagen.

Agglomeration government is a necessary condition for efficient urban management, planning, and marketing. The Greater Copenhagen Council was a weak organization with few responsibilities, and has 1989 followed Greater London Council into history. It must be replaced with some kind of centralized structure which can take care of high-level decisions. An agglomeration government should be established as a compromise with local municipality governments.

More attention should be paid to improve living in the inner cities, to give higher priority to quality of living, and of the natural environment. The serious traffic problems must be

solved. It is a growth factor to improve the accessibility of workplaces and the connections between the concentrations of these and between them and the rest of the world.

But first of all it is of importance to create a better understanding of the role of the large cities to prevent further inexcusable management mistakes.

Litteratur

- Andersson, Å. E. (1985): Kreativitet, storstadens fremtid. Stockholm.
- Andersson, Å. E. (1989): Sydsveriges vitalisering. Sydsvenska Handelskammeren.
- Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (1989): Forbindelsescenter Danmark. Øresundsforbindelsen. Højhastighedstog i Europa.
- Berg, L. v.d., L. H. Klaassen & J. v.d. Meer (1989): Revitalization of the European city. Structural changes and new requirements. Euricur.
- Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (1974): Raumordnungsbericht. Vesttyskland.
- Christiansen, U. (1988): Industriens værditilvækst i danske regioner og byområder. Statens Byggeforskningsinstitut.
- Danmarks Statistik: Folketællingerne 1970 og 1981. Statistiske Efterretninger 1986:9, 1989:1, 1989:4.
- Forskningsdirektoratet (1988): Erhvervslivets forsknings- og udviklingsarbejde 1987. København.
- Forskningssekretariatet (1980): Erhvervslivets forsknings- og udviklingsarbejde 1979. København.
- Forskningssekretariatet: Forskningsstatistik 1979 og 1985.
- Hovedstadsrådet (1989): Regionplanredegørelse 1-4.
- Hovedstadsrådet (1989): Regionplan 1989.
- ICAO: Civil Aviation Statistics of the World. Statistical Yearbook, 1975, 1984, og 1987.
- International Centre for Urban Studies (1989): Eurocities. Barcelona.
- Jørgensen, J. (1988a): Industriens regionale omfordeling i Danmark 1972-84. i: Andersson, R. & A. Malmberg (red.): Regional struktur och industriella strategier i Norden. NordREFO.
- Jørgensen, J. (1988b): Afindustrialiseringen af Hovedstadsregionen. Institut for Trafik-, Turist- og Regionaløkonomi. Publikation nr. 43.
- Jørgensen, J. (1988c): Storbyens erhvervsgrundlag. i: Simonsen, K. (red.): Planlægning under postmoderne forhold. GeoRuc.
- Maskell, P. (1986): Industriens flugt fra storbyen. Årsager og konsekvenser. København.
- Matthiessen, C. W. (1985): Danske byers vækst. Atlas over Danmark, serie II, bind 3. København.
- Matthiessen, C. W. (1987): Byerhvervene. Lokaliseringstendenser 1970-83. Geogr. Tidsskr. 87:22-26.
- Paxton, John (ed.) (1985): The Statesman's Year-book 1985-1986. London.
- Planstyrelsen, Miljøministeriet (1987): Vækstindustri, dens art og omfang, udvikling og lokalisering. Rapport nr. 2, 1987.
- Planstyrelsen, Miljøministeriet (1988): Forretningsservice. Regionalgeografisk udvikling 1980-84. Rapport nr. 1, 1988.
- Udvalget om Københavns Havn (1989): Københavns Havn.
- United Nations (1988): Demographic Yearbook 1986. New York.

Noter

La Dombes – natur- eller kulturlandskab?

Henning Mørch

Kører man de knapt 60 km ad den franske "route national 83" (N 83) fra Bourg-en-Bresse til Lyon gennem landskabet "la Dombes" virker egnen måske lidt kedsommelig – især hvis man har været længe undervejs. Vejføringen er retliniet, terrænet fladt, levende hegn og småskove spærrer udsynet. Lidt spredte gårde, kirketårne og små landsbyer aftvinger umiddelbart ingen særlig interesse. Men kører man væk fra hovedvejen eller ser landskabet fra oven, springer særpræget straks i øjnene. Der er et usædvanligt antal søer – ca. 1000. Inden for et ovalt område på begge sider af N 83 – knapt 1000 km² og 30-40 km i diameter – dækker små søer 1/8 af arealet; i nogle af de 30 kommuner i området udgør søerne 1/4 af arealet. Disse søer er ikke naturlige, men menneskeskabte og indgår i et karakteristisk udnyttelsessystem.

Området er som nævnt fladt – ca. 300 m.o.h. i den sydlige del og ca. 250 m i den nordlige, hvilket giver en almindelig hældning i nordlig retning på blot 15 promille. Hældningen afspejles i områdets få, beskedne vandløb, der næsten alle løber mod N og NV til Saône. Morfologisk er der tale om en svagt bølget moræneflade på et underlag af mergel. Hvor "bølgerne" er tydeligst, er de 7-8 m høje, og der er omkring 1 km mellem toppene. Materialet er meget leret og næsten impermeabelt. Den tunge jord, den lille hældning, den lave permeabilitet og de få vandløb har medført, at jorden i vidt omfang har været forsumpet og vanskelig at dyrke.

Oprindelsen af de mange kunstige søer daterer sig til midten af 1200-tallet, hvor de første blev anlagt i kirkeligt regie, og de fleste søer blev anlagt i løbet af de næste godt 300 år. Søerne blev anlagt i de naturligt forekommende dalstrøg og lavninger for at få udbytte af et vanskeligt eller næsten uanvendeligt miljø. Ved anlægget bliver jorden drænet og vandet ledet til en sø. Den drænedede jord indgår i en almindelig rotation – søerne derimod i en særlig. En sø holdes vandfyldt i en årrække (l'évolage), hvor der bliver opdrættet fisk. Denne periode, der erstatter en braklægning, var oprindelig 3 år, men der har været en kraftig tendens til, at den er blevet udvidet til op til 6 år. Efter denne periode bliver søen tømt i februar, der dyrkes en enkelt afgrøde, hvorefter søen atter bliver fyldt i oktober-november. I den periode, hvor søen er tørlagt (l'assec), får man udnyttet en omsættelig reserve af næringsstoffer i vandplanter og fiskemøg, der er opbygget samtidig med fiskeopdrættet.

Det overflødige vand, der oprindeligt var et problem, er altså en nødvendig forudsætning for etableringen af

solved. It is a growth factor to improve the accessibility of workplaces and the connections between the concentrations of these and between them and the rest of the world.

But first of all it is of importance to create a better understanding of the role of the large cities to prevent further inexcusable management mistakes.

Litteratur

- Andersson, Å. E. (1985): Kreativitet, storstadens fremtid. Stockholm.
- Andersson, Å. E. (1989): Sydsveriges vitalisering. Sydsvenska Handelskammeren.
- Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (1989): Forbindelsescenter Danmark. Øresundsforbindelsen. Højhastighedstog i Europa.
- Berg, L. v.d., L. H. Klaassen & J. v.d. Meer (1989): Revitalization of the European city. Structural changes and new requirements. Euricur.
- Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (1974): Raumordnungsbericht. Vesttyskland.
- Christiansen, U. (1988): Industriens værditilvækst i danske regioner og byområder. Statens Byggeforskningsinstitut.
- Danmarks Statistik: Folketællingerne 1970 og 1981. Statistiske Efterretninger 1986:9, 1989:1, 1989:4.
- Forskningsdirektoratet (1988): Erhvervslivets forsknings- og udviklingsarbejde 1987. København.
- Forskningssekretariatet (1980): Erhvervslivets forsknings- og udviklingsarbejde 1979. København.
- Forskningssekretariatet: Forskningsstatistik 1979 og 1985.
- Hovedstadsrådet (1989): Regionplanredegørelse 1-4.
- Hovedstadsrådet (1989): Regionplan 1989.
- ICAO: Civil Aviation Statistics of the World. Statistical Yearbook, 1975, 1984, og 1987.
- International Centre for Urban Studies (1989): Eurocities. Barcelona.
- Jørgensen, J. (1988a): Industriens regionale omfordeling i Danmark 1972-84. i: Andersson, R. & A. Malmberg (red.): Regional struktur och industriella strategier i Norden. NordREFO.
- Jørgensen, J. (1988b): Afindustrialiseringen af Hovedstadsregionen. Institut for Trafik-, Turist- og Regionaløkonomi. Publikation nr. 43.
- Jørgensen, J. (1988c): Storbyens erhvervsgrundlag. i: Simonsen, K. (red.): Planlægning under postmoderne forhold. GeoRuc.
- Maskell, P. (1986): Industriens flugt fra storbyen. Årsager og konsekvenser. København.
- Matthiessen, C. W. (1985): Danske byers vækst. Atlas over Danmark, serie II, bind 3. København.
- Matthiessen, C. W. (1987): Byerhvervene. Lokaliseringstendenser 1970-83. Geogr. Tidsskr. 87:22-26.
- Paxton, John (ed.) (1985): The Statesman's Year-book 1985-1986. London.
- Planstyrelsen, Miljøministeriet (1987): Vækstindustri, dens art og omfang, udvikling og lokalisering. Rapport nr. 2, 1987.
- Planstyrelsen, Miljøministeriet (1988): Forretningsservice. Regionalgeografisk udvikling 1980-84. Rapport nr. 1, 1988.
- Udvalget om Københavns Havn (1989): Københavns Havn.
- United Nations (1988): Demographic Yearbook 1986. New York.

Noter

La Dombes – natur- eller kulturlandskab?

Henning Mørch

Kører man de knapt 60 km ad den franske "route national 83" (N 83) fra Bourg-en-Bresse til Lyon gennem landskabet "la Dombes" virker egnen måske lidt kedsommelig – især hvis man har været længe undervejs. Vejføringen er retliniet, terrænet fladt, levende hegn og småskove spærrer udsynet. Lidt spredte gårde, kirketårne og små landsbyer aftvinger umiddelbart ingen særlig interesse. Men kører man væk fra hovedvejen eller ser landskabet fra oven, springer særpræget straks i øjnene. Der er et usædvanligt antal søer – ca. 1000. Inden for et ovalt område på begge sider af N 83 – knapt 1000 km² og 30-40 km i diameter – dækker små søer 1/8 af arealet; i nogle af de 30 kommuner i området udgør søerne 1/4 af arealet. Disse søer er ikke naturlige, men menneskeskabte og indgår i et karakteristisk udnyttelsessystem.

Området er som nævnt fladt – ca. 300 m.o.h. i den sydlige del og ca. 250 m i den nordlige, hvilket giver en almindelig hældning i nordlig retning på blot 15 promille. Hældningen afspejles i områdets få, beskedne vandløb, der næsten alle løber mod N og NV til Saône. Morfologisk er der tale om en svagt bølget moræneflade på et underlag af mergel. Hvor "bølgerne" er tydeligst, er de 7-8 m høje, og der er omkring 1 km mellem toppene. Materialet er meget leret og næsten impermeabelt. Den tunge jord, den lille hældning, den lave permeabilitet og de få vandløb har medført, at jorden i vidt omfang har været forsumpet og vanskelig at dyrke.

Oprindelsen af de mange kunstige søer daterer sig til midten af 1200-tallet, hvor de første blev anlagt i kirkeligt regie, og de fleste søer blev anlagt i løbet af de næste godt 300 år. Søerne blev anlagt i de naturligt forekommende dalstrøg og lavninger for at få udbytte af et vanskeligt eller næsten uanvendeligt miljø. Ved anlægget bliver jorden drænet og vandet ledet til en sø. Den drænedede jord indgår i en almindelig rotation – søerne derimod i en særlig. En sø holdes vandfyldt i en årrække (l'évolage), hvor der bliver opdrættet fisk. Denne periode, der erstatter en braklægning, var oprindelig 3 år, men der har været en kraftig tendens til, at den er blevet udvidet til op til 6 år. Efter denne periode bliver søen tømt i februar, der dyrkes en enkelt afgrøde, hvorefter søen atter bliver fyldt i oktober-november. I den periode, hvor søen er tørlagt (l'assec), får man udnyttet en omsættelig reserve af næringsstoffer i vandplanter og fiskemøg, der er opbygget samtidig med fiskeopdrættet.

Det overflødige vand, der oprindeligt var et problem, er altså en nødvendig forudsætning for etableringen af