

Tænketanken ”Byerne som drivkraft for regional udvikling”

2. oktober 2006

1. Indledning

Nyere analyser fra OECD og Danmark viser, at de primære vækstkilder på både nationalt og regionalt plan er menneskelige ressourcer, iværksætteri, innovation samt informations- og kommunikationsteknologi. Disse vækstkilder, samt de rammebetingelser der understøtter dem, er primært tilstede i de større byer.

Med den øgede globalisering og fokus på videnintensive erhverv i Danmark bliver betydningen af marked og "kritisk masse" større. Især den stigende globalisering betyder, at byerne snarere skal vælge at benchmarke sig internationalt frem for regionalt.

Byerne i regionen spiller med andre ord en meget central rolle for at kunne fastholde og udvikle den midtjyske regions vækstpotentiale. Byerne er centrum for viden, uddannelser, iværksætteri og højt specialiseret virksomhed – alle faktorer som gang på gang fremhæves som vigtige vækstmotorer i en til stadighed øget globalisering af økonomien. Koncentration og kritisk masse er væsentlige for udnyttelse af byernes potentialer.

Den fælles udfordring for byerne i regionen er at fastholde og udvikle en stærk konkurrencekraft på trods af en stærkt stigende globalisering, international afhængighed og konkurrence.

Tænketanken "byerne som drivkraft" har sat fokus på, hvordan **byerne** – i et samspil med regionen – kan bidrage til at styrke innovation, de menneskelige ressourcer samt iværksætteri og herunder påvirke de rammebetingelser, der udgør grundlaget for disse vækstkilder.

Tænketanken "byerne som drivkraft" går på tværs af vækstforums 8 tænketanke, idet tænketanken betoner den særlige rolle, som de store byer i regionen kan påtage sig som trækraft og vækstmotor for hele regionen.

Tænketanken har bestræbt sig på at operere i et "helikopterperspektiv" i forhold til at definere byernes roller og funktioner i regionen.

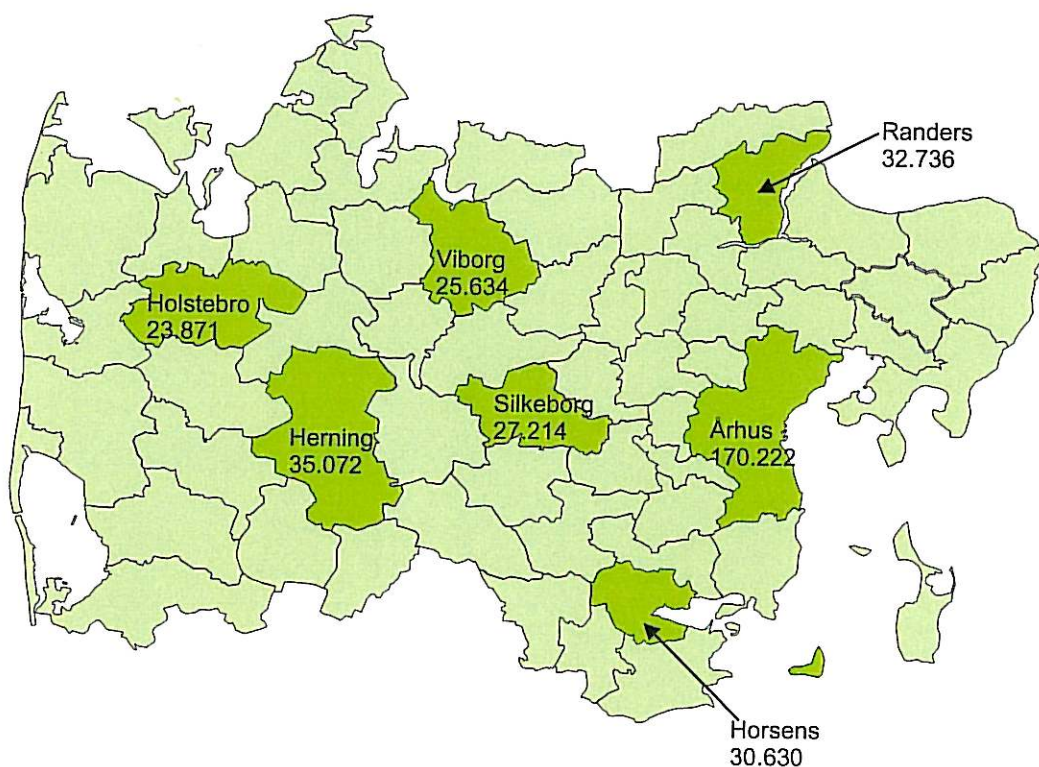
Konkret er tænketanken blevet bedt om, at komme med forslag til initiativer vedr.:

- Hvordan skabes de bedste rammer for byernes udvikling?
- Byernes overgang fra "industriby" til "videnby"
- Udnyttelse af byernes kreative potentiale?
- Udnyttelse af byernes videnskæssige styrker
- Hvordan sikres tilstrækkelig fornyelse af byer og byrum så de forbliver attraktive?

Tænketanken har opdelt byerne i tre kategorier tilpasset den faktiske bystruktur i Region Midtjylland.:

- a) Over 40.000 arbejdspladser.
- b) 20.000.-40.000 arbejdspladser.
- c) under 20.000 arbejdspladser.

Figur 1.: Antal arbejdspladser i udvalgte bykommuner i Region Midtjylland, 2005



Århus kommune er ubestrideligt regionens største trækraft med sine godt 170.000 arbejdspladser. Det er ca. fem gange flere arbejdspladser, end det antal der er i de næststørste byer i regionen. Den befolkningsmæssigt næststørste by i regionen, Randers indeholder knapt 33.000 arbejdspladser overgået af Herning, som har 35.000 arbejdspladser. Horsens har godt 30.000 arbejdspladser. Resten af de større byer i regionen indeholder under 30.000 arbejdspladser.

2. Hvad kendetegner en by – og hvilken rolle spiller byerne i den regionale udvikling?

En "kritisk masse" af mennesker og muligheder er forudsætningen for at kunne tale om en by. En by kan defineres ud fra faktorer som koncentration, nærhed, transportomkostninger, forbrugsmuligheder, videnudveksling og arbejdsmarked. Forbrugsmuligheder skal opfattes som en bred kategori bestående af kulturudbud, udeliv, boliger, indkøbsmuligheder etc. Kritisk masse er ikke kun det element, der definerer byer, men er også forudsætningen for, at der kan skabes kvalitet i verdensklasse.

Virksomheder efterspørger og lokaliserer sig i nærheden af rigeligt udbud af veluddannet arbejdskraft, veludbygget infrastruktur samt attraktive miljøer i forhold til bosætning, og disse faktorer er netop koncentreret i de større byer. Denne lokaliserings-tendens ses også internationalt og må betegnes som et grundvilkår.

Borgere og arbejdskraft efterspørger på samme måde forskellige bosætningsmuligheder, nærhed til handelsmiljøer, oplevelsestilbud og uddannelsesmuligheder, som kun de større byer har. De store byer rummer diversitet og hele paletten af tilbud indenfor kultur, boliger, arbejdspladser, uddannelsesmiljøer, bymiljøer og ikke mindst en let tilgængelig infrastruktur, som binder det hele sammen. Byerne er i økonomisk forstand (handelsmæssigt, jobmæssigt, kulturmæssigt) en slags servicefunktion for såvel byens borgere som byens opland. Byers image er også væsentligt for besætning og fastholdelse. Byer skal være bevidste om at op- og udbygge et godt "people climate", som yderligere tiltrækker og fastholder kompetencesterke borgere i regionen.

Ligeledes er det vigtigt, at byer og opland ikke anskues som adskilte (byer eller landdistrikter), men derimod samlet (som byer og landdistrikter) i forhold til resten af Danmark, og ikke mindst andre regioner internationalt. De er hinandens fælles resourcepuljer eller pendlingsregioner, hvor arbejdskraft og forbrugere udveksles. Jo større interaktion der er mellem land og by, jo stærkere bliver regionen.

Dette gensidighedsforhold mellem by og land går igen, når det gælder integrationsforhold. Manglende integration og social marginalisering, hvor grupper af mennesker står uden for arbejdsmarkedet, er en udfordring der er særlig stor i de større byer. Faktorer, der virker ind på byernes udvikling og hæmmer væksten regionalt, hvis de ikke håndteres. Integrationspolitik og sammenhængskraft i byerne skal derfor også betragtes som fælles anliggender i regionen.

Regionen har stor fordel af at have landets næststørste by og en række attraktive byer, som kan fungere som magneter for talenter og virksomheder. Det bør bemærkes, at regionens byer på mange områder ikke konkurrerer med hovedstaden. På visse områder er København forudsætningen for resten af Danmarks vækst, ligesom Århus er det for de mellemstore byer i Region Midtjylland.

3. Konkrete input til Vækstforums handlingsplan for 2007-2008

"Den attraktive region"	"Den nyskabende region"	"Den kompetente region"
Byerne skal være attraktive, så de tiltrækker unge, studerende arbejdskraft, virksomheder og investeringer	"Byerne skal fungere som katalysatorer for ny viden og være stærke på kultur, så det kreative potentiale kan udnyttes"	"Byerne skal være kompetente lige fra byplanlægning til visioner for byernes udvikling og indbyrdes samspil med hinanden, med regionen og på tværs af regioner og landegrænser"
Initiativ 1: Infrastruktur der samler og kobler på	Initiativ 2: Byer med stærk profil	Initiativ 3: Strategi i netværk Initiativ 4: Vidensbyer

Initiativ 1: Infrastruktur der samler og kobler på !

Udfordring:

Det bliver en udfordring, at få Region Midtjylland til at hænge godt sammen både fra nord til syd og fra vest til øst, og op imod Limfjorden. En stærk region forudsætter effektiv infrastruktur mellem opland og byer samt byerne imellem. Regionen er blevet betegnet, som opdelt op i østlig og vestlig del. Det er ikke en dækkende betegnelse, da Djursland i øst på mange områder kan sammenlignes med regionens vestkyst (stærk turismesektor mv.). Hvordan bindes regionen fornuftigt sammen, samtidig med at den bevarer sin attraktivitet såvel nationalt som internationalt?

Handling:

Tænketanken foreslår, at man styrker og udbygger såvel den digitale som den fysiske infrastruktur med henblik på at ”binde” regionens store byer endnu bedre sammen.

Fysiske infrastruktur:

I den østlige ende af regionen kan man fra nord til syd observere en stigende pendling mellem Randers, Århus og helt ned til Kolding, hvilket naturligt hænger sammen med et forholdsvis udbygget transportsystem (E45 og jernbaneføringen), som giver adgang til både hovedstaden og en række andre centrale områder som fx Hamborg. I landsplanredegørelsen taler man om ansatser til et bybånd eller en korridor, der på langt sigt, hvis udviklingen fortsætter, vil ”bortrodere” hvad der tidligere var selvstændige byer med eget opland og arbejdsmarked.. Den østjyske motorvej tilskrives en betydelig rolle i den begyndende udvikling af bybåndet. Der tyder med andre ord på, at der i den østlige del af regionen er en stigende koncentration af mennesker og jobs (”kritisk masse”) bosat på et ret afgrænset område.

Pendlingen på tværs af regionen – specielt fra Silkeborg til Århus – er steget. På længere sigt, når man har færdigetableret motorvejen fra Herning til Århus, og ved en udbygning af motortrafikvejen mellem Århus-Viborg-Skive, forventes pendlingen at stige på tværs af regionen.

Der er behov for øget viden om ovennævnte udvikling, bl.a. ved at undersøge pendlingsmønstrene mellem de større byer i regionen.

Der skal arbejdes på at etablere en optimal og understøttende infrastruktur mellem regionens større byer/vækstcentre. Samtidig skal regionen kobles bedre på det internationale lufthavnsnet, end den er i dag, da det vil forøge dens internationale attraktivitet.

Digitale infrastruktur

Den digitale infrastruktur – herunder bredbåndsforbindelser mv. – skal udbygges i regionen, da det er en relativt billig måde kan bidrage til at binde by-land endnu bedre sammen. Den digitale infrastruktur er et supplement til den fysiske, men kan ikke erstatte den.

Mål, initiativer og organisering

- Arbejde på at få udbygget jernbaneforbindelser, motorveje mv. som støtter op om såvel den demografiske som erhvervsmæssige udvikling i regionen (vækstforum).
- Arbejde på at forbedre regionens kobling til det internationale lufthavnsnet (vækstforum).
- Arbejde på at udbrede bredbåndsforbindelser til alle egne af regionen.

- Pendlingsanalyser mellem de større byer i regionen
- Udvikle analysemodeller, som kan give et funderet bud på, hvordan byerne i Region Midtjylland påvirker udviklingen i øvrige områder af regionen og evt. andre egne af landet.

Initiativ 2: Byer med stærk profil

Udfordring:

Mennesker og virksomheder bosætter sig i områder med bid, sjæl og charme. Derfor er det væsentligt, at byerne i region Midtjylland udvikler smukke og æstetiske fysiske udtryk, som afspejler byens sjæl og evt. landskabsmæssige udgangspunkt. Det vil være til gavn for byerne selv, og regionen som helhed, at byerne udnytter deres særpræg og styrker, så byerne bliver endnu mere attraktive at besøge, at bo og at arbejde i.

Handling:

Mange af de midtjyske byer har et meget gunstigt landskabsmæssigt udgangspunkt, som de kan gøre brug af, når byens arkitektoniske udtryk udvikles eksempelvis tunneldale, fjord og morænelandskab fra istiden. Bykernen spiller naturligvis en central rolle, men samtidig kan indfaldsveje og omkringliggende boligområder betyde meget for byens udtryk og samlede attraktionsværdi. Byerne bør nøje overveje, hvordan de styrker samspillet mellem byernes fysiske rammer og det "image" de ønsker.

Kunst- og kultur er koncentreret i byerne, og det er begge vigtige områder at dyrke og koble sammen med erhvervs- uddannelses- og byudviklingspolitikken. Udover at kunst- og kulturområdet er et bindemiddel, som styrker sammenhængskraften i regionen, er det et politikområde som har en stærkt stigende betydning – ikke mindst i forhold til at tiltrække og fastholde byernes talenter.

Mål, initiativer og organisering

- Årlig tilbagevendende prisuddeling, hvor kommunale initiativer der fremmer æstetikken i byerne belønnes.
- Stærkere kobling mellem kultur, erhvervs- og byudviklingspolitik.
- Inspirationskatalog, som angiver forskellige modeller for, hvordan man konkret kommer i gang med at arbejde med byens udtryk (fx krydret med cases).
- Analyse af fremtidig bosætningstrends fx sammenhæng mellem by, landskab og natur
- Afholde arkitektkonkurrencer når byudviklingstiltaget berører de væsentligste og overordnede træk i byen.

Intiativ 3: Strategi i netværk

Udfordring:

Region Midtjylland konkurrerer på europæisk og globalt plan med flere tusinde regioner med lignende karakteristika. Region Midtjylland, eller Danmark for den sags skyld, må altså betegnes som "små" spillere på den globale scene, og det er i det lys man bør tænke strategisk byudvikling. Hvordan sikrer man, at regionen og byerne fastholder en stærk position internationalt, selvom byerne i regionen - i en international målestok - er af en beskeden størrelse?

Handling:

For at byerne i regionen kan bevare og udvikle en stærk international konkurrencekraft, bør der udvikles et endnu tættere samarbejde på tværs af kommune- og regionsgrænser indenfor områder, hvor samarbejde lønner sig. Dette ændrer ikke ved, at der også fortsat vil være en sund konkurrence internt mellem regionens byer. Der er mange eksempler på, at samarbejde og konkurrence sagtens kan forenes, hvis man blot fra begyndelse får identificeret byernes fælles interesser og potentielle samarbejdsområder.

Konkret eksempel – netværk omkring strategiudvikling

Byerne skal være bevidste om, hvilken strategi de vil satse på i forhold til at tiltrække indbyggere og virksomheder. Det gælder i sær om at være bevidste om, hvilken rolle byen realistisk set kan og vil spille regionalt, nationalt og internationalt, når byen fastlægger sin strategi. Regionens byers strategier må gerne "spille sammen" fx ved at etablere et strategi-netværk efter en Triple Helix model. Triple helix er et kvalificerende og forpligtende samspil mellem vidensinstitutioner, virksomheder og offentlige myndigheder på lokalt, regionalt eller nationalt niveau.

Helt konkret kan byernes strategier indeholde elementer som erhvervs politik, infrastruktur, bodsætning, tilknytning til netværk, forskning, kulturliv samt miljø. Byerne kan give sig selv karakterer på de enkelte områder eller gennemføre en SWOT-analyse.

Mål, initiativer og organisering

- Netværk omkring strategiudvikling organiseret efter Triple Helix
- Aktiviteter der understøtter mere samarbejde på tværs
- Fra byportal til regionsportal inden for oplevelsesområdet, turisme, uddannelse mv.

Initiativ 4: Vidensbyer

Udfordring:

Globaliseringen udfordrer virksomheder og områder. I det ene øjeblik er man markedsførende, og i det næste øjeblik er "idéen" kopieret, og der skal noget nyt til. Danmark har været – og er vel stadig – kendt for at være en "nichenation". Hvordan kan byerne udnytte det?

Handling:

Det er vigtigt med en bred videnbase i de større byer, da det er svært at spå om, hvilke områder der fremover vil være konkurrencedygtige og efterspurgt på det globale marked. Udover at fremme forskningen i bestemte områder, som fx Nanoteknologi, IKT mv. er det samtidigt vigtigt at understøtte en bredt funderet grundforskning. Det kan være farligt for et lille land som Danmark, eller for den sags skyld en region som Region Midtjylland, at vælge en "pick the winners"-strategi. Dels fordi den "kritiske masse" i lande som Kina og USA er så mange gange større end den danske, og dels fordi det globale marked ændres konstant. At kunne "tviste sin viden" og omstille sig hurtigt er vigtige kompetencer, som danskerne hidtil har besiddet og konkurreret stærkt på internationalt. Disse egenskaber skal understøttes og videreudvikles for at fastholde en stærk konkurrencekraft i regionen. Konkret kan regionen understøtte spændende udviklingsprojekter med anderledes vinkler, hvor man kan opdage nye

trends mv., før andre gør det. Et samarbejde mellem forsknings-vidensinstitutioner, erhvervsliv og relevante offentlige myndigheder kan være en god organisationsmodel, når udviklingsprojekterne iværksættes.

Mål, initiativer og organisering

- Udvikle analysekapacitet og metoder, når det gælder om at afdække, hvilke styrkepositioner og evt. klynger, der er til stede i byerne.
- Arbejde med "fremskrivninger", da det er afgørende for at kunne "tviste" eller omstille sin viden til de skiftende globale trends.
- Understøtte udviklingsprojekter med en anderledes, utraditionel og ny tilgangsvinkel.

Bilag 1

Udviklingen i pendlerflow i Danmark fra 1982 til 1992

Kortene (figur 6 – 8) viser, at pendlingen og udviklingen i pendlingen følger en række tydelige korridorer. Et væsentligt træk er de funktionelle sammensmeltninger af byerne fra Århus til Odense – samt "tilkoblingen" af Esbjerg, Aalborg og Herning på det relativt integrerede arbejdsmarked langs denne strækning. De største udviklinger i pendlingen følger korridorer med motorveje. Netop fordi motorvejen er placeret, hvor de største befolknings- og arbejdspladskoncentrationer findes, er det vanskeligt at destillere det isolerede bidrag fra motorvejsudbygningen. Dog er det sikkert, at den forbedring og kapacitetsforøgelse af transportkorridorerne, som motorvejene udgør, har medvirket til at muliggøre og styrke den udvikling, der ser ud til at være i gang.

Pendlingskortene viser også, hvordan pendlingen over Storebælt er steget kraftigt, efter at Storebæltsbroen åbnede. Det gælder særligt mellem de centrale dele af hovedstadsregionen og landets andre store byer. Dog kan der ved en sammenligning mellem pendlingen på tværs af Storebælt og pendlingen mellem de østjyske byer og Odense konstateres, at bæltet forsat udgør en barriere. Årsagerne er formentlig både af historisk og økonomisk art. Studier af sammenvoksede byområder har for eksempel vist, at de optræder som relativt selvstændige arbejdsmarkeder. Specielt hvis der i kraft af lokale nyhedsmedier og lignende opretholdes en adskillelse mellem to byer.

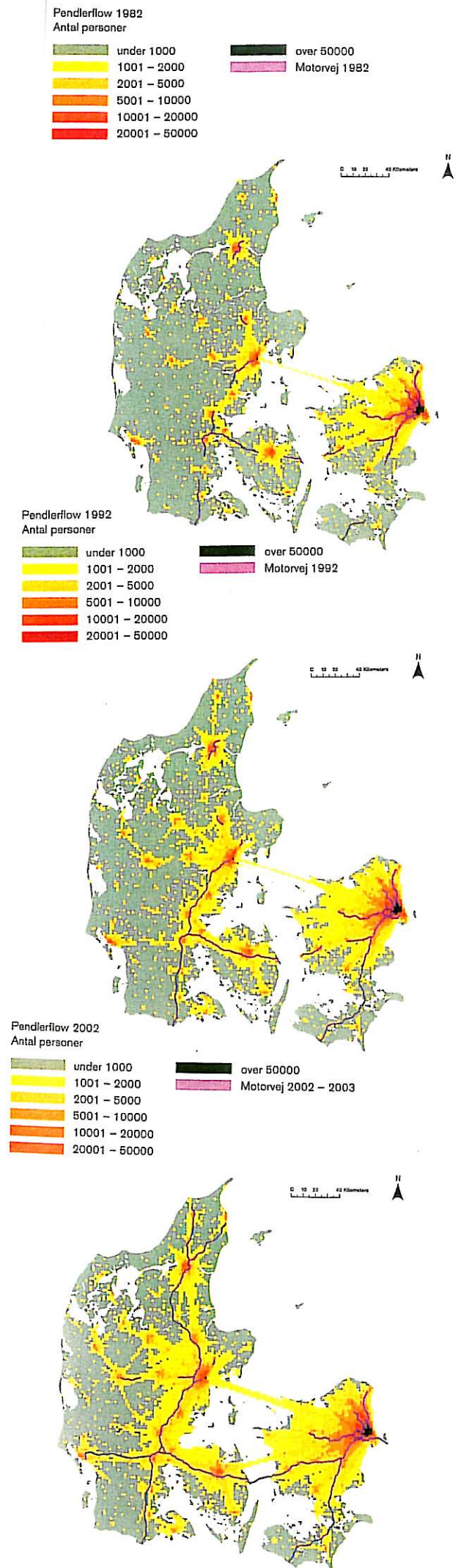
Noget lignende kunne gøre sig gældende i forholdet mellem Sjælland og Fyn. Hertil kommer selvfølgelig broafgiften, der i sig selv kan modvirke øget pendling på tværs af Storebælt.

Udviklingen synes at skabe to dominerende funktionelle regioner i Danmark. Regionerne er kendetegnet ved, at det bliver svært funktionelt at adskille den ene by fra den anden. En region synes at være forankret i Østdanmark med kerne i København. En anden region er placeret i Vestdanmark med kerne i henholdsvis Århus og Trekantsområdet.

Endnu er Aalborg og Esbjerg så langt væk fra disse "poler" eller regioner, at de optræder som relativt selvstændige enheder i forhold til den region, der udspændes af Århus, Trekantsområdet og Odense. Men det er let at forestille sig, at samme fænomen vil gøre sig gældende mellem disse byer og den østjyske/fynske korridor i fremtiden. Specielt på grund af de tilladte 130 km/t på motorvejene og på grund af, at det derfor bliver hurtigere at rejse over større afstande.

Kilde:

Byen, vejen og landskabet – Motorveje til fremtiden s.26
Forskningsprojekt Aalborg Universitet, KVL, Center for Skov, Landskab og planlægning og Vejdirektoratet



Bilag 2

Nicolai Wammen (formand), Århus Kommune

Christian Wichmann Matthiesen, professor i bygeografi og planlægning, Geografisk Institut, Københavns Universitet

Johannes Stensgaard, Borgmester Viborg Kommune

Uffe Elbæk, rektor Kaospiloterne

Lene Bak, adm. direktør Niras Konsulenterne

Anne Mette Zakariasen, rektor Teko center Danmark

Gøsta Knudsen, rektor Danmarks Designskole

Peder Balzer Nielsen, Kontorchef, Miljøministeriet

Anders Buhl-Christensen, borgmester Nørhald Kommune

Torben Henriksen, Birk Centerpark

Bent Peter Larsen, Kommunaldirektør Ny Randers kommune

Hans A. Sørensen, 3F Horsens

Eivind Clemmensen, LO Randers

Sekretariat:

Lars Vildbrad, Vicedirektør, Region Midtjylland

Jan Beyer Schmidt-Sørensen, Afdelingschef Århus Kommune

Lars Høberg, Århus Kommune

Hanne Thonsgaard, Randers Kommune

Malene Priess Lassen, Region Midtjylland

Facilitator: Søren Justesen, EPINION

Proces:

1.møde: Oplæg v. Gøsta Knudsen, rektor Danmarks Designskole og v. Christian Wichmann Matthiesen samt et oplæg fra sekretariatet.

Mellem 1. og 2. møde blev deltagerne interviewet.

2. møde: Drøftelse af de input, som deltagerne var kommet med i interviewrunden.