

Visioner om en Øresundsmetropol

Af Henning Bro

I den første efterkrigstid fremsattes visioner for, at Nordens eneste græssebyregion, Øresundsregionen, kunne udvikle sig til én interskandinavisk byregion. Visionerne havde rødder i det gamle bynetværk, der fra midten af det 19. århundrede udvikledes til to byregioner.

Øresunds bynetværk- og regioner

Købstæderne på begge sider af Øresund opstod i middelalderen og udgjorde længe det eneste nordiske urbane netværk med København og Helsingør på den sjællandske side og Helsingborg, Landskrona og Malmø på den østlige skånske side af sundet.

Øresunds byer var blandt de største i Norden, da sundet var en del af den vigtige handelsrute mellem landene ved Østersøen og Nordsøen, og var helt afgørende for forbindelsen mellem Sjælland og Skåne, der sammen med Halland og Blekinge var dansk indtil 1660.

Selv om grænsen mellem Danmark og Sverige blev lagt i Øresund dette år, havde sundets bynetværk forsat disse vigtige funktioner. Den svenske toldpolitik orientering af den meget store landbrugsproduktion til det centrale Sverige svækkede dog Skånes byer ved Øresund. Mens København, som den i forvejen store hovedstad ekspanderede yderligere som centrum for både enevældens politisk-administrative og militære magt og merkantilismens erhvervstiltag: Industriefabrikanter og oversøiske handelsvirksomheder.

Med industrikapitalismens voldsomme urbanisering fra midten af det 19. århundrede og til midten af det følgende udviklede København sig til en hovedstadsmetropol - en byregion - med det forindustrielle København som en centralby med administrative og økonomiske funktioner, tre omkringliggende bylag med industri- og boligområder og udenfor et op til 15 km bredt forstads- og landslag. Samtidig med at byerne på den skånske øresundskyst ekspanderede i en sådan grad, at de kom til at danne et bybånd fra Trelleborg i syd, over storbyerne Malmø og Lund, til Helsingborg i nord. En urban proces, der yderligere accelererede i den første efterkrigsperiode (1945-1970).

Forbindelserne over Øresund var hyppige og øgedes med denne proces, men hovedstadsmetropolen og det skånske bybånd var ikke desto mindre adskilte byregioner, hvor samspillet med realkapital, arbejdskraft og pendling var beskedent. Allerede i slutningen af 1930'erne modnes tanken om, at de to byregioner kunne vokse sammen til én. Der blev fremlagt planer om en vej- og jernbanebro mellem København og Malmø, men det blev først omkring 1960, at forhandlinger mellem den danske og svenske regering førte til et konkret forslag om en fast forbindelse over Øresund. Dog kun i form af en jernbaneforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg i den nordlige del af Øresund.¹

Ørestaden

De nu mere realistiske muligheder for en fast øresundsforbindelse stimulerede i slutningen af 50'erne forestillingen om, at Øresunds to byregioner på sigt kunne smelte sammen til én byregion. En Ørestad, som den betegnedes i samtiden.

Henning Bro, seniorforsker, Ph.D., Frederiksbergs Stadsarkiv

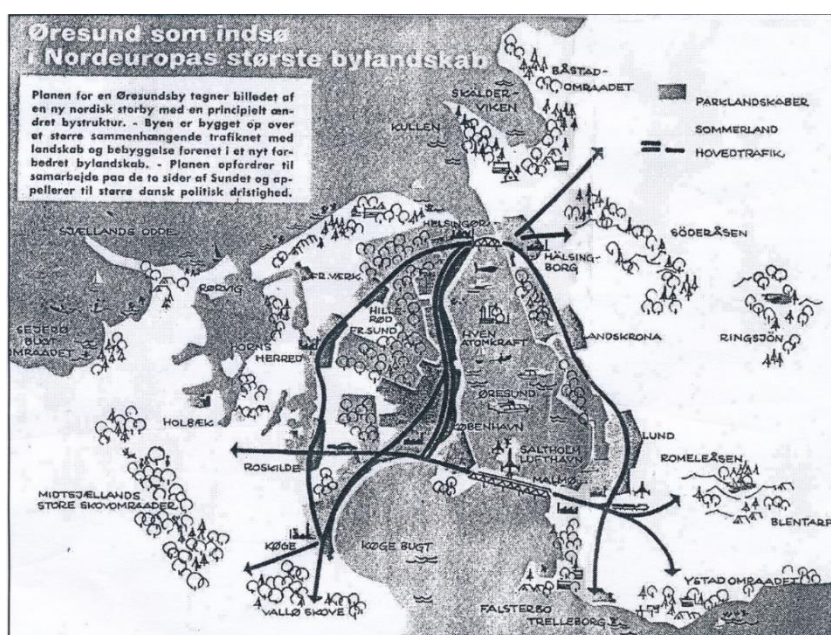
Visioner

I april 1959 tegnede lensarkitekt ved Malmöhus Län Ebbe Borg og professor i byplanlægning Sund Lindström således skitser til en sådan samlet byregion ved et seminar på Københavns Universitet. Ideerne var så opsigtsvækkende, at det danske dagblad, Politiken, dagen efter bragte nyheden i en helsidesartikel under overskriften "Fremtidens Øresundsby", og at Lindström og hans danske professorkollega Peter Bredsdorff nogle måneder efter arbejdede videre på skitserne. Heri indgik både en fast forbindelse mellem København (eller rettere Amager) og Malmø (en K-M-forbindelse) og en mellem Helsingør- og Helsingborg (en H-H-forbindelse).

Fællesmængde

To samlede forbindelser, som ville muliggøre, at Kystbanen og Väst kustbanan kunne blive sat i forbindelse med hinanden og betjenes af en regionalringbane (København H-Malmø-Helsingborg-Helsingør-København H). Samme med S- og fjernbanelinjerne gennem hovedstadsmetropolens radiale forstadsbånd og Skånes lokal- og fjerntog, skulle regionalbanen udgøre rygraden i et mere sammenhængende bybånd mellem Malmø og Helsingborg og et bredt forstadsbånd langs Øresundskysten mellem København og Helsingør. Med disse baneanlæg, ville der efter Bredsdorff og Lindströms visioner blive skabt trafikale forudsætninger for en slagkraftig Ørestad, omfattende den danske hovedstadsmetropol, Malmø, dens store industrivirksomheder, Lund, som på dette tidspunkt husede Nordens største universitet, og havne- og handelsbyen Helsingborg.²

Bredsdorff og Lindströms forestillinger om en Øresundsmetropol blev senere i 59 videreudviklet i tre store avisartikler: Dels i en artikel i Politiken med overskriften "Vi planlægger Øresundsbyen" af lektor i byplanlægning ved Arkitekt skolen i København Ole Thomassen. Dels i en artikel forfatter af unavngivne byplanlæggere og teknikere i svenske Expressen under overskriften "Öresund – den svensk-danska storstaden – år 2000". Dels i den svenske tegner Inge Plymoths illustration af "Framtidens Örestad" i ligeledes svenske Kvällsposten.³



Visualisering af Politikens vision om en Øresundsmetropol i 1959 (Efter: Richard Ek: Øresundsregionen – bliv til. De geografiske visionernas diskursiva rytmer. Meddelanden från Lunds Universitets geografiska institutioner, Avhandling CXLVI, s. 235).

De tre avisartikelbidrag betragtede alle en fælles regional planlægning af trafik- og forsyningslinjers føring, udlæg af rekreative områder og lokalisering af centre, bolig- og erhvervsområder, på tværs af købstads- og landkommunegrænser, som afgørende for Øresundsregionens integration, og forestillede sig, at den i år 2000 ville rumme et sted mellem 3,5 og 4 mio. indbyggere.⁴ Et stærkt udbygget overordnet øresundsregionalt trafik- og forsyningssystem blev i bidragene dog anset som hovedforudsætningen for ikke blot denne befolkningsvækst og Øresundsregionens forbindelser til omverdenen, men navnlig for den interaktion mellem regionens forskellige bydannelser, som blev betragtet som grundlaget for, at Øresundsregion kunne udvikle sig én byregion.



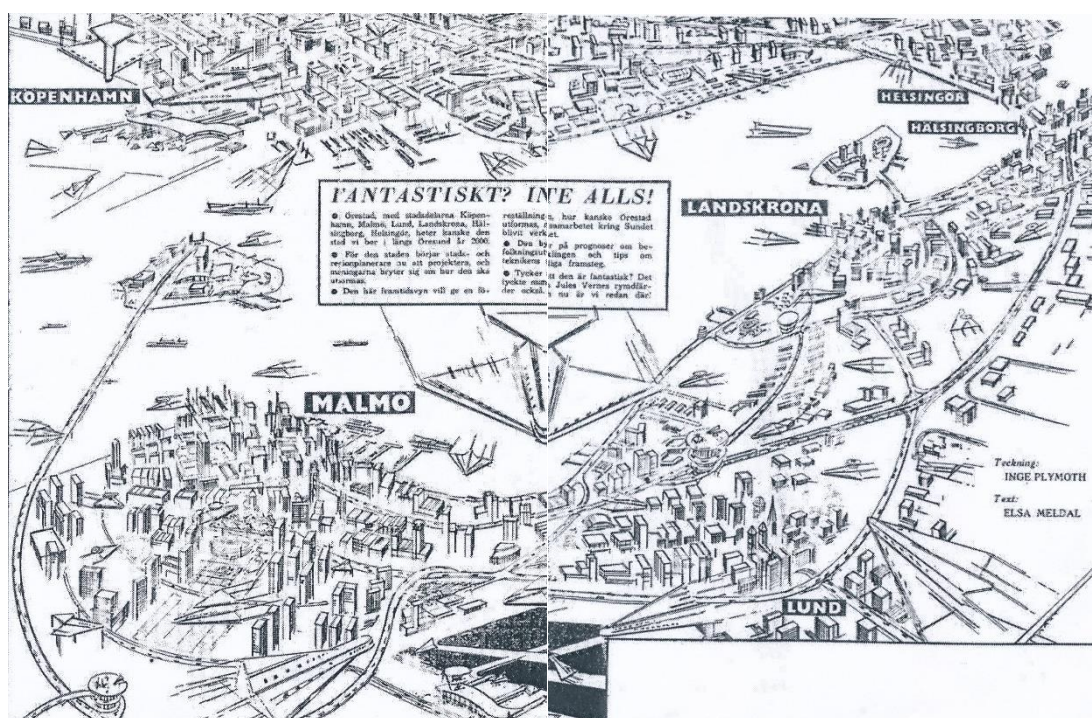
Expressens vision for en Øresundsmetropol i 1959. (Efter: Richard Ek: Øresundsregionen – bliv til. De geografiska visionernas diskursiva rytmer. Meddelanden från Lunds Universitets geografiska institutioner, Avhandling CXLVI, s. 238).

Således opereredes der i artiklerne med et fælles a-kraftværk på Ven, en sydskandinavisk storlufthavn på Saltholm samt faste forbindelser for vej- og banetrafik både mellem Amager og Malmø og mellem Helsingør og Helsingborg. Som supplement til Väst kustbanans sydlige strækning forestillede artikelbidragene sig desuden en motorvej gennem det vestsånske bybånd mellem Trelleborg og Helsingborg med tilslutning til de faste forbindelser over Øresund og med videre forbindelse til det øvrige Sydsverige.

På den sjællandske side skulle der udlægges motorveje, som fra H-H-forbindelsen i Helsingør skulle føres: Dels frem til en ringmotorvej gennem hovedstadsmetropolens indre forstæder med

(over Amager) forbindelse til K-M-forbindelsen. Dels som en ydre ringlinje uden om metropolens ydre dele og skabe forbindelse mellem dens ydre købstadsring: Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge. Dermed ringmotorveje, der skulle forbinde de radiale motorveje, der fra centralbyen (København-Frederiksberg) løb ud til hovedstadsmetropolens forstæder og ydre ring af købstæder, og herfra mod vest og syd havde forbindelse til det vestlige Danmark og den nye jernbane- og bilfærgeforbindelse mellem Rødby Havn og Puttgarden, som der allerede var taget politisk beslutning om i Danmark. For så vidt de overordnede kollektive trafiklinjer, fulgte de tre artikelbidrag i det væsentligste de forestillinger, som Bredsdorff og Lindströms tidligere på året havde gjort sig.⁵

Udover den regionale planindsats og de meget betydelige trafik- og forsyningsanlæg blev dannelsen af Ørestad set som betinget af en meget betydelig tilvandring fra det nordlige og østlige Skåne, det øvrige Sydsverige samt fra det øvrige Sjælland og Danmark. En sådan indvandring og dermed også en meget betydelig befolknings- og bebyggelseskoncentration i Ørestaden, ville samtidig forudsætte udlæg af en krans af rekreative områder uden for metropolen og i Skåne.⁶



Visualisering af Kvällspostens vision om en Øresundsmetropol i 1959 (Efter: Richard Ek: Øresundsregionen – bliv til. *De geografiska visionernas diskursiva rytmer*. Meddelanden från Lunds Universitets geografiska institutioner, Avhandling CXLVI, s. 242-243).

Interessemodsatninger

Selv om der i artikelbidragene var betydelig konsensus for så vidt de helt overordnede drivkræfter i skabelsen af en Ørestad, gav de forskellige bud på dens fremtrædelsesform og karakter. Alt afhængig af de interesser, der på hver side af Øresund indgik i forestillingerne om Ørestaden.

Artiklen i Politiken forestillede sig således, i overensstemmelse med det tankesæt, der lå bag samtidens egnsplanskitser for hovedstadsmetropolens, at dennes byvækst, i form af en befolkningsforøgelse på mere end en halv mio., ville blive så dominerende i Ørestaden, at Skåne nærmest blev reduceret til, som det udtryktes, "sommerbyen", der rekreativt skulle aflaste et overfyldt Nordøstsjælland. Med den massive byvækst i forstadsbåndene udenom centralbyen og den mindre

tilvækst, som Politiken tillagde det vestsånske bybånd, ville hovedstadsmetropolen også erhvervsmæssigt blive totaldominerende og samtidig i endnu højere grad blive omstillet til at hvile på overordnet privat og offentlig administration og service, hvilket yderligere ville befæste den danske metropols position som et internationalt kontakt- og handelscenter.

Mens Politikens vision om en Ørestad byggede på den danske hovedstadsmetropols helt dominerede vækst, forestillede Expressens vision sig en interskandinavisk byregion, hvor byvæksten ville være mere ligelig fordelt på begge sider af sundet. Hovedstadsmetropolen skulle ganske vist brede sig videre i Nordsjælland og udvikle sig som forudsat i dens egnsplanskitser, men det vestsånske bybånd fik tillagt en langt større byvækst, dog brudt af rekreative zoner mellem dens byer op langs Øresundskysten. På sigt ville Øresundsregionens byer smelte sammen således, at hovedstadsmetropolen, dens udenfor liggende købstadsring, Trelleborg, Malmø, Lund, Landskrona og Helsingborg ville udgøre én by, hvor de enkelte byenheder ville være mere i balance med hinanden. Skønt hovedstadsmetropolens centralby med sine offentlige og private administrations- og servicevirksomhed ville have en fremtrædende rolle. Samlet forestillede Expressen sig en Ørestad, der, med en stor erhvervskoncentration og uden toldgrænser og vanskeligheder for arbejdskraftens bevægelighed, ville blive Nordens hovedstad og opnå betydelig international indflydelse.

I Kvällspostens udgave af en Ørestad blev udgangspunktet og perspektivet det samme som i Expressens. Dog med en forestilling om en langt stærkere urbanisering i det vestsånske bysamfund, hvor byerne skulle vokse helt sammen. Malmø således med Lund, Landskrona med disse byer og med Helsingborg. Ørestadens centrum var tydeligvis både det central Malmø og København, der kendetegnet af en massiv højhusbebyggelse for overordnet private og offentlige virksomhed, ville være det styrende centre for befolknings-, by- erhvervs- og trafikudvikling ikke blot i Ørestadens periferi, men i hele Norden. Med denne tilgang opererede Kvällsposten med den center-periferirelation, der blev set som grundlæggende for strukturen i store byregioner.

Visionernes udfordringer

Uanset hvilken retning udviklingen af Ørestaden ville tage, stod den overfor en række udfordringer. Selvsagt realiseringen af en eller flere faste Øresundsforbindelser, men også arbejdsmarkeds- og erhvervsmæssige barrierer og nødvendige øresundregionale rammebetingelser for Ørestadens funktion som én byregion.⁷

Faste forbindelser – det første forsøg

Selv om det i 1954 nedsatte dansk-svenske fællesudvalg havde en klar forståelse for den betydning, som en fast forbindelse mellem Malmø og Amager ville kunne få for interaktionen mellem hovedstadsmetropolen, det vestsånske bybånd og det øvrige Skåne, indstillede det i sin betænkning fra 62 til, at der inden midten af 70'erne blev etableret en fast jernbane- og vejforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Afgørende for udvalget var, at H-H-løsningens anlægsomkostninger og- tid, i forhold til en K-M-løsning, ville være både lavere og kortere, ligesom der med den nordlige linjeføring opnåedes en kortere transportafstand for transittrafikken fra det øvrige Skandinavien og videre til kontinentet.

Inden udvalgsbetænkningen nåede at blive fremlagt, havde det rådgivende trafikøkonomiske udvalg, som Trafikministeriet nedsatte i 1955, imidlertid i 61 fremsat en betænkning om prioriteringen af Danmarks store trafikinvesteringer frem til 1980, der rokkede ved hele grundlagt for en fast Øresundsforbindelse. Udover en udvidelse af den trafikale infrastruktur i hovedstadsmetropolen, skulle der efter udvalgsbetænkningen satses på en opbygning af et dansk motorvejssystem og en

fast forbindelse over Storebælt, mens en fast Øresundsforbindelse måtte have den laveste prioritet blandt disse store trafikinvesteringer.

Et synspunkt, som den danske trafikminister i 62, ud fra en yderst national synsvinkel, tilsluttede sig med ordene: ”Store Bælt-forbindelsen er det vigtigste spørgsmål, når talen er om de store broforbindelser.⁸ ”At man så bagefter kommer til Øresundsforbindelsen”, som ministeren fortsatte, betød, at denne umiddelbart blev skrinlagt.

Strukturelle barrierer

Netop den manglede faste Øresundsforbindelse og forskelligartet lovgivning i de to lande udgjorde en af årsager til, at Øresundsregionen i den første efterkrigstid trods en ganske ensartet samfundsstruktur forsat ikke havde karakter af et samlet arbejdsmarkeds- og erhvervsmæssigt område. Trods en vis udjævning af forskellene i lønninger, leveomkostninger og skatter mellem Øresundsregionens to dele, forblev bolig-arbejdsstedpendlingen på tværs af Øresund minimal. Rejsseomkostningerne var forsat høje og den daglige rejse lang og besværlig, ligesom forskellene i de nationale skattesystemer i mange tilfælde førte til dobbeltbeskatning med bolig og arbejde på hver sin side af sundet.

Var Øresundsregionen i 60'erne forsat ikke blevet arbejdsmarkeds-mæssigt integreret, gjaldt dette også på erhvervsområdet. Hovedstadsmetropolen omfattede ganske vist 42 svenske industrifilialer og 64 salgsfilialer for industri- og engroshandel, men de var som oftest filialer af store koncerner fra de mere centrale del af Sverige og lokaliseret i metropol, som følge af dens størrelse, erhvervsmæssige volumen og nærmere forbindelser til kontinentet.

I Skåne var der på samme tidspunkt 22 danske industrifilialer og 10 slagsfilialer, der betjente såvel det skånske som det større øvrige svenske marked, men som helhed var størstedelen af de danske filialer placeret i Stockholm- og Göteborgregionerne, hvortil den største omsætning i landet knyttet sig. Med denne lokaliseringsstruktur var der således i højere grad taget hensyn til de større markeder i Skandinavien og på kontinentet end til mulighederne for at udnytte Øresundsregionens arbejdskraft, serviceydelser, kundegrundlag og potentiale for erhvervsmæssig sektorspecialisering indenfor regionens forskellige dele.

Øresundsregionale rammebetingelser

Også i forhold til de to velfærdsstaters efterhånden ganske vidtgående aktionsfelt var interaktionen mellem Øresundsregionens bydannelser tillige fortsat begrænset i 60'erne, da beslutninger herom skulle træffes på regeringsniveau. Forhold, der sjældent førte til specifikke aftaler omfattede selve Øresundsregionen, og nærmest umuliggjorde fællesregional myndighedstilvejebringelse af rammebetingelser for regionens udvikling som en byregion.

De oplagte samarbejds- og planlægningsmuligheder mellem hovedstadsmetropolens og Lunds store videregående uddannelsesinstitutioner og forskningsmiljøer, var således kun udnyttet på ganske få områder. Tilsvarende var muligheder for et nærmere forsyningssamarbejde indskrænket til den elforsyning fra det fælleskommunale sydsvenske Sydskraft, som en af hovedstadsmetropolens store kommunale elproduktions- og distributionsvirksomheder (NESA) havde etableret i 20'erne, og som fra 1954, via det fælleskommunale I/S KRAFTIMPORT, kom til at bidrage til elektricitetsforsyningen i hele metropolområdet.

Hertil føjede sig manglende øresundsregionale rammebetingelser, der knyttede sig til fysisk planlægning, tilvejebringelse af rekreative områder, trafikplanlægning og imødegåelse af miljøbelastninger i hele Øresundsregionen. Regionale rammebetingelser, der end ikke i fuldt omfang var tilvejebragt hverken i hovedstadsmetropolen eller Skåne.

Med den danske hovedstadsmetropolens dannelse op gennem den første halvdel af det 20. århundrede og yderlige vækst i den første efterkrigstid, var dens behov for regionale rammebetingelser som en byregion blevet forstærket. Samtidig med at tilvejebringelse af disse rammebetingelser blev vanskeliggjort af både en lovgivning, som ikke havde en tilstrækkelig regional rækkevidde, og manglen på et regionsorgan, der lå over den kommunalinddeling, som dækkede metropolen og omfattede: Tre amtskommuner, to købstadskommune (hovedstadskommuner), særlige forstadskommuner (tidligere sognekommuner, der i 1952 havde fået en semikøbstadskommunal status) samt købstads- og sognekommuner i yderområderne.

Med hovedstadsmetropolens yderlige vækst i denne første efterkrigstid måtte frembringelsen af dens regionale rammebetingelser således udlægges til delvise statslige regionale løsninger (så som egns- og fredningsplanlægning og drift og anlæg af overordnede veje og S- og nærbaner), mens der tidligere var indledt kommunale regionsamarbejder på forsynings- og spildevandsafledningsområdet. Disse samarbejder udvidedes ganske vist op gennem 50'- og 60'erne, men der manglede forsat en samlet og kordinert regionskommunal tilvejebringelse af rammebetingelser for hovedstadsmetropolens fulde funktion og udvikling som en byregion. Med det resultat, at den kollektive trafik var fragmentarisk organiseret, og at udlæg af motorveje, S-baner og forsynings- og spildevandsafledningssystemerne og ændringerne i egnsplanlægningen ikke holdt trit med metropolens hektiske urbaniseringsproces.

Tilsvarende behov for regionale rammebetingelser knyttede sig i særlig grad på samme tid til det vestskånske bybånd, som var underlagt en kommunalstruktur, der, som det øvrige Sverige, i det væsentligste svarede til den danske og omfattede: Landkommuner (i lighed med danske sognekommuner), semikøbstadskommunale byer (köpingar) samt stadskommuner og to lenskommuner, svarende til danske henholdsvis købstadskommuner og amtskommuner. For Stockholm—og Göteborg-regionerne og Malmø-området var der godt nok tidligere gennemført en frivillig egnsplanlægning, men for hele bybåndet og det øvrige Skåne lykkedes det ikke for det i 1959 oprettede Skånes Regionplaninstitut, at komme igennem med en samlet egnsplanskitse, før regionsplanopgaven i 1971 overgik til lenene.⁹

Øresundsmetropolen

Selv om en fast Øresundsforbindelse foreløbig var skudt til hjørne i 1962, var der på begge sider af Øresund stærke interesser i at fortsætte bestræbelserne for at realisere forbindelsen. Så meget at Malmø Stadskommune og Københavns Kommune på samme tid både udtrykte en kraftig kritik af det dansk-svenske udvalgs forslag til en fast H-H-løsning¹⁰ og tog initiativ til, at der i september 1962 afholdtes en Øresundskonference med henblik på, som det blev angivet i indbydelsen: "Et samarbejde omkring en mere sammenhængende samfundsudvikling i Øresundsområdet via en samlet og overordnet planlægning af bebyggelsen, trafiklinjer, vandforsyning, rekreative områder og spildevandsforurening".¹¹

Øresundsrådet

Dermed et samarbejde om centrale øresundsregionale rammebetingelser for dannelsen af en Ørestad, der året efter mandede ud i oprettelsen af Øresundsrådet med repræsentanter for lokal- og

amtskommuner fra begge sider af sundet, og som endnu et år efter ledsagedes af de danske og svenske regeringers nedsættelse af et fælles arbejdsudvalg. Med det formål at opstille forslag til de mest hensigtsmæssige faste Øresundsforbindelser.

Et udvalgsarbejde, der i 1967 mandede ud i anbefalinger, som i 1973 ledte frem til, at regeringerne i 1973 kunne indgå en aftale om: Dels en af den svenske stat, seneste inden 1985, anlagt og afgiftsfinansieret sekssporet motorvejsforbindelse; i form af en højbro mellem Malmø og Saltholm og en tunnel herfra til Amager med særlige busbaner, der kunne erstattes af en yderlige tunnel for en dobbeltsporet S-bane fra hovedstadsmetropolen til en dansk anlagte storlufthavn på Saltholm. Dels en jernbanetunnel mellem Helsingør og Helsingborg, der anlægsmæssigt skulle have en lavere prioritet i forhold vejforbindelsen mellem Amager og Malmø, men som også forudsattes taget i brug i 1985.¹²

En beslutningsproces, der, trods Øresundsrådets svage beslutningsmandat, i perioden gav rådet mulighed for at opnå ikke ubetydelige resultater for så vidt en større kulturel integration af Øresundsregionen og konkrete resultater i forhold til forureningsbekæmpelsen i Øresund. Som følge af samme interessemødsætninger, der kom til udtryk om Skånes rolle i avisartiklerne om Ørestaden fra slutningen af 50'erne, lykkedes det derimod ikke for Øresundsrådet at finde en løsning på hovedstadsmetropolens stærkt udtalte ønske om en aflastning i forhold til den kraftige sommerhusbyspredning i metropolens åbne opland og det øvrige Østdanmark.

Med det dansk-svenske arbejdsudvalgs anbefaling af faste øresundsforbindelser i 1967 og de efterfølgende års dansk-svenske regeringsforhandlinger, der i stadig højere grad pegede i retning af, at forbindelserne ville blive realiseret, og på et tidspunkt ville udgøre hovedforudsætningen for en Øresundsmetropol, fik Øresundsrådet et stærkere argument for at fremme bestræbelserne for øresundsregionale rammebetingelser for dannelsen af en interskandinavisk byregion ved sundet. Baggrunden for at Øresundsrådet i 1967 besluttede at sætte fokus på Øresundsregionens seneste udvikling og dens mulighed for at udvikle sig til én integreret byregion.

Et fokus, der godt nok var anlagt med henblik på den brede offentlighed, men som dog i særlig grad skulle vække opmærksomhed i regeringskontorerne i de to hovedstæder og blandt lokale og regionale politikere i Skåne og hovedstadsmetropolen. Rådet fremlagde således med bistand fra den danske handelshøjskole i 1968 en undersøgelse af industrilokaliseringen i Øresundsregionen, og gennemførte i tilslutning til Nordiske Råds session i Stockholm året efter en særlig konference om regionen.¹³ Konferencematerialet blev sammen med supplerende undersøgelser, udarbejdet af Skånes Regionsplaninstitut, senere på året samlet i en hvidbog om Øresundsregionen, der skiftevis på svensk og dansk opstillede en vision for en Øresundsmetropol i år 2000, og redegjorde for dens forudsætninger og barrierer.¹⁴

En interskandinavisk byregion

I hvidbogen lagde Øresundsrådet op til en "samplanerad Öresundsregion, som den komma att se ut år 2000". "En djärv framtidsvision – men helt säkert ingen utopi", som det udtryktes.

"Genom de relativt blygsamma investeringar" forestillede Øresundsrådet sig, at der i Øresundsregionen i år 2000 ville være skabt "en trafikmäsigt – og därmed socialt och ekonomiskt – integrerad region." En interskandinavisk byregion på begge sider af Øresund, omfattede hele Skåne og den danske hovedstadsmetropol med 4 mio. indbyggere. Forbundet af: Dels en sekssporet motorvej, som også indgik som et alternativ i arbejdsudvalgets K-M-løsning, lagt i tunnel mellem Amager

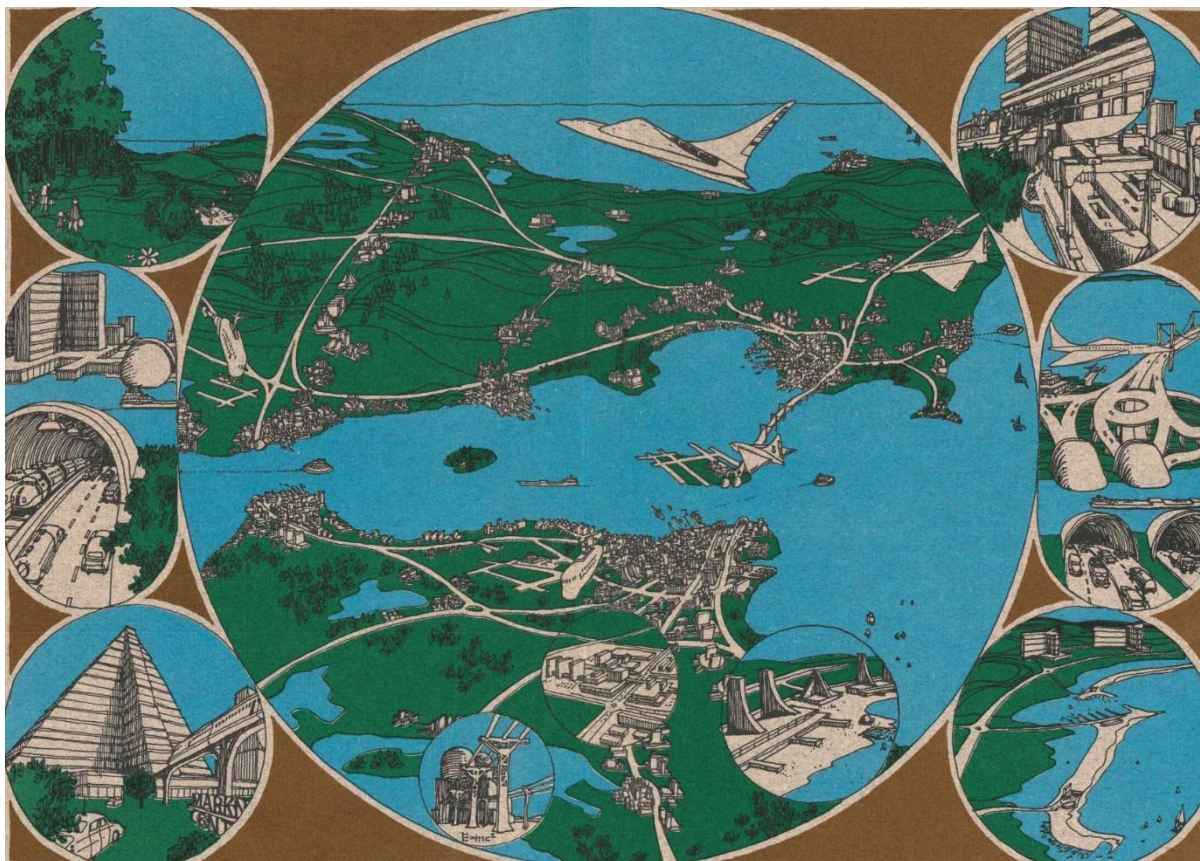
og Saltholm, hvorpå der skulle anlægges en storlufthavn, og derfra ført på en højbro til Malmø. Dels en tunnelført firesporet motorvej og en ensporet jernbane mellem Helsingør og Helsingborg. Energimæssigt skulle Øresundsmetropolen alene baseres på elektricitet fra det atomkraftværk i Sømmø i Hornsherred, der i samtiden udarbejdedes planer for.

Som enhver byregion, ville Øresundsmetropolens forskellige dele være "intimt integrerede i en helhet. Arbetsmarknad, utbildning och forskning är självfallet gemensamma angelägenheter", som Øresundsrådet formulerede det. I modsætning center-periferirelation, der kendetegnede byregioner, herunder den danske hovedstadsmetropol, "är Öresundsregionen baserad på en hel serie äldre städer" omfattede: Den danske hovedstaden, dens forstæder med de stationscenterdannelser langs de radiale S-baner, som de samtidige danske egnsplanskister lagde op til, den omliggende ring af købstæder samt det vestsånske bybånd med åbne ubebyggede områder mellem dets byer og med bymæssige udløbere i retning mod Ringsjööen i Hörby og Höör, mod Ystad i Svedala og Sturup og mod Kristianstad i Åstrop, Klippan, Perstorp, Tyringe og Hässleholm.

Således "i stället för en enda kärna har man många". "En stjärnstad som kommer att vara ett av huvudalternativen för regionens framtida utbyggnad", som Øresundsrådet udtrykte det, og som "ger möjlighet att bygga upp det nya samhället på gamla kulturella traditioner, utbildade servicefunktioner och naturliga centrumbildningar". Øresundsmetropolen ville på den måde være "bygget omkring et system af 15-20 gamle centrumbildninger forenede af brede motorveje gennem glesbygden. Sporbunden lokaltrafik går med høj hastighed mellem stadsdele om 100.000 indbyggere eller mere. Lokaljernvejen Kristianstad-Hässleholm-Eslöv-Lund-Malmö, København C-Roskilde og Kristianstad-Hässleholm-Hälsingborg-Helsingør-Köpenhamn forbinder med trehundrede kilometer/time ikke kun yderområderne med centrum uden en række centrumfunktioner med et specialiseret næringsliv". Øresundsmetropolen holdes dermed "sammen af et net af trafik- og kommunikationskæder, men skilles af vidtstrakte grønne områder, vand og jordbrugsarealer". En væsentlig del af dem ville blive indrettet til rekreative områder for Øresundsmetropolens store befolkning og omfattede både det nordlige og centrale Skåne, det nordlige Nordsjælland, Hornsherred og hele Øresunds kystlinje, hvor der ved Køge Bugt skulle anlægges en kunstig strandpark.

Industri- og serviceproduktion

I lyset af den første efterkrigstids større frihandel med industrivarer, dannelsen af EF og EFTA og mulighederne for en udvidelse af EF eller etableringen af et Nordek, forudså Øresundsrådet: "I en tid af økende international integration med friere forhold for produktionsfaktorer, kommer regionerne at spille en større rolle som enheder og byggesten i den økonomiske fællesskab". En udvikling, der ville være til gunst for Øresundsmetropolen, idet "i samme måde som den tekniske udviklingen lægger tydepunktet på den differentierede højt kvalificerede arbejdsmarkedet snarere end på de billigere råvarer, kommer Öresundsregionen at blive attraktiv for den internationale industrietableringen. I det perspektiv kommer Nordens største koncentration af høje uddannelsesanstalter lige så vel som arbejdskraftens allerede høje tekniske og sociale kvalitet at være mere udslagsgivende end det lavere lønlaget på kontinentet".



Visualisering af Øresundsrådets vision for en Øresundsmetropol i 1969 (Øresundsregionen, 1969, s. 10)

I år 2000 forudså Øresundsrådet således, at Øresundsmetropolen ville rumme tidens blanding af højt specialiseret industriproduktion og erhvervsorienteret privat og offentlig serviceproduktion. I modsætning til mange af Europas byregioner, ville det gøre det muligt for Øresundsmetropolen, at "passera över från den industriella samhällsorganisationen till senara utvecklingsstadier". Et erhvervsmæssigt grundlag, hvorved det blev muligt "att utnyttja individuella färdmedel för transporter inom regionen. Den tidsbesparing för såväl företag, samhälle och individ som detta medför innebär också en extra attraktion vid lokaliseringsoverväganden, som bl a gjort att många amerikanska, japanska och ryska storföretagsbildningar har förlagts till regionen.

Og Øresundsrådet fortsatte:

"Centrum i regionen är universiteten och högskolorna. Sammanlagt är de den största arbetsplatsen, men också lokalpunkter för forskning, utbildning och kulturformidling. Allteftersom vuxenutbildningen och fortbildningen har ökat, har universiteten kommit att gripa in i praktiskt taget varje människas liv. Som en välkänd komponent deltar den högre utbildningen med innovationer i den industriella tillverkningen, i konst och kultur. Gränsen mellan vetenskap och tillämpad teknik har blivit alltmer utsuddad. Universitetet övergår naturligt i näringslivets kontor och fabriker och i samhällsadministrationens olika enheter.

Den industriella expansionen och befolkningsomflyttningarna i regionen har fört de västra delarna av Själland och de östra i Skåne närmare karnområdena. Hela regionen från Åhus och Simrishamn till Roskilde och Køge är en ekonomisk, social och kulturell enhet med centreringen kring Öresund som ett gemensamt intresse.

Näringslivet i regionen har fått alltmer prägel av elektronik, biokemi och humaniora. Öresundsregionen är ett av världens fåtal verkligt aktiva innovationscentra, där nya produkter skapas och nya produktionsformer experimenteras fram. Näringslivets konkurrensformaga på de högt kvalificerade och specialiserade verksamhetsområdena baseras på högt kvalificerad arbetskraft. De tunga metall- och kemiska industrierna har forsvunnit till mindre krävande områden. De rena servicenäringarna sysselsätter fortfarande många, men automatiseringen är nu i full gång.

Regionen är ett centrum för flera världsomspännande verksamheter. Många internationella organisationer och industrikoncerner har sina huvudkontor här. Detta får ett uttryck inte minst i en ständigt ökande trafik på regionens flygplatser. Bullerproblemen har emellertid reducerats genom stor restriktivitet i tillståndsgivningen och därigenom framtvungade tekniska förbättringar.

Det finns givetvis skillnader i industristrukturen i regionens olika delar. Industrialiseringen i östra Skåne startade i full skala genom raffinaderier försörjda genom oljeimport från Sovjet och fick ny fart genom bearbetningen av Östersjöfyndigheterna. Alltefter som man kommit underfund med explosionsmotorns nackdelar, driftsekonomiskt och miljömässigt, har resurserna använts mera effektivt. Östskåne är numera centrum för en omfattande petrokemisk industri där syntetiska byggnadsmaterial, livsmedel osv är viktiga produktionsgrupper. I själva verket är myndigheterna nu restriktiva och tillåter knappast nyetablering i området. Industrin hotar nämligen att reducera miljövården och rekreationsmöjligheterna — värden som idag uppfattas som mer nyttiga än industri.”

En planlagt metropol

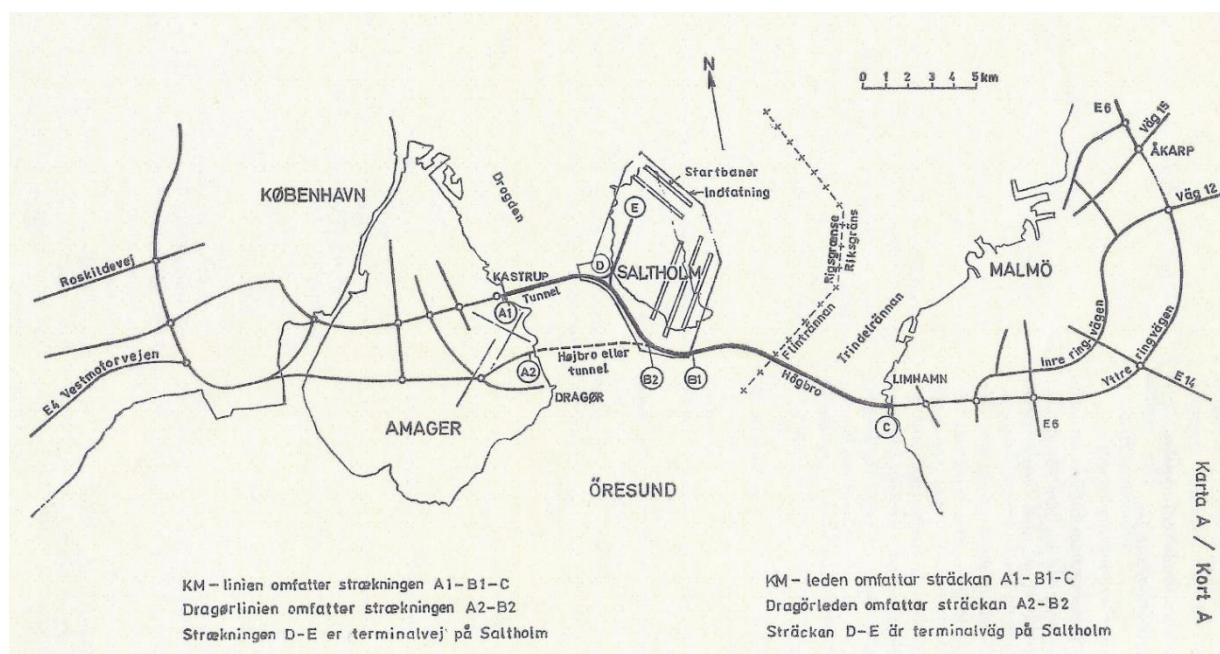
Udviklingen af Øresundsmetropolen som en integreret byregion ”förutsätter emellertid en vital och samordnad utvecklingsplanering för hela området”, fastslog Øresundrådet og fortsatte: ”En sådan planering måste inriktas på en koordinerad bebyggelsesutformning och en integrerad markanvändning, men också i hög grad belysa og udnyttja möjligheterna till social, kulturell och ekonomisk samordning”. At realiseringen af visionen om en Øresundsmetropol i en skandinavisk blandingsøkonomi var afhængig af en planlægning og styring, som det to landes velfærdsstater og disses underliggende lag af kommuner skulle stå bag, stod således Øresundrådet klart, men som det bemærkedes: ”Den nordiska traditionen har också gett möjligheter till planering av samhällsbyggandet, til miljövård och social utjämning. Även om sådana åtgärder på kort sikt har skadat speciella näringslivsinteressen, har det på längre sikt gjort regionen attraktiv och ökat dess relativa konkurrensförmåga”.

Og Øresundrådet fortsatte: ”Konsekvenserna av ett icke samordnat samhällsbyggande är uppenbar. Konflikten om marken kan väntas bli allt hetsigare. Kraven på miljömässig upprustning i olika avseende allt kraftigare. Storstadens våldsamma tillväxt måste bringas under kontroll och balanseras mot andre miljöfaktorer. Under förutsättning av att en samordnad framsynt planering kommer i stand är förutsättningarna emellertid stora för att i Öresundsregionen skapa en modern storstad utan de nackdelar som annars karaktäriserar urbaniseringsprocessens slutskede”

Med de gældende nationalstatsgrænser og hver sin kommunalstruktur på de to sider af Øresund, måtte der dog gennemføres en vis regelharmonisering mellem de to lande og etableres en fælles regionplansmyndighed, som kunne drive udviklingen af Øresundsmetropolen frem. I den forbindelse anførte Øresundrådet: ”Sedan lång tid tillbaka har utbyggnaden i regionen planerats av Öresunds Regio-

nalplanförbund. Ett system för skatte- och utgiftsutjämning har reducerat den lokala konkurrensen i regionen till ett minimum. Detta gör det möjligt att lokalisera verksamheterna och bostadsbyggandet i enlighet med hela regionens intressen och gör det möjligt att bevara de alltmer värdefulla natur- och fritidsområdena. Bostadsbyggandet, koncentrationer i kraft- och vattenförsörjningen och en rad andra aktiviteter planeras gemensamt och det stora behovet av elektricitet har tillgodosetts genom kärnkraftverk förlagda till strandområdena. I sig själva är de ett miljöhot, men genom att spillvärmerna utnyttjas för uppvärmning av bassänger och sporthallar och genom att ledningarna i stor utsträckning är nedgrävda, anser sig regionens invånare få kompensation för detta.”

Herudover skulle regionalmyndigheten för Øreundsmetropolen gennemføre ”en styrning av miljöutnyttjandet och fasta former för kontroll av t ex avloppsfrågorna. Även i andre avseenden kräver en rätt utvecklad miljövärd faste former för danskt-svenskt samarbete. Fritidsproblematiken ställer stora krav på samhällsinsatser. De fåtaliga fritidsområdena hotas starkt av kortsiktiga ekonomiska intressen.”



Linjeføringen for motorvejsforbindelsen mellem Malmø og Amager efter den dansk-svenske regeringsaftale fra juni 1973 (Folketingstidende 1973/74, Tillæg A 630)

Velfærd

Som følge af Øresundsmetropolens erhvervsmæssige potentiale og myndighedernes styring af planlægningen og udviklingen i metropolen, ville der efter Ørestadsrådets vurdering blive skabt et grundlag for, at byregionen kunne udvikle sig til en velfærdsmetropol. En interskandinavisk regional udgave af de to landets velfærdsstater, som ville tilvejebringe en social og kulturel udjævning og betydelige velfærdsgoder for byregionens befolkning. Således ville f.eks. ”kulturförmedling i dess olika former baseras på de olika lokala enheterna, men de upplevs som självklart tillgängliga för alla. I många fall vänder sig också kulturförmedlarna direkt till hela regionen genom massmedia. Radio och TV sänder regionala program där nyheter i regionen kommenteras och diskuteras, där väderleksprognoserna lämnas och där de speciella dragen i Øresundsregionens kulturella tradition får ett klart uttryck”.

Og Øresundsrådet fortsatte:

”Resultatet av befolkningsomflyttningarna har blivit en kraftig nationsblandning på Själland och i Skåne. Av Skånes befolkning var 1968 en procent danskar, något decennium senare över 10 procent. Under 1980- talet var fågan om människorna var födda i den ena eller den andra delen av Öresundsregionen så pass irrelevant, att man slutade räkna danskar eller svenskar i regionen utan gick efter kommun i vanlig ordning.

Data över hur många som är födda i den ena eller andra regiondelen är mer svåråtkomliga — genom att den interregionala mobiliteten ökat våldsamt. Befolkningen har dessutom under utbildning, arbete eller rekreation vistats så mycket på den ena eller andra sidan att utjämnningen kulturellt, dialektalt och socialt är närmast fullständig. Alla språkliga problem är lösta inte minst genom den elementära språkundervisningen.

Den höga produktiviteten och den korta arbetstiden har lagt ny tonvikt vid fritids och miljöfrågorna. Regionens stadsbyggnadsstruktur ger stora möjligheter till öppna strövområden och fria jordbruksarealer mellan bebyggelsen. Manga av dessa arealer är i samhällsägo -skyddade för exploatering eller garanteras bli ersatta av nya liknande områden om de skulle tas anspråk. Den tekniska utvecklingen och stora ekonomiska insatser har i det närmaste gjort Öresund och andra vattendrag lika rena som före industrialiseringen. Luftföroreningar som driver med luftströmmarna från kontinenten är fortfarande problem. Men genom att industrin i regionen är helt ren, genom att explosionsmotorn har forsvunnit från privata och kollektiva kommunikationsmedel, genom att uppvärmningen sker från kärnvarmeverk eller elektriskt, är luften ren.

I Öresundsregionen år 2000 är produktiviteten tre gånger högre än år 1969. Arbetsveckan är nerkortad till 20 timmar per vecka, men det fines ingen arbetskraftsbrist och inga fritidsproblem.”

Øresundsmetropolen i den store verden

I en større international økonomisk sammenheng kunne Øresundrådet konstatere: Dels at ”Norden har ett perifert och därför relativt ogynnsamt läge i förhållande till Europa, men denna olägenhet är minst i Öresundsrregionen”. Dels at ”stordrift är i många avseenden ett nödvändigt tekniskt og ekonomiskt krav i våra dagar”. Dels at ”en stor befolkningskoncentration ger individen betydligt större valhmöjligheter och medger dessutom differentiering av samhällsservicen och en långt driven specialisering av både utbyd og efterfråga på en rad områden”. Dels at ”även inom den offentliga sektorn är en integration med sikte på stordrift och avancerad utveckling önskvärd”.

Under disse internationale vilkår var det Øresundrådet vurdering, at ”regionen omfatter en befolkningskoncentration av aktningssvärda mått även efter kontinentala begrepp och är den största i Norden”. ”I Öresundsregionen finns unika möjligheter att med en stor marknad som underlag skapa en kommersiell och industriell struktur som tekniskt och ekonomiskt står på toppen.” ”De olika högskolorna och unisersiteten i Öresundsregionen gör denna till en af världens största universitetsstäder”.

Forudsætninger som efter Øresundrådet vurdering ville gøre: ”Öresundsregionen til den mest lovende centralregion i Norden. De naturlige förutsättningarna är så goda att det finns utsikter att utveckla området till en centralregion av kontinentala mått, sannoligt den enda norr om kontinentens ekonomiska fokus vid Rhen och Nordsjön”kontinntens gör”. ”Den marknadspotential som en integrerad Öresundsregion kommer att udgöra för näringslivet i framtiden, saknar helt motsvarighet i övriga Norden”. Øresundsmetropolen ville på dette grundlag kunne udvikle sig til ”et

gemensamt nordiskt alternativ till kontinentens stora befolkningskoncentrationer”, som ville sikre den kommende interskandinaviske byregion ”en god plads på den internationale arena, det være sig i økonomisk, trafikmæssig eller kulturel henseende”. ”Et nordisk kraftcenter, som ikke kunne dannes noget andet sted i Norden med samme effekt”.

Og Øresundsrådet fortsatte i den forbindelse:

”En planerad satsning på en funktionsduglig storstadsregion kring Öresund ger sannolikt den mest effektiva produktionsapparat som Norden kan få och dessutom den enda möjlighet Norden kan erbjuda, när de ledande funktionerna koncentreras till ett fåtal områden i världen”. ”Det måste vara en fördel för hela Norden om man i denna geografiska utkant kan erbjuda åtminstone ett centrum för ledning, forskning og utveckling”. ”Öresundsregionen expansion bör inte uppfattas som en konkurrens med de övriga storstadsregionerna i Norden – tvärtom är den en nödvändig förutsättning för att de övriga större nordiska regionerna skall kunna expandera”. ”Öresundsregionen kan bli det bäst vapen vi har i Norden när det gäller att motverka en från vår synpunkt eventuellt icke önskvärd centralisering av ekonomiskt inflytande till ännu större och bättre belägna stadsblocken längre ner i Europa.”

”En stor befolkningskoncentration ger individen betydligt större valmuligheder og medger des-
sutom differentiering af samhällservicen och en langt driven specialisering av både utbud och ef-
terfrågan på en rad områden. En planerad satsning på en funktionsduglig storstadsregion kring
Öresund ger sannolikt den mest effektiva produktionsapparat som Norden kan få och dessutom
den enda möjlighet Norden kan erbjuda, när de ledande funktionerna koncentreras till ett fåtal om-
råden i världen”.¹⁵

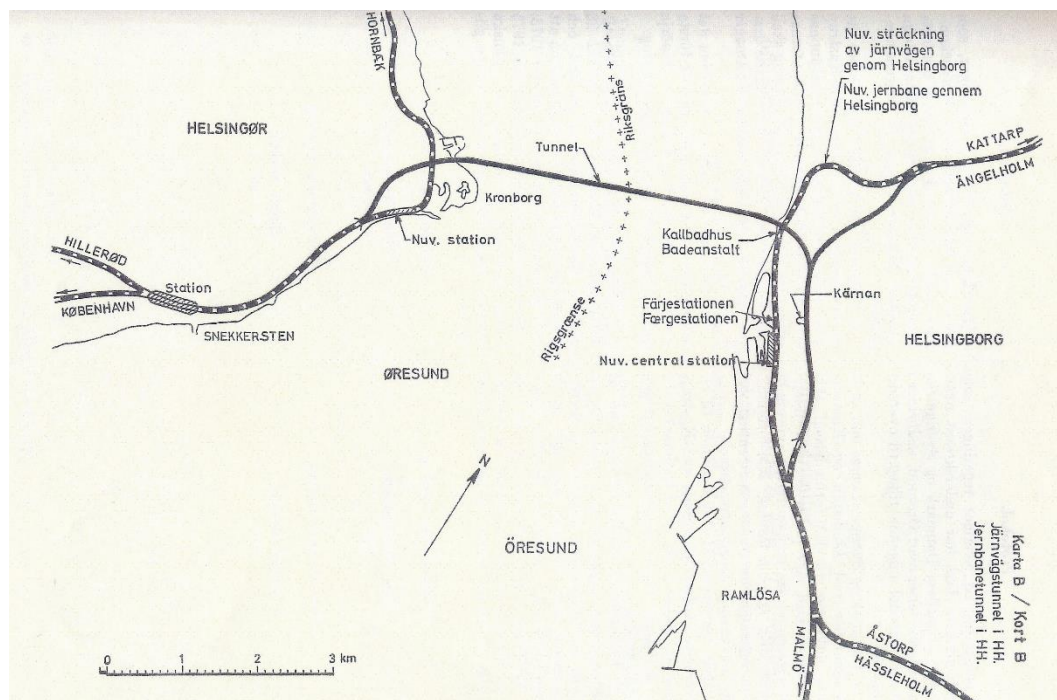
Den ideelle velfærdsmetropol

I kraft af den opbygning og de funktioner, som Øresundsrådet tillagde den kommende Øresunds-
metropol, ville den i år 2000 fremstå som den ideelle velfærdsmetropol, der samtidig ville være
hovedgeneratoren af den økonomiske vækst, som var forudsætningen for højere indkomster, for-
berede levevilkår og den universalistiske velfærdsstat, og som tillige ville blive spredt videre ikke
blot til hele Sydsverige og det øvrige Sjælland, men hele Norden. Med dette udgangspunkt lagde
Ørestadsrådet sig på linje med den vækstcenterteori, som de første efterkrigsårtiers regions- og
landsplanlæggere, embedsmænd og politikere i Vesteuropa var styret af.

Teorien var udformet af den franske regionaløkonom Francois Perroux, der antog: Dels at store
byer initierede økonomisk vækst som følge af en rationel anvendelse af deres store koncentration
af arbejdskraft, virksomheder, service og knowhow. Dels at væksten i de store byer via afledt
handel ville sprede sig ud til et, i forhold til byens størrelse, større eller mindre regionalt opland. I
USA indgik vækstcenterteorien i en planlægning, der sigtede på den enkelte bys og oplands mar-
kedsføring og positionering i konkurrence med andre byer og byoplande, mens vækstens velfærds-
element blev mest fremherskende i såvel Danmark som en række andre nordiske og vesteuropæi-
ske lande, hvor de store byer blev set som generatorer af den økonomiske vækst, der var forudsæt-
ningen for både bedre levevilkår og velfærdsstatens udvikling og for udjævning af regionale for-
skelle.

På dansk grund kom vækstcenterteorien til at indgå i en række forestillinger om et større eller mindre antal
størrelsesmæssigt forskellige vækstcentre rundt om i landet, og udfoldedes bl.a. i den såkaldte H-model
med 9 større byer (vækstcentre) ved landets hovedtrafikinjer eller i stjernebymodellen med dens ti

vækstregioner omkring hver regions største by. Med hovedstadsmetropolen position som den suverænt største vækstgenerator, skulle væksten, i begge modeller, herfra sprede sig ud til de enkelte vækstregioner, der størrelsesmæssigt bestemtes af de stedlige byers (vækstcentres) volumen. Netop ud fra denne tilgang opererede ikke blot Øresundsrådets vision om en Øresundsmetropol, men også efterkrigstidens egnsplanskister for hovedstadsmetropolen med en meget kraftig befolknings- og erhvervsmæssig tilvækst og koncentration i de to byregioner.¹⁶



Linjeføringen for jernbanetunnellen mellem Helsingør og Helsingborg efter den dansk-svenske regeringsaftale fra juni 1973 (Folketingstidende 1973/74, Tillæg A 638)

”Detta var den stora drömmen om Öresund”

Da forhandlingerne mellem den danske og svenske regering i 1970 så ud til at føre til en egentlig regeringsaftale om faste øresundsforbindelser, nedsatte Øresundsrådet et øresundsregions-planudvalg, der skulle komme med forslag til fælles regional fysisk planlægning i den kommende Øresundsmetropol. Var de faste forbindelser over Øresund blevet en realitet, ville udvalget kunne have udviklet sig til en fælles øresundsregional planmyndighed og givet senere til et fælles regionskommunalt organ for Øresundsmetropolen.

Men selv om den svenske Riksdag ratificerede regeringsaftalen om den faste øresundsforbindelse, blev den i 1973 afvist af det danske Folketing, som ville fremskynde opførelsen af en bro over Storebælt. Det blev afgørende for den sidste efterkrigstids langt mindre samspil mellem hovedstadsmetropolen og det skånske bybælte, som forstærkedes af perioden krise. Den satte grænser for store anlægsarbejder, som en fast øresundsforbindelse udgjorde, og orienterede på samme tid i højere grad den skånske økonomi mod resten af Sverige. Samtidig med at den danske lands- og regionsplanlægning lagde vægt på decentral urbanisering og regional udjævning på bekostning af hovedstadsmetropolen og dermed også Øresundsregionen.



Den borgerlige stockholmske Dagens Nyheter i 1977 slet skjulte ionisering over den skæbne, som visionen om Øresundsmetropolens gennemgik i den sidste efterkrigstid. I form af en fortegning af byregionens tætte trafik og ekstreme overbebyggelse og med en ledsagende tekst med ordene: "Detta var den stora drömmen om Öresund". En dröm, der til højre beskues af nogle af Øresundsregionens stærkeste, nu desillusionerede, integrationsdrivkræfter, men som var blevet afbrudt. (Efter: Richard Ek: Öresundsregionen – bliv til. De geografiska visionernas diskursiva rytmer. Meddelanden från Lunds Universitets geografiska institutioner, Avhandling CXLVI, s. 258-259).

Med beslutningen om etablering af en fast forbindelse over Store Bælt i 1986 og den forstærkede europæiske byregionskonkurrence, der i årtiets sidste år tegnede sig i lyset en yderligere globalisering af økonomien, prioriterede den danske lands- og regionsplanlægning imidlertid på ny vækst i landets storbyer og dermed også i hovedstadsmetropolen. Det blev afgørende for, at den danske

og svenske regering, med godkendelse af de to landes parlamenter i 1991, påbegyndte etableringen af Øresundsbroen.

Den åbnede i år 2000 og forbandt motorvejssystemerne på begge sider af Øresund, samtidig med at der blev åbnet et regionaltogssystem, der fik udgangspunkt i Helsingør, fortsatte til København og Malmø og spredte sig over Skåne for derfra at fortsætte til Karlskrona i Blekinge, Kalmar i Småland og Sveriges næste by: Göteborg. Men Øresundsregionen blev aldrig den integrerede by-region, som visionerne om en Ørestad og en Øresundsmetropol havde lagt op til.

Nationale bestemmelser lagde barrierer for en mere omfattende bevægelighed af kapital og arbejdskraft på tværs af Øresund samtidig med, at den direkte indskrænkedes af flygtningekrisen i 2015 og covidepidemien i 2020-2021. Hertil føjede sig, at der ikke i videre omfang tilvejebragtes de regionale rammebetingelser for Øresundsregionens udvikling som én byregion, der netop indgik i Øresundsrådets vision for Øresundsmetropolen. En følge af nedlæggelsen hovedstadsmetropolens Hovedstadsråd allerede i 1990 og dermed mangel på et regionskommunalt organ i metropolen, som Skånes Län kunne samarbejde tværregionalt med.

Konklusion

I et længere historisk perspektiv påviser denne artikel, hvorledes det gamle urbane netværk ved Øresund fra midten af det 19. århundrede udviklede sig til to byregioner, mellem hvilke interaktionen med realkapital, arbejdskraft og pendling forblev begrænset. Det blev da også første, da der i den første efterkrigstid fremlagdes to forslag til faste forbindelser over Øresund, at artiklen kan påvise, at Øresundsregionen konceptualiseredes som én byregion.

Først i slutningen af 50'erne, da danske og svenske byplanlæggere lancerede forskellige versioner for det, som de betegnede som en "Ørestad". Siden, da Øresundsrådet i 1969 fremlagde en langt mere gennearbejdet vision for en metropol ved Øresund. En stjerneformet byregion baseret på højspecialiseret industri- og serviceproduktion og velfærdsydelser- og institutioner, der afspejlede den skandinaviske velfærdsstat.

Centralt i visionen indgik en række regionale rammebetingelser, der skulle understøtte Øresundsmetropolens udvikling og funktion som en byregion. Som påvist i artiklen, udgangspunktet for, at Øresundsrådet i 1970 oprettede et øresundsregionalt planorgan, der kunne have udviklet sig til et regionskommunalt organ for Øresundsregionen, hvis ikke det danske Folketing, i modsætning til den svenske Riksdag, i 1973 havde afstået fra at ratificere den dansk-svenske regeringsaftale om to fast øresundsforbindelser. Samme med den sidste efterkrigstids krise afgørende for, at regeringsforhandlinger om en fast øresundsforbindelse lå stille i de følgende år og dermed også for et tilbageslag i bestræbelserne for en større integration i Øresundregionen.

Med den forstærkede økonomiske globalisering fra 1990 øgedes den europæiske byregionskonkurrence imidlertid så meget, at regeringerne i Danmark og Sverige kunne igangsætte etableringen af Øresundsbroen. Ikke desto mindre er det artiklens vurdering, at Øresundsregionen endnu ikke har udviklet sig til den interskandinaviske byregion, som indgik i den første efterkrigstids visioner for en Øresundsmetropol.

Summary

In a longer historical perspective, the article demonstrates that the Danish-Swedish agreement on the establishment of an Øresund bridge in 1991 had its roots in the urban regions that arose on

either side of the Øresund since industrialization and its accompanying urbanization began in the latter half of the 19. century. City regions that in the first post-war period included the capital metropolis and the Swedish urban belt from Trelleborg to Helsingborg.

The condition that two proposals for fixed connections across the Øresund were submitted during the period. In the late 1950s, the first proposal led to the conceptualization of the Øresund region as one urban region by Danish and Swedish urban planners, while the next and far more comprehensive one in 1969 led to the Øresund Council presenting a vision for a Scandinavian metropolis by the Øresund. Central to the vision was a series of regional framework conditions that should support the function of the metropolis as an urban region.

The starting point for the Øresund Council setting up an Øresund regional planning committee in 1970, which could have developed into a regional municipal body for the Øresund region, if the Danish Parliament, in contrast to the Swedish Riksdag, had not in 1975 refrained from ratifying the Danish-Swedish government agreement on two fixed Øresund connections. Same with the last post-war crisis, decisive for the fact that government negotiations on a permanent Øresund connection were at a standstill for the following 15 years and thus also for a severe setback in the efforts for greater integration in the Øresund region.

Litteratur

- Andersen, Kirsten og Erik Kaufmann: De første landsplan-år 1959-64, Byplanhistoriske Noter, nr. 17, 1991
- Andersen, Hans Thor og Frank Hansen og Johan Jørgensen. The fall and rise of metropolitan government in Copenhagen, GeoJournal, 2002, nr. 58.
- Andersen, Hans Thor: Bypolitik i Danmark efter 1960 – i historisk perspektiv, i Den moderne By (Red.: Søren Bitsch Christensen), 2007.
- Bloch, Elisabeth og Henning Bro: Svenskere over Øresund i mere end 300 år i Øresund før broen, 2000.
- Bro, Henning: Øresundsmetropolen. Historien bag den interskandinaviske byregion, 2019.
- Bro; Henning: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdes udvikling som en byregion i perioden 1850-1990, bd. 1-3, Frydenlund Academic, 2023.
- Bro, Henning: Fra regional plan til regional planløshed. Hovedstadsmetropolen i årtierne omkring årtusindeskiftet, METROPOL, 2021, nr. 2.
- Christensen, Søren Bitsch og M.L. Thøgersen: Bysystem og urbanisme i Den moderne By (Red.: Søren Bitsch Christensen, 2007, s. 2007.
- Christensen, Tommy P.: Fra Sunnerbo til Sokkelund Herred i Øresund før broen, 2000
- Ek, Richard: Öresundsregionen – bli til. De geografiska visionernas diskursiva rytmer. Meddelanden från Lunds Universitets geografiska institutioner, Avhandling CXLVI., 2003.
- Gårdmand, Arne: Specifikke dansk udviklede teorier og løsninger i periodens planlægning i 40'ernes og 50'ernes byplanhistorie, Byplanhistoriske Noter, nr. 12, 1987.
- Jørgensen, Steffen Elmer: Fra chaussé til motorvej, 2001.
- Matthiesen, Christian Wichmann: The Oresund Region. Large Scale Cross Boundary Infrastructure as a Driving Force Behind Organisational Change: Regional Integration i Transport and Land-Use Policies: Innovation in Institutional Arrangement for Coordination, 2000.
- Nielsen, Tom: Østjylland og planen for Danmark i Den østjyske millionby, Dansk Byplanlaboratorium, 2017.
- Lefèvre, Christian: Metropolitan Government and Governance in Western Countries: A Critical Review International Journal of Urban and Regional Research, bd. 22, 1, 1998.
- Olshov, Anders: Øresundsregionen. Københavns uudnyttede mulighed, 2013.
- Thavlov, Lis: Dragør og ”denne hersens färje” i Øresund før broen, 2000
- Wetterberg, Gunner: Skånes historia, bd. 3: 1720-2016, 2017

Trykte kilder

- Folketingstidende, 1962/63-1992/93
- Motorveje med broer over Storebælt og Øresund, 1936,
- Politiken 8.4.1959 og 1.10.1959.,
- Expressen 30.11.1959.

Kvällsposten 30.11.1959.

Indplacering af de store trafikinvesteringer, Storkøbenhavns nærtrafik, Storebæltsbro, Øresundsbro, i et samlet 20 års program for de offentlige trafikinvesteringer. Betænkning afgivet af Det trafikøkonomiske Udvalg, 1961.

Øresundsforbindelsen. Betænkning om en fastforbindelse over Øresund afgivet november 1962 af de af Sveriges og Danmarks regeringer 1954 nedsatte udvalg, 1962.

Faste forbindelser over Øresund. Redegørelse i forsættelse af Øresundsudvalgets betænkning af 1962 afgivet oktober 1967 af den i 1964 nedsatte fælles svensk-danske arbejdsgruppe, 1967,

Thomas Henriksen: Øresundregionen og industriens lokalisering. En undersøgelse af motiverne bag til- og fraflytning af industrivirksomheder i den dansk-svenske Øresundsregion, Øresundsrådet, 1968.

Øresundsregionen, Øresundsrådet, 1969

Øresundsforbindelser. Betænkning afgivet af det danske og svenske udvalg af 1975 om Øresundsforbindelserne, 1978.

Utrykte kilder

Frederiksberg Stadsarkiv

Journalsager, 1961-1992 Sekretariatet, Den økonomiske Forvaltning/Økonomidirektoratet.

Københavns Stadsarkiv

Journalsager, 1962-1993, Øresundsrådet

Noter:

Forkortelser:

FT: Folketingstidende

TA: Tillæg A

TB: Tillæg B

TC: Tillæg C

FF: Folketingets forhandlinger

¹ Sten Carlson og Jerker Rosén: Svensk historia, bd. 1, 1969, s. 176, 184, 434-435. Gunner Wetterberg: Skånes historia, bd 3: 1720-2016, 2017, s. 41-95, 120-123, 130-148, 161-184, 259-278. Otto Sjögren: Sverige, Geografisk beskrivning, bd. 3, 1932, s. 198-199, 333, 340, 352-353. Danmarks Historie, Politikens Forlag, bd. 3, 1963, s. 301-306, bd. 4, 1963, s. 189-201, bd. 5, 1963, s. 467-473, bd. 7, 1964, s. 482-525, bd. 8, 1964, s. 191-200, 225-236, 241-243, 419-423. Henning Bro: Hovedstadsmetropolen – den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdes funktion som en byregion i perioden 1850-1990, Frydenlund Academic, 2023, bd. 1, s. 24-47 og bd. 3, s. 12-15. Henning Bro: Øresundsmetropolen. Historien bag den interskandinaviske byregion, 2019, s. 11-21 og 57-65. Elisabeth Bloch og Henning Bro: Svenskere over Øresund i mere end 300 år i Øresund før broen, Tommy P. Christensen: Fra Sunnerbo til Sokkelund Herred samt Lis Thavlov: Dragør og ”denne hersens färje” i Svenskere på Købehavnsegnen i 300 år, Lokalhistoriske Arkiver i Storkøbenhavn, 2000, s. 18-21, 213-218 og 261-271. Øresundsforbindelsen. Betænkning om en fastforbindelse over Øresund afgivet november 1962 af de af Sveriges og Danmarks regeringer 1954 nedsatte udvalg, 1962, s. 10 og 26-44. Faste forbindelser over Øresund. Redegørelse i forsættelse af Øresundsudvalgets betænkning af 1962 afgivet oktober 1967 af den i 1964 nedsatte fælles svensk-danske arbejdsgruppe, 1967, s. 11-47. Øresundsregionen, s. 83-98.

Motorveje med broer over Storebælt og Øresund, 1936, s. 9-43.

² Politiken 8.4.1959.

³ Politiken, 1.10.1959, Expressen 30.11.1959 og Kvällsposten 30.11.1959.

⁴ De samtidige europæiske vækstcenterteorier, se nedenfor, og metropoldannelser i USA var inspirationskilden til Ørestaden, og San Francisco urbanisering blev set som dens direkte forbillede.

⁵ For så vidt de store trafikanlæg i Nordøstsjælland og Vestsåne byggede de tre artikelbidrag i det væsentligste på de beslutninger, der allerede var taget i regeringskontorerne i København og Stockholm, de linjer, der var tegnet i Fingerplanen, og de forestillinger, som trafik- og landsplanlæggere gjorde sig i samtiden. Den vestsånske motorvej og linjeføringen for en indre ringmotorvej i hovedstadsmetropolen, var allerede vedtaget i Riksdagen og Folketinget. Ringmotorvejen og Amagermotorvejen var desuden indtænkt i Fingerplanen og indgik sammen med den ydre ringmotorvej og hovedstadsmetropolens øvrige radiale motorveje i den regionale motorvejsplan i metropolen, som Vejdirektoratet udarbejdede i starten af 60'erne, og som dannede grundlag for efterfølgende lovgivning.

⁶ I mellemkrigstiden og med forøget styrke i den første efterkrigstid blev offentligt tilvejebragte rekreative områder indarbejdet i den nye kultur- og fritidspolitiske søjle i den nordiske velfærdsstat. Adgangen til kultur- og fritidsgoderne skulle demokratiseres gennem brede offentlige eller offentligt subsidierede tilbud på området, hvilket i sig selv ville have en direkte lighedsskabende effekt, ligesom de brede samfundslags kulturelle højnelse tillige omfattede et betydeligt

lighedsaspekt, der kunne bidrage til den sociale mobilitet og udjævning af den sociale arv. På friluftsområdet førte denne orientering af velfærdsstatens aktionsfelt i Danmark i 1936 til den såkaldte grønne betænkning, der få år efter bidrog til nedsættelse af et fredningsplanudvalg for hovedstadsmetropolen. Udvalget udarbejde i 1940 en fredningsplan for særlig de nordlige dele af metropolen, men ved en ændring af naturfredningsloven i 1959 skulle der i hele landet nedsætte naturfredningsudvalg. For hovedstadsmetropolens nedsattes oprindeligt to udvalg, der siden samledes i et. Dette opererede allerede i tiden omkring 1960 med fredningsplandispositioner, der i det væsentligste svarede til dem, som Politikens artikel indarbejder i Ørestads rekreative kranse.

⁷ Regionale rammebetingelser for en byregions funktion understøtter interaktionen med realkapital, arbejdskraft, vare og tjenester mellem byregionens funktionelt forskelligartede byenheder, idet de bidrager til realkapitals mobilitet, lokalisering og funktion, arbejdskraftens bosætning, pendling og produktionsevne samt varers og tjenesters mobilitet gennem en regional ensartet og hensigtsmæssig: Byspredning, fordeling af bebyggelsesarter og rekreativ områder, individuel og kollektiv trafik, vand- og energiforsyning, spildevands- og affaldshåndtering, sygehusbehandling og videregående skolegang. Jf. Bro: Hovedstadsmetropolen, bd. 1, s. 56-60.

⁸ FT, 1962/63, FF, 5574.

⁹ Øresundsregionen, Øresundsrådet, 1969, s. 83-98. Skisteforslag til en egnsplan for Storkøbenhavn, Udarbejdet i 1947 af Egnsplankontoret, 1948, [Fingerplanen], s. 126-128). Steffen Elmer Jørgensen: Fra chaussé til motorvej, 2001, s. 297-300. Gunner Wetterberg: Skånes historia, bd. 3: 1720-2016, 2017, s.617-621. Indplacering af de store trafikinvesteringer, Storkøbenhavns nærtrafik, Storebæltsbro, Øresundsbro, i et samlet 20 års program for de offentlige trafikinvesteringer. Betænkning afgivet af Det trafikøkonomiske Udvalg, 1961, s. 119-124 og 127-135. Øresundsforbindelsen. Betænkning om en fast forbindelse over Øresund afgivet november 1961 af de af Sverige og Danmarks regeringer 1954 nedsatte udvalg, 1962, 1.del, s. 11-25 og 81-86. FT 1962/63, FF, s. 5570-5623. FT 1964/65, s. 1475-1476.

¹⁰ De to kommuner fandt, at en H-H-forbindelse i mindre grad ville skabe forudsætningen for én byregion ved Øresund i modsætning til en K-M-forbindelse.

¹¹ J.nr. 246/1982 [særlig række], læg I, 1962-1965, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10]

¹² Faste forbindelser over Øresund. Redegørelse i fortsættelse af Øresundsudvalgenes betænkning af 1962 afgivet oktober 1967 af den i 1964 nedsatte fælles svensk-danske arbejdsgruppe, 1967, s. 10-14, 123-187. FT 1966/67, FF, s. 3351-3361. FT 1972/73, FF, s. 7032-7046. FT 1973/74, TA, s. 597-672, FF 772-774. J.nr. 246/1982 [særlig række], læg II, 1966-1979, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10].

¹³ Thomas Henriksen: Øresundregionen og industriens lokalisering. En undersøgelse af motiverne bag til- og fraflytning af industrivirksomheder i den dansk-svenske Øresundsregion, Øresundsrådet, 1968.

¹⁴ J.nr. 246/1982 [særlig række], læg I, 1962-1965 og j.nr. 246/1982 [særlig række], læg II, 1965-1979, Sekretariatet [Frederiksberg Stadsarkiv, A 10]. J.nr. 10.2, 1969, Øresundsrådet [Københavns Stadsarkiv]

¹⁵ Citater i ovenstående delafsnit fra hvidbogen: Øresundsregionen, 1969, s. 8-14, 40, 44, 54, 60-62, 67, 101-102.

¹⁶ Kirsten Andersen og Erik Kaufmann: De første landsplan-år 1959-64, Byplanhistoriske Noter, nr. 17, s., 6-14. Arne Gårdmand: Specifikke dansk udviklede teorier og løsninger i periodens planlægning i 40'ernes og 50'ernes byplanhistorie, Byplanhistoriske Noter, nr. 12, 1987, s. 47-58. Søren Bitsch Christensen og M.L. Thøgersen: Bysystem og urbanisme i Den moderne By (Red.: Søren Bitsch Christensen, 2007, s. 2007, s. 55-57. Hans Thor Andersen: Bypolitik i Danmark efter 1960 – i historisk perspektiv, i Den moderne By (Red.: Søren Bitsch Christensen, 2007, s. 353-379. Tom Nielsen: Østjylland og planen for Danmark i Den østjyske millionby, Dansk Byplanlaboratorium, 2017, s. 69-76.