

# Ny **FLERCENTER** MASTERPLAN for **Storkøbenhavn**

*hvis struktur ikke i sig selv skaber øget trafik, men en storby, som borgerne ikke bliver syge af at bo i:*

*Det indebærer etablering af:*

- nye urbane aktivitets-kraftcentre i fingrene
- en jævn funktionsfordeling i hele planen!
- samt at de grønne kiler respekteres.

**En sådan plan kræver både nyudvikling og afvikling**

Når man betragter en driftig storby retrospektivt med nutidens øjne, er det overraskende, hvor meget byen har forandret sig over eksempelvis 20-30 år. Byen er således ikke statisk, men under konstant forandring. I den forbindelse er det interessant at overveje, om byens udvikling bør følge en demokratisk vedtaget masterplan eller om private kapitalinteresser skal udvikle byen - ofte uden hensyntagen til borgernes og samfundets interesse. I Storkøbenhavn er trafikstøj og trængsel det bedste bevis på, at det er de private spekulationsinteresser, der kom til at præge billedet.

De fleste fagfolk vil nok mene, at Storkøbenhavn ville have udviklet sig til det bedre, hvis man havde fulgt en overordnet masterplan for Fingerplanens implementering. Både for at kunne indpasse konkrete udviklingstiltag i forhold til masterplanen, og for bedre at kunne videreudvikle Fingerplanen, når dens forudsætninger ændres.

Det er de stadig manglende tværfordannelser et godt eksempel på, Og Letbaneprojektet langs R3 er et godt eksempel på, at når man endeligt mander sig op til at etablere en tværfordannelse, bliver byudviklingen overladt til private interesser.

## **5. Nye urbane aktivitets-kraftcentre (UAC)**

**Af hovedstadsregionens 1.8 mio. indbyggere bor 1/3 i København, mens 2/3 bor i 'forstæderne'.** Alligevel fokuserer Fingerplanen primært på at løse **Københavns** egne problemer og på, at København er centrum for alle.

På trods af, at der er gået over et halvt århundrede, har København stadig en voldsom overvægt af arbejdspladser i alle kategorier, hvilket, sammen med den gamle étcenter infrastruktur, er hovedårsagen til pendlingstrafikken.

En ny masterplan må derfor både sikre en **decentral urbanstruktur i hovedstadsregionen** og en **afbalanceret funktionsfordeling**, med henblik på at reducere trafikbehovet.

Det vil sige, at der må planlægges **5-10 nye ligeværdige, for-tættede, urbane aktivitetscentre**, hvortil offentlige og private kontorarbejdspladser, kulturinstitutioner, uddannelsessteder, organisationer, samt kommercielle funktioner kan relokaliseres. Inden for et samlet storbyområde er det ikke længere umuligt, endsige dyrt eller besværligt at flytte arbejdspladse efter, hvor arbejdskraften lever og bor.

Det er tværtimod i de fleste tilfælde økonomisk rationelt, og det giver helt nye muligheder for at skabe et kreativt og vel-fungerende lokalmiljø.

Og **flercenter-storbyen** vil også være en fordel for København, der lider under trængsel, luftforurening og støj.

Nye bymæssige UAC kunne være:

	Første fingerled	Andet fingerled
F1	Ishøj Str / Vallensbæk Str	Greve
F2	Brøndby / Glostrup / Albertslund	Tåstrup
F3	Hørlev	Ballerup
F4	Gladsaxe	Værløse / Farum
F5	Lyngby / Gentofte	-

Disse UAC placeres i de trafikale skæringspunkter mellem fingrene og nye tværforbindelser (vejforbindelser og batteridrevne busser) mellem fingerleddene, således de nye for-tættede byer alle kan betjenes med kollektiv trafik.

Men det er vigtigt at gøre sig klart, at sådanne centre ikke opstår af sig selv – **for markedet evner ikke at skabe en balanceret udvikling.**

- **By- og trafikplanlægningen må tænkes sammen med erhvervsudviklingen og reguleres.**

Fingrenes gamle erhvervsområder har typisk bestået af industri og erhverv, som før skulle adskilles fra boligene. Disse udtjente arealer bør reserveres til kommende UAC.

## 6. Implementering

**Virksomheder og arbejdspladser relokaliseres** ved hjælp af økonomiske incitamenter. Systemerne hertil findes allerede og hertil kommer, at huslejen er billigere i fingrene.

En ny plan åbner en fantastisk mulighed for **synergieffekter mellem uddannelser og klynger af virksomheder inden for samme branche, således de gensidigt kan styrke hinanden.**

Det er et indlysende sundt princip **at relokalisere arbejdspladserne til forstæderne, hvor medarbejderne bor!**

Det er den rationelle måde at afskaffe spildtid og stress på.

### Byens administrative og politiske organisation

Der er tilsvarende behov for en **ny administrativ struktur** i hovedstadsområdet, som kan understøtte den nye masterplan. Hver finger bliver opland for egne UAC, og derfor vil det være naturligt, at der kun er **én kommune pr. finger.**

Disse storkommuner bør styre planlægningen i fingren sammen med den overordnede planinstans og stå for det økonomisk styringsmæssige, det vil sige fastlæggelse af budgetrammerne.

**Det demokratiske problem** ved store administrative enheder skal ikke undervurderes. Hensynet til den demokratiske beslutningsproces tilsiger små og overskuelige enheder, hvis borgerne skal inddrages i de politiske beslutninger i forbindelse med implementeringen af planlægningen og udfyldningen af budgetrammerne. **Derfor inddeles fingerkommunerne i mindre borgerstyrede fællesskaber**, der selv styrer de nære livsområder som skoler, daginstitutioner, ældreforsorg, kulturliv med videre, ud fra en ligelig tildeling

af ressourcer fra det kommunale budget og med udgangspunkt i fælles normeringer og standarder. Det muliggør en mere direkte demokratisk tilgang.

En sådan strukturændring vil de eksisterende kommuner næppe kunne enes om. Den må vedtages fra oven og efter debat og afstemning blandt alle berørte borgere.

Alle kommunerne i hovedstadsregionen nyder godt af fordelene – derfor skal der være **samme kommunale skatteprocent i hele regionen** med henblik på at udligne de sociale forskelle.

### Den kollektive trafik og cyklerne prioriteres

Vejtrafikken og den kollektive trafik **nedgraves og overdækkes ved og i de nye urbane centerdannelser** for at reducere trafikstøjen og forureningen.

Den nye struktur sigter mod, at **flest muligt kan komme på arbejde med brug af kollektiv trafik eller cykel**, og således at prisen på kollektiv trafik kan sættes ned, fordi tilstrækkeligt mange benytter S-tog, letbane og batteridrevne busser.

Med henblik på at nedbringe forureningen og støjniveauet **nedsættes hastigheden på motorvejene** og de større veje i Storkøbenhavn til 60 / 80 km/t om dagen og 40 / 30 aften og nat, reguleret med elektroniske vejskilte.

Indbyggeme i boligområder, der stadig er støjramte, genhuses i de nye urbane aktivitetscentre, hvor der opføres nye boliger med en markant højere tæthed og med mulighed for at bygge intelligent, bæredygtigt, klimatilpasset etc. med anvendelse af alternativ energi.

Efterhånden som den decentrale bystruktur gennemføres vil **trafikpresset** mod København aftage og mængden af u-nødvendigt trafikarbejde vil falde.

Eksempelvis ville et **stop på den nye Ringstedbane** ved dens skæring med R3 betyde, at omegnens passagerer ikke tvinges til enten København-H eller Køge Nord og dermed undlade at generere unødvendig trafik.

At dette stop ikke er planlagt viser, at den gamle ét-center tankegang stadig dominerer, og at viljen til at skabe sammenhæng i den kollektive trafik, ikke er tilstede.

**Tidshorizont:** En masterplan realiseres ikke fra dag til dag, men over **10-30 år**. Over den tidshorizont repræsenterer den cirka den samme grad af ændring, som den anarkiske byvækst ville afstedkomme, men planen repræsenterer den demokratiske, kvalitative løsning, som ikke er drevet af private spekulationsinteresser, men som rummer muligheden for overblik og for at løse byens største problemer.

**NB: Etableringen af en nye bystruktur er en læreproces.**

Januar 2017+juni 2018

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