

Storkøbenhavns fejludvikling

”Øges arbejdskraftens mobilitet, fører det automatisk til mere vækst og beskæftigelse” har været dogmet hidtil.

Men den tankegang har nået sin grænse i storbyerne, der sander til i pendlingstrafik, trængsel og trafikstøj.

Storkøbenhavns **'Fingerplan'** har forværret problemerne, fordi alt for megen trafik er rettet mod kun **ét urbant center**, hvor **arbejdspladserne, uddannelserne og kulturlivet stadig findes.**

Spørgsmålet er derfor

**Skal vi fortsat blindt øge behovet for mobilitet?
eller**

Skal vi nyudvikle attraktive bysamfund, der fungerer uden massependling?

Myndighederne undlader behændigt at beskæftige sig med årsagerne til Storkøbenhavns trafikproblemer. Vi får at vide, at bilparken, trafikken og trafikstøjen vokser, men **ikke hvorfor.**

Sammenhængen mellem arbejdspladsernes lokalisering, trafikplanlægningen og byudviklingen behandles ikke. Tværtimod excellerer myndighederne i at behandle disse fagområder hver for sig - og uafhængigt af hinanden.

Myndighederne fokuserer primært på ønsket om mobilitet og fremkommelighed, i mindre grad på trafikikkerhed og minimalt på trafikstøjens reduktion.

1. Bristede forudsætninger

Fingerplanen fra slut 1940'erne skulle løse Københavns mange problemer ved at flytte lønmodtagerne fra Københavns usunde og overbefolkede brokvarterer ud til nye boliger 'med lys og luft' i forstædernes nye båndbyer (fingre), der fik karakter af rene 'sovebyer'.

Forstædernes problemer

Men arbejdspladserne, kulturtilbuddene og uddannelsesinstitutionerne **forblev** overvejende i København. Det udgør det største problem i **de fejludviklede Københavnske forstæder**, der skød op i 1960'erne og 70'erne.

Problemerne er særligt udtalt på den københavnske vestegn. Her er det ikke bare arbejdspladser, der mangler. For oplevelsen af at bo i en 'rigtig by' er fraværende.

Den bedste løsning for fingrenes sovebyer

er derfor at skabe kreative, udviklingsmiljøer i **nye urbane centre** i fingrene. Vi kan ikke udelukkende forlade os på, at **virksomhederne** skaber den fremtidige udvikling, for de varetager jo kun private interesser og flytter, hvis de lyster. Derfor handler det om, at byen ikke domineres af private virksomhedsinteresser.

Velfærdssamfundet

Fingerplanen er et resultat af ønsket om at skabe et velfærdssamfund, men er i dag et eksempel på, at der er behov for at gentænke visionen, både i politisk, demokratisk, vækstøkonomisk og i fysisk, rumlig forstand.

På den ene side har velfærdssamfundet været vores største 'erhvervsaktiv' i over 50 år, men på den anden side har den neoliberale globaliseringsøkonomi undergravet resultaterne på det sociale område, sundheds-, miljø- og klimaområdet i de lande, der har prioriteret disse sfærer.

Lavpris-økonomierne medfører et **angreb på de ordnede arbejdsforhold**, vi har tilkæmpet os. *Lønnen presses ned, arbejdsvilkårene forringes og velfærden udføres*. Mange danske virksomheder oplever, at deres produkter hverken er bedre eller teknologisk mere avancerede end de produkter, der kommer fra de nyindustrialiserede landes lavtlønsvirksomheder, blot dyrere.

Der er derfor behov for at **videreudvikle velfærdssamfundet** – og det gøres mest effektivt ved at revitalisere demokratiet, ved at inddrage borgerne i beslutningsprocessen og ved at **inkludere bymiljøet i udviklingen** af de aktiviteter, vi skal leve af fremover, således fingrenes urbanisering bliver en medspiller i processen. Vi må lære at nyfortolke erhvervsudviklingen, således markedsskabte problemer ses som de **nye muligheder**, de også altid er.

2. Funktionsadskillelse

Bag Fingerplanen lå ønsket om boliger med **'lys, luft, fred og ro'** i grønne omgivelser, hvilket blev indfriet ved at blande 5 båndbyer med mellemliggende grønne kiler som rekreative områder.

Inspirationen kom fra: *Funktionalismen*, den tids planideologi:

Funktionalismen opdelt menneskets tilværelse i tid og rum, adskilte bolig- og erhvervsområder og skabte dermed pendlingen. Den tankegang adskilte også trafik- og byplanlægning, fordi den betragtede byen som en simpel maskine i stedet for en levende og sammenhængende, social organisation.

- **Mennesket skulle arbejde ét sted og sove ét andet, og for at få det til at virke, må arbejdstagerne konstant være mobile.**
- Da fingerplanen var på tegnebordet og forstædeme blev til, var erhvervsvirksomheder og arbejdspladser lig med stærkt forurenende virksomheder, som skulle gemmes væk i særlige industrikvarterer.
- Det 'progressive' var dengang **ikke** at integrere erhverv og boliger.
- Nutidens videns- og servicevirksomheder er typisk ikke længere forurenende industriproduktion, der behøver at adskilles fra boligområderne. Kontorarbejdspladser kan derfor med stor fordel integreres i byen.

- De moderne kontorarbejdspladser har andre udfordringer: Den neolibérale økonomi indebærer et **stærkt forringet psykisk arbejdsmiljø og en stresset hverdag, der gør lønmodtagerne og byens indbyggere syge.**
- **Stressende pendling** og dårligt psykisk arbejdsmiljø betyder, at mange medarbejdere ikke er 100% mentalt tilstede på arbejdet, selvom de fysisk befinder sig på arbejdspladsen. Den første kompetence, medarbejderen mister på grund af pendler-stress er kreativiteten, og det koster på bundlinjen. Disse medarbejdere sover meget dårligt, og effekten kan tydelig ses på kreativiteten, produktiviteten og effektiviteten.
- I USA estimerer Brockis (2016) og Medibank (2011), at tabet svarer til 2,7% af BNP. Det samme kan antages i Danmark. Med en bedre fordeling af arbejdspladserne i Hovedstadsområdet, og deraf følgende mindre pendling, vil større kreativitet og iverigdom gavne danske virksomheders konkurrenceevne på verdensmarkedet. (Brockis J., 2016. *Future brain*; Wiley, ISBN 978-0-730-32250-4 samt Medibank, 2011. *Sick at Work: "The cost of presenteeism to your Business and Economy"*. Report from Medibank Research Series).
- **Funktionsadskillelsen er typisk unødvendig og kontraproduktiv i dag!**

Negative historiske forbilleder

Efterkrigsperioden var præget af ønsket om en bedre verden uden krig, og erkendelsen af, at det var nødvendigt at forbedre forholdene for almindelige mennesker. Men tiden var stadig inficeret af 30' og 40'ernes tankegods, og Europa bygger stadig på de beslutninger, der blev taget i skyggen af 2. verdenskrig. Det kom eksempelvis til at præge de ufolkelige styringsprincipper for 'Kul- og Stålunionen', der senere blev til EU.

Efterkrigstidens elite **forkastede en folkelig, demokratisk opbygning**, fordi tyskerne og italienerne havde indført fascistiske regimer via demokratiske valg. Spanien, Portugal, Frankrig og senere Grækenland var også slået ind på den fascistiske vej. Kun Nordeuropa havde evnet at fastholde 'demokratiet'. EU-samarbejdet blev - efter amerikansk pres - opbygget med noget så **ufolkeligt** som den **amerikanske konkurrenceret** som fundament og med **de store virk-**

somheder som primære aktører.

Det har lige siden handlede om at tilgode, navnlig de store tyske virksomheders interesser.

Det ses ikke mindst af EU's 4 såkaldte frihedsrettigheder, herunder **arbejdskraftens frie bevægelighed**, som i praksis betyder arbejdskraftens pligt til at flytte i forhold til jobbet. Det ubegavede princip har lagt amerikanske storbyer øde, senest efter finanskrisen i 2008.

EU foregiver at forsvare det europæiske demokrati, men kan EU forsvare demokratiet med en udemokratisk struktur og autoritære midler?

Skal demokratiet ikke netop udvikles ved at konfronteres med og gennem at diskutere problemerne og konflikterne? Gennem tillid til og uddelegering af beslutninger til borgerne og gennem at gøre magten transparent, således at borgerne kan se og forstå magtspillet. Og det fordrer en helt anden opbygning efter folkelige principper.

Mobilitet skaber u-lighed

For alt for mange mennesker har det betydet genindførelsen af nomadetilværelsen.

I efterkrigsperioden mente man, at **mobilitet som princip** afstak en udviklingsretning, der i ruinerne efter krigen kunne skabe vækst og beskæftigelse. Dengang var der ikke ressourcer til at nyetablere og flytte virksomheder. I stedet rykkede man hele befolkninger op med røde og flyttede dem hen til de fabrikker, der nu engang var.

I dag resulterer 'mobilitet' i, at det er de stærke, der flytter, for det er dem, der er efterspørgsel efter, og det er de svage, der bliver tilbage med det resultat, at udviklingen der går i stå.

Sådan er det i de danske yderområder og sådan er det også globalt.

Mobiliteten som udviklingsprincip skaber **ulighed og samfund i ubalance**. *Arbejdskraftens frie bevægelighed affolker og forarmer i dag underudviklede egne i EU, Mellemøsten, Afrika og også i Danmark, - i stedet for at skabe udvikling og jobs.*

Det samme gælder for den overdrevne mobilitet i storbyen.

Forudsætningerne for vækst og fremgang har ændret sig afgørende, og vi må

gentænke udviklingsstrategien - for arbejdskraftens fri bevægelighed var **kun gunstig, så længe mobiliteten er lav.**

3. Fejlslagen trafikpolitik

Fingerplanens forudsætning var hurtig og effektiv **kollektiv** trafik langs fingrene ind til den rigtige by, hvor arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, specialforretninger og kulturinstitutionerne lå – og stadig ligger.

Men **den kollektive trafik blev anlagt for sent**, forbindelse på tværs blev aldrig udbygget og den kollektive transport kom aldrig til at spille den rolle, som var forudsat.

I stedet prioriterede politikerne **bilismen** og anlagde motorveje til at varetage hovedparten af trafikarbejdet.

De liberalistiske politikere og myndighederne så stort på, at motorveje oprindeligt kun var tænkt som hurtige forbindelser **mellem byer**, slet **ikke** som monsterveje **inde** i byen.

Fingerplanens struktur skabte selv øget trafikbehov, i stedet for at reducere arbejdstagermobiliteten og trafikbehovet, på grund af orienteringen mod kun **ét** center: Det gamle København.

Byens hovedstruktur er vigtig, fordi den enten kan fremme eller modarbejde en kvalitativt bedre by. En kvalitetsby er som minimum en by som indbyggerne ikke bliver syge af at bo i, med en struktur der reducerer indbyggernes trafikbehov og deraf afledt trafikstøj, samt med en bedre og mere fremtidsorienteret erhvervslokalisering.

Allerede i 1970'erne var Fingerplanens skaber, prof. Peter Bredsdorff, på det rene med, at planens forudsætninger ikke holdt, fordi bilismens udvikling havde overskredet alle kendte prognoser. Det spolerede planen, der jo primært var udarbejdet til kollektiv trafikbetjening.

Helt katastrofalt var det, at motorveje med høj hastighed **førtes langs fingrenes bebyggelser, hvor bilernes støj både generer beboerne i boligområderne og deres ophold i de rekreative områder.**

Slutresultatet er blevet en ufærdig trafikstruktur, der gør **Fingerplanens beboere afhængige af bilisme og motorveje,**

der føres langs forstædernes boligkvarterer og rekreative områder, helt ind mod centrum med en alt for høj hastighed, hvilket øger trafikstøjen, luftforureningen, energiforbruget og ulykkestallet.

Det har fået negative konsekvenser, for **den fred og ro**, som folk troede de flyttede ud til, **blev afløst af støj og luftforurening.**

Trafikmængden eksploderer

Trafikmængden på Vestegnens motorveje nærmer sig **150.000 køretøjer på hverdage**. Desværre også med et stigende antal tunge køretøjer, der udsender farlig lavfrekvent støj. Det er mængder, som vi ellers kun har hørt om fra de værst plagede tyske byer, og Transportministeriet forudser en helt ukontrolleret stigning i det næste tiår – **uden at regeringen agter at gøre noget ved støjproblemet.**

Og fordi dækstøjen er en del af problemet, løser elbiler og selvkørende biler ikke støjproblemet.

Der er forskningsmæssig evidens for sammenhængen mellem trafikstøj og en hel række meget alvorlige sygdomme.

- **Trafikstøj dræber flere mennesker end trafikken i sig selv og ødelægger beboernes livskvalitet.**

Støj-skærme er virkningsløse

Det værste er imidlertid, at trafikmængden har **overskredet** det punkt, hvor støj-skærme er til nogen nytte. Det har myndighederne i Berlin og Hamborg erkendt, og man er gået over til effektive midler, som markante **hastighedsnedsættelser og overdækning af motorvejen.**

Mobiliteten er urentabel

Samfundsøkonomisk er trafikstøjens og luftforureningens konsekvenser en bombe under økonomien.

- **Den økonomiske fordel ved øget arbejdstagermobilitet er meget mindre end de menneskelige og samfundsmæssige omkostninger, der er forbundet med den.**

Bedre vilkår for kollektiv trafik

Før 2. verdenskrig kunne københavnere komme rundt i hele København på cykel

eller med sporvogn.

Men Fingerplanen fik negative konsekvenser for bymæssigheden, fordi bilismen muliggjorde en u hensigtsmæssig **spredning af fingrenes bebyggelser.**

Parcelhuskvarterernes **lave bebyggelsesgrad** har medført, at Storkøbenhavn dækker et alt for stort areal, hvilket umuliggør rentable bymæssige funktioner, herunder rentabel kollektiv trafik!

Mange politikere siger de går ind for kollektiv trafik, men de fastholder samtidigt den spredte by i forstæderne med lav bebyggelsesgrad, hvor der ikke er økonomisk grundlag for, at kollektiv trafik kan fungere med billetpriser, som brugerne kan og vil betale. Bosætningsmønstret i forstæderne bør ændres og byens tæthed øges, således grundlaget for rentabel kollektiv trafik kan tilvejebringes.

Fingerplanen i opløsning

Efterhånden som Fingerplanen blev **spredt ud over et alt for stort område** - uden tanke på bymæssighed eller byens sammenhængskraft – gik planen reelt i opløsning. Det bebyggede areal i fingrene må reduceres og fortættes.

Hertil kommer, at **Fingerplanen befordrede den geografiske klassedeling**, fordi planen forstærkede det gamle bosætningsmønster. De mest velhavende bor mod nord, mens funktionærer og arbejdere bor på Vestegnen.

Alt i alt har Fingerplanen gjort det sværere at bo i Storkøbenhavn - ikke lettere.

Roadpricing

Symptombehandling som **betalingsringen og roadpricing** kan ikke løse trafikproblemet eller trængslen! Simpelthen fordi disse betalingsystemer ikke fjerner årsagen til pendling og trængsel, men kun behandler symptomerne.

Hertil kommer, at betalingsystemer altid skaber nye problemer: De medfører **uacceptabel overvågning af borgerne og forværrer den sociale ulighed**, fordi nogle indbyggerne skal betale for at køre på arbejde!

Men der er ingen tvivl om, at rådgiverne og sælgerne af sådanne systemer vil tjene stort.

4. Konklusion

Den mest realistiske mulighed for at løse eller reducere 'mobilitetens skadevirkninger' er at sætte ind over for årsagen til kørselsbehovet, hvilket indebærer **udflytning af arbejdspladser med videre til fingrene, hvor lønmodtagerne bor** – det er sund fornuft i stedet for at fortsætte med at skabe mere trængsel og støj.

Relokalisering af arbejdspladser

Det er på tide at rette op på **de problemer, der er konsekvensen af fingrenes karakter af soveby, nemlig det store underskud af offentlige og private arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og kulturtilbud.**

Virksomhederne, de offentlige institutioner, uddannelsese med videre **skifter alligevel forbavsende ofte lokaler**, men hidtil har de holdt sig i København.

Hovedstadsområdet har behov for at fordele arbejdspladserne, uddannelses- og kulturtilbuddene ligeligt i hele hovedstadsområdet.

- Selv i dag er der stadig 352.000 arbejdspladser i København, selvom **kun halvdelen besættes af lønmodtagere bosat i København.** Resten pendler ind til centrum fra forstæderne.
- Og sjællændene pendler ind til jobs i forstæderne, fordi det for mange er **blevet for dyrt at bo i Region Hovedstaden!**

Det er denne skæve fordeling af arbejdspladser, uddannelser og kultur i hovedstadsområdet, der har skabt behovet for den voldsomme pendling, der vokser år for år, og som **medfører støjgener så kraftige, at også herlighedsværdien ved de grønne kiler er forsvundet.**

Urban dysfunktion

Mobiliteten øger kun vækst og beskæftigelse, når mobilitetens udgangspunkt er lavt (på grund af de negative følgevirkninger), og det punkt har hovedstadsområdet passeret for længst.

Det er lidt på samme måde som med det økonomiske rationale af en 'skyskraber'. Så længe højden er beskeden, er der god rentabilitet i at øge grundens udnyttelsesgrad, men med øget højde vokser det antal etagemeter, der skal bruges på intern vertikal trafik, således at rentabiliteten falder drastisk.

Symptomerne på, at mobilitetsfordelen falder med øget trafikmængde, er **tilsandedingen af trafikårerne og spildtiden på motorvejene samt velfærds- og sundhedsgenerne på grund af trafikstøj og luftforurening for trafikåreneres naboer.**

Det koster på produktiviteten og kreativiteten, og de økonomiske omkostninger løber op i milliarder.

De mange motorvejsudvidelser har ikke hjulpet på hovedproblemet, for **med ét-centerstrukturen sander trafikken altid til ind mod København.** Og den kollektive trafik er slet ikke i nærheden af at have kapacitet til at overtage biltrafikken.

De strukturelt betingede trængselsproblemer i Storkøbenhavn vil vokse sig større og større, indtil vi vælger politikere, der erkender årsagen og behandler den - i stedet for symptomerne.

Det har endvidere den fordel, at **løsningen af trafikstøjproblemet også løser trængselsproblemerne.**

Ringbyen langs R3

Den forventede **fortætning langs R3** i Københavns omegn bør ikke bare udvikles til endnu en soveby, men bør indeholde **udflyttede arbejdspladser, uddannelser og kulturtilbud samt boliger, som almindelige mennesker kan betale.**

Der er jo en alvorlig risiko for, at Ringbyen blot bliver et **forsøg på at inddrage de grønne kiler til spekulationsbyggeri.**

Det er ikke nok bare at anlægge en letbane, som er **langsommere** end den busrute, den erstatter. Det er nødvendigt at revidere byplanstrukturen og **genskabe sammenhængen med storbyens udvikling, trafikken og erhvervslokaliseringen.**

Manglende koordination

Fingerplanen blev aldrig fulgt op af en rigtig samordning af Københavns og fingerkommunernes erhvervs-mæssige og fysiske planlægning. Kommunerne planlægger hver for sig - og **slås, hvor de burde samarbejde.** Selv offentlige myndigheder har placeret store offentlige arbejdspladser langt fra og uden tanke for den kollektive trafik.

Hertil kommer, at der aldrig er opstået rigtige **urbane aktivitets-kraftscentre (UAC)** i fingrene, som det har været attraktivt for virksomheder fra København

at flytte ud til. Og kommunerne kan **ikke selv blive enige om placeringen af sådanne kommende urbane centre, og det har hæmmet udviklingen af en decentral urban struktur.** Derfor er det nødvendigt at nye urbane centre samt udflytningsprocessen planlægges nøje.

(Et urbant aktivitetscenter er ikke et nyt 'indkøbs- eller motionscenter', men et fortættet, selv bærende byområde med stor variation af alle byfunktioner).

Behov for ny masterplan

Det er den dysfunktionelle byudvikling, der er den primære årsag til både trængsel og trafikstøj.

Forudsætningerne for Fingerplanen er simpelthen ændrede og styringen og den politiske ledelse af planlægningen har været for flagrende og svag.

Med hensyn til den dysfunktionelle bys værste bivirkning, pendling og trafikstøj, er der et presserende behov for en bedre regulering af trafikstøjen, en bindende regulering, som **balancerer** hensynet til fremkommelighed **med** hensynet til beboernes velfærd og sundhed.

- **Fingerplanen** er i dag blevet **kontraproduktiv** for samfundet og borgerne.

Der er behov for en **ny masterplan**, der med udgangspunkt i Fingerplanen, retter op på skavankerne ved at **reducere behovet for arbejdstagermobilitet** og de opståede **sociale og kulturelle skævheder.**

- Det fordrer en **ny kommunal struktur**, der understøtter en revideret Fingerplan, som sikrer, at det er borgernes interesser, der tilgodeses - og ikke bare lokalpolitikernes.

Kommuneinddelingen bør naturligvis være sammenfaldende med fingrene - **enkelt kommune pr. finger.**

I dag har vi derimod kommuner, der hænger dårligt sammen, fordi de går på tværs og omfatter flere fingre, og hvis udvikling nærmest forudsætter, at de gør indhug i de grønne kiler etc.

Januar 2017+juni 2018
Arbejdsrapport udarbejdet af

Erik Kristensen, PhD, arkitekt & økonom
Jørn D. Mikkelsen, professor

Bilag: Le Corbusier og funktionalismens byideal

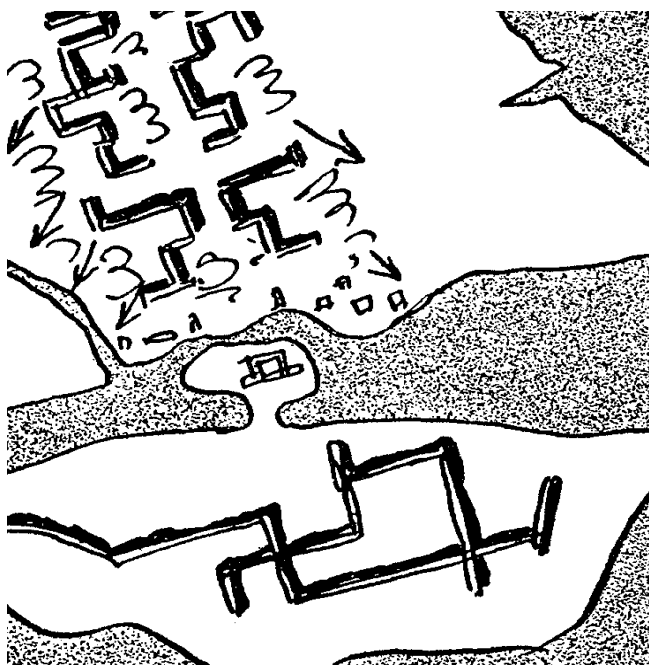
Efterkrigstidens planlægning havde betænkelige, autoritære træk og det er på tide, at vi gør op med dens mange fejltagelser.

Autoritær trafik- og byplanlægning

Hovedstadsrådets 'Fingerplan' var direkte inspireret af den selv lærde arkitekt, *le Corbusiers funktionalisme*, som hele Europa faldt for, og som *desværre* kom til at præge efterkrigstidens byudvikling. Han var præget af futurismen, der udsprang af Milanos fascistiske miljø.

Kendetegnet for Le Corbusiers funktionalisme er den *ikke-adaptive, overdrevne fokus på økonomisk rationalitet*.

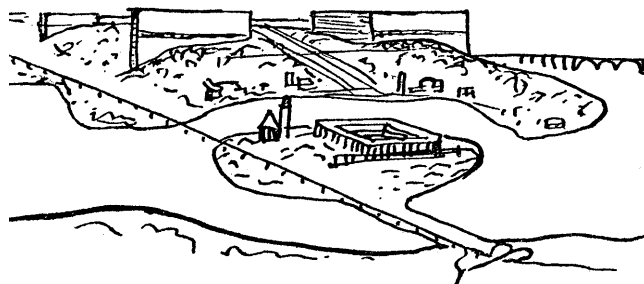
Under krigen stillede le Corbusier sig til rådighed for den franske naziregering i Vichy¹. At Le Corbusier tog fascismen til sig, ses af hans byplanskitse for Stockholm:



Stockholms Gamla Stan betragtede le Corbusier som saneringsmoden slum og erstattede hele Stockholm med uendelige konceptblokke af »unité d'habitations« (leveenheder) – *gennemskåret af en motorvejskorridor*. For "mennesketanken kræver orden og storhed".

¹ Vichystyret var under krigen et autoritært fransk regime, der **omorganiserede industrien efter korporative principper**. Styret engagerede sig i jødefølgelserne og i kampen mod modstandsbevægelsen og blev en tysk marionetregering... Efter befrielsen blev dets førende medlemmer dømt som landsforrædere. (Kilde: Gyldendals *Den Store Danske*)

Fugleperspektiv af le Corbusier's plan for Stockholm:



Kilde: Le Corbusier: *Menneskenes bolig*, 1965. København: Vintens Forlag)²

Umenneskelige visioner

Efter krigen gik le Corbusier under radaren og skjulte sin fortid, ligesom mange andre i Tyskland, Italien og for den sags skyld Sverige og Danmark.

Men tag ikke fejl: Langt hovedparten af kultureliten, også i Danmark, faldt for hans ideer, og forbavsende mange hyl-der ham stadig. De sociale boligselskaber, fagfolk og politikere beundrede hans 'fremsynede visioner', som blandt andet medførte, at mange gamle bykerner kom til at lade livet. Det har de fleste dog fortrudt i dag, men vi mangler, at de også angre de gamle funktionalistiske bebyggelser, der kom i stedet, og som skød op i de større byers forstæder, hvor det er let at finde store boligområder, som repræsenterer le Corbusier's vision, der i praksis viste sig at være:

- **Umenneskelige boliger i en umenneskelig by.**

Nye byområder som Ørestaden kan heller ikke sige sig fri. Her står bygningerne også som isolerede øer uden nogen forbindelse til hinanden - uden antydning af bymæssighed. Disse bygninger opfordrer ikke til samvær og de 'giver' intet til fællesskabet.

Funktionalismen har skabt påfaldende mange 'sociale problembebyggelser' og desværre med svær social slagside.

- Disse bebyggelser lider alle af samme sygdom: Den **manglende bymæssighed**.
- Der, hvor den form for funktionalisme hersker, er **byen afgået ved døden**, og der er meget at vinde ved at forlade funktionalismens tankegang og kun lidt at tabe!

² **I protest mod** en forherligende udstilling i Centre Pompidou, Paris, om le Corbusier i 2015, udkom 3 bøger, der blottede hans dunkle fortid.