



Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek och är fritt att använda. Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitized at Gothenburg University Library and is free to use. All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text. This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.



Rapport

R74:1977

811 (86)

Byggnadsstatik

Köpenhamn 1945—1977
Analys av en storstads
utveckling och förändring

Bo Larsson

Anne Seidenfaden

Byggforskningen

R74:1977

Köpenhamn 1945-1977. Analys av en storstads utveckling och förändring.

Del 1: Metropolen - "Det ekonomiska kraftcentret".

Del 2: Utvecklingstendenser i Köpenhamn.

Del 3: Fysisk planering och framtid i Köpenhamn.

Bo Larsson

Anne Seidenfaden

Denna rapport hänförs till forskningsanslag 750156-4 från Statens råd för byggnadsforskning till Bo Larsson, Malmö.

TEKNISKA HOGSKOLAN I LUND
SEKTIONEN FÖR VÄG- OCH VATTEN
BIBLIOTEKET

Nyckelord

samhällsplanering
storstäder
metropoler
huvudstadsregioner
regional struktur
ekonomiska centra
politiska centra
stadskärnor
Köpenhamn

UDK 711.433

R74:1977

ISBN 91-540-2762-4
Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm

LiberTryck Stockholm 1977

INNEHÅLL.

DEL 1: METROPOLEN - "DET EKONOMISKA KRAFTCENTRET".

<u>KAPITEL 1: FÖRORD.</u>	1
<u>KAPITEL 2: INLEDNING.</u>	4
FORSKNINGSARBETETS DISPOSITION OCH UPPBYGGNAD.	4
ÖVERSIKT ÖVER RAPPORTERNAS INNEHÅLL.	6
SLUTSATSER.	10
Planeringens roll.	10
Köpenhamnsregionen i förhållande till omvärlden. Den regionala planeringen.	11
Köpenhamns kommun i förhållande till regionen.	13
Planering och utveckling inom Köpenhamns kommun.	13
<u>KAPITEL 3: OM ORSAKERNA TILL STORSTADSTILLVÄXT OCH OM S.K. STORSTADSKONKURRENS, OM "METROPOLEN" OCH "DET EKONOMISKA KRAFTCENTRET".</u>	16
BEGREPPET "INTERNATIONELL STORSTADSKONKURRENS".	16
DEN OJÄMNA REGIONALA UTVECKLINGEN OCH METROPOLENS ROLL.	18
Allmänt om motsättningen mellan stad och landsbygd och mellan ekonomiska centrum- och periferiområden.	18
Allmänt om Köpenhamn som dansk metropol.	23
"DET EKONOMISKA KRAFTCENTRET" OCH "DEN INFORMATIONSTÄTA OCH INNOVATIONSRIKA MILJÖN".	27
Exempel på litteratur om ämnet.	27
Två exempel på "informationstäta och innovationsrika miljöer".	38
Sammanfattning av lokaliseringsfaktorer som hänger samman med metropolen.	40
NÄRINGSLEVETS LOKALISERINGSKRAV I RELATION TILL METROPOLEN.	44
SAMMANFATTNING.	46
<u>KAPITEL 4: OM STORSTADENS INRE DIFFERENTIERING OCH SPECIALISERING MELLAN OLIKA DELAR AV STORSTADSOMRÅDET.</u>	52
ALLMÄNNA LOKALISERINGSFAKTORER, SOM PÅVERKAR STORSTADENS STRUKTUR.	52
EXEMPEL PÅ STUDIER AV LOKALISERINGSFAKTORER, SOM PÅVERKAR STORSTADENS STRUKTUR.	55
LITTERATUR OM KÖPENHAMNS INRE STRUKTUR, OCH SPECIELLT OM CITYS ROLL.	60
METROPOLORIENTERADE FUNKTIONERS KONTRA LOKALT ORIENTERADE FUNKTIONERS BETYDELSE FÖR UTVECKLINGEN I KÖPENHAMN.	65
SAMMANFATTNING AV LOKALISERINGSFAKTORER, MED BETYDELSE FÖR REGIONENS INRE DIFFERENTIERING.	68
Produktionssfären.	68
Cirkulationssfären.	69

Administrations- och ledningsfunktioner.	70
Forskning och utveckling och specialiserad service.	71
Citys framtida roll.	71
<u>KAPITEL 5: PROGRAM FÖR DET FORTSATTA FORSKNINGSBETET.</u>	72
<u>FOTNOTER OCH KÄLLHÄNVISNINGAR - DEL 1.</u>	77

DEL 2: UTVECKLINGSTENDENSER I KÖPENHAMN.

<u>KAPITEL 6: KÖPENHAMNSREGIONENS GEOGRAFISKA INDELNING I DELOMRÅDEN.</u>	78
<u>KAPITEL 7: KÖPENHAMN SOM METROPOL - "KRAFTCENTRUM". EXTERNA UTVECKLINGSFAKTORER.</u>	83
INLEDNING.	83
DE STORA KAPITALGRUPPERNA, NÄRINGSLIVSORGANISATIONERNA OCH STATEN.	85
De stora kapitalgruppernas storlek och inbördes förbindelser.	85
Större danska enskilda företag och koncerner.	85
Utländska multinationella företag i Danmark.	88
Kooperativa företag.	89
Statliga företag.	90
De stora kapitalgrupperna och näringslivsorganisationerna.	90
Arbetsmarknaden.	92
Industri och hantverk.	93
Lantbruket.	94
Handel och finans.	94
Förhållandet mellan näringslivsorganisationerna och staten.	95
De stora kapitalgruppernas direkta representation i statsorganen.	98
KÖPENHAMNSREGIONENS ROLL I DET DANSKA NÄRINGSLIVET IDAG.	101
Danmarks näringsliv i internationell konkurrens.	101
Allmänt om internationella och nationella marknader och metropoler.	101
Specialisering av danskt näringsliv. Utveckling av "metropol"- och "mart"-branscher.	101
Danmarks exportnäringar.	104
Dansk industristruktur idag.	108
Industrins lokalisering. Allmänt.	108
Socioekonomiska skillnader mellan olika industribranscher.	109
Ekonomiska förhållanden och lokaliseringstendenser för olika industribranscher.	111
Arbetsdelning inom Danmark. Specialisering inom Huvudstadsregionen.	112
Metropolfunktioner.	114
Allmänt om arbetsplatsutvecklingen i Köpenhamnsregionen jämfört med i resten av Danmark.	116
Lokalisering av metropolfunktioner.	119
Lokalisering av överordnade besluts- och administrationsfunktioner.	120
Lokalisering av tekniskt avancerad och innovativ industri ("metropol"industri).	126

Lokalisering av internationellt inriktade avsättnings- och marknadsföringsfunktioner för bl.a. geografiskt spridd produktion.	127
Lokalisering av specialiserad service åt metropol-funktionerna.	129
OFFENTLIGA INVESTERINGAR I HUVUDSTADSREGIONEN JÄMFÖRT MED I RESTEN AV LANDET.	142
SAMMANFATTNING.	146
<u>KAPITEL 8: KÖPENHAMNSREGIONENS INRE DIFFERENTIERING OCH DE CENTRALA STADSDELARNAS ROLL.</u>	149
INLEDNING.	149
NÄRINGSLIVETS LOKALISERINGSTENDENSER INOM REGIONEN. SPECIALISERING MELLAN OLIKA DELAR AV REGIONEN.	150
Allmänna tendenser för arbetsplatsutvecklingen i regionen.	150
Översiktligt om arbetsplatsernas fördelning i regionen.	150
Arbetsplatsutveckling i Centralkommunerna Köpenhamn och Frederiksberg, i förhållande till regionen som helhet.	157
Arbetsplatsutveckling i Cityområdet.	160
Arbetsplatsutveckling i de halvcentrala stadsdelarna, de s.k. "Brokvarteren".	165
Arbetsplatsutveckling i Köpenhamns kommuns ytterdistrikt.	166
Allmänna tendenser och problem beträffande arbetsplatsutvecklingen i Köpenhamns kommun 1970-1985.	166
Specifikt om industrilokalisering inom Köpenhamnsregionen.	167
Allmänt om industriutvecklingen i regionen.	167
Registrering av industriföretag inom Köpenhamnsregionen 1972.	169
Karakteristik av Storköpenhamns viktigaste industriområden.	170
Exempel på industrier i kommunerna i Köpenhamnsregionen utanför Köpenhamns amt.	174
Lokalisering av "metropolindustrier" i Köpenhamnsregionen.	175
Enkät om industrilokalisering inom Köpenhamnsregionen.	180
Specifikt om handels- och transportarbetsplatsernas lokalisering inom Köpenhamnsregionen.	182
Specifikt om övriga servicearbetsplatsernas lokalisering inom Köpenhamnsregionen.	191
Citys inre differentiering. En översikt.	193
BEFOLKNINGSUTVECKLING INOM KÖPENHAMNSREGIONEN.	199
Absoluta befolkningsciffror.	199
Sociala skillnader mellan olika delar av regionen.	202
TRAFIK OCH PENDLING.	211
Regionens utåtriktade trafikförbindelser.	211
Flygtrafiken.	211
Hamnens och sjöfartens utveckling.	211
Väg- och järnvägsförbindelsernas betydelse för metropolen.	214

Regionens interna trafik.	216
Infrastrukturens och transport: nuvarande tendenser i metro- polen Köpenhamn.	221
ÖVERSIKT ÖVER STADSFÖRNYELSEN INOM KÖPENHAMNS KOMMUN UNDER SENARE ÅR.	224
Översikt över stadsförnyelse i Köpenhamns kommun 1965 - 1971.	224
Översikt.	224
Bostadsbyggande utan stöd från stat eller kommun.	225
Bostadsbyggande på kommunalt/statligt initiativ.	228
Bostadssaneringar på offentligt initiativ.	229
Arbetsplatsbyggande.	231
Moderniseringar (1968-72).	232
Stadsförnyelsen i Köpenhamns kommun 1972-1976.	234
Stadsförnyelse i Köpenhamns City efter 1945.	236
SAMMANFATTNING	238
Allmänna tendenser för arbetsplatsutvecklingen i regionen.	238
Förskjutning av arbetsplatslokaliseringen inom regionen.	238
Arbetsplatsutveckling inom Köpenhamns kommun.	238
Industrilokaliseringen inom regionen.	239
Handel och service.	240
Befolkningsutvecklingen.	241
Trafik och pendling.	241
Stadsförnyelsen inom Köpenhamns kommun under senare år.	242
Cityförnyelsen efter 1945.	243
<u>FOTNOTER OCH KÄLLHÄNVISNINGAR - DEL 2.</u>	244
<u>BILAGOR.</u>	246
BILAGA 1: ÖVERSIKT ÖVER EKONOMISKA FÖRHÅLLANDEN OCH LOKALISERINGS- TENDENSER FÖR INDUSTRINS HUVUDGRUPPER.	1:1
BILAGA 2: EXEMPEL PÅ OMLOKALISERING AV FÖRETAG I KÖPENHAMNS- REGIONEN, FRÅN H.E. JÖRGENSEN & BACH: "ERHVERVSLOKALISERING I HOVEDSTADSOMRÅDET", 1975.	2:1
BILAGA 3: REGISTRERING AV INDUSTRIFÖRETAG INOM KÖPENHAMNSREGIONEN 1972, FRÅN INDUSTRISTATISTIKEN.	3:1
BILAGA 4: EXEMPEL PÅ INDUSTRIER I KOMMUNERNA I HUVUDSTADSREGIONEN UTANFÖR KÖPENHAMNS AMT. REGISTRERING FRÅN "KOMPAS DANMARK" 1975.	4:1
BILAGA 5: ENKÄT OM INDUSTRILOKALISERING INOM KÖPENHAMNSOMRÅDET 1976. FRÅGEFORMULÄR OCH BIFOGAT BREV.	5:1
<u>Bilagorna finns tillgängliga på:</u>	
Institutet för byggdokumentation Byggdok Hälsingegatan 49, 113 31 Stockholm Telefon 08-34 01 70.	

DEL 3: FYSISK PLANERING OCH FRAMTID I KÖPENHAMN.

<u>KAPITEL 9: REGIONAL FYSISK PLANERING EFTER 1945 I RELATION TILL DEN FAKTISKA UTVECKLINGEN.</u>	247
ÖVERSIKT ÖVER REGIONAL PLANERING I KÖPENHAMNSREGIONEN FÖRE 1945.	247
FRÅN "FINGERPLANEN" 1947 TILL "PRINCIPSKISSEN" 1960.	249
Förutsättningar för "Fingerplanen".	249
Fingerplanens struktur.	249
Fingerplanens utvecklingsprognoser.	252
Fingerplanen och den verkliga utvecklingen.	253
FRÅN "PRINCIPSKISSEN" TILL REGIONPLAN 73.	255
"Principskissens" förutsättningar, målsättningar och huvuddrag.	255
Principskissens blandade mottagande.	260
Principskissen, "langtidsskitse A", "1. etapeplanen" och den verkliga utvecklingen.	261
REGIONPLAN 1973, OCH DE NUVARANDE UTVECKLINGSTENDENSERNA.	266
Planens förutsättningar och mål.	266
Regionplanens struktur.	268
Regionplan 73 och kristendenserna inom ekonomin.	277
Regionplan 73 och statens mål och politik beträffande regionen.	278
Regionplan 73 och de offentliga styrningsmedlen.	282
Motsättningar mellan Köpenhamns kommun och staten.	286
Näringslivsorganisationernas uttalanden om regionplan 1973.	287
Partiernas uttalanden om regionplan 1973.	287
Stadstillväxt 1976 - 1988.	287
Genomförande av regionplan 1973 - tidplanen 1976/77.	289
SAMMANFATTNING.	296
Begynnelsen till regional planering. Fingerplanen 1947 och dess följder.	296
Principskissen till regionplan 1960 och utvecklingen på 1960-talet.	296
Regionplanen 1973.	297
<u>KAPITEL 10: PLANERING INOM KÖPENHAMNS KOMMUN EFTER 1945.</u>	299
GENERALPLANSKISSEN 1954.	299
Planens huvudinnehåll.	299
Trafikplanerna efter generalplanskissen.	300
AMAGERPROBLEMEN OCH SKRIFTEN "AMAGER OG GENERALPLANEN", 1967.	305
GENOMGÅNG AV DISPOSITIONSPLANER OCH ANDRA OMRÅDESPLANER INOM KÖPENHAMNS KOMMUN.	307
Allmänt.	307

Dispositionsförslag för Inre Nørrebro, 1972.	308
Dispositionsförslag för Dagmargadeområdet på Yttre Nørrebro, 1972.	309
Förslag till dispositionsplan för Christianshavn, 1972.	313
Dispositionsförslag för Rogensgadeområdet, 1972.	313
Dispositionsförslag för Østre Gasværk, 1973.	314
Dispositionsförslag för Nørrevoldområdet 1965 (utgiven 1971).	314
City Vest 1968. Trafik- och centrumplan för inre Vesterbro.	315
Dispositionsförslag för Västamager, 1972.	319
GENERALPLANMODELLERNA 1975.	321
SAMMANFATTNING.	323
Generalplanskissen 1954.	323
Dispositionsförslagen inom Köpenhamns kommun.	323
Generalplanmodellerna 1975.	324
<u>KAPITEL 11: FRAMTIDSPERSPEKTIV, MILJÖPROBLEM OCH REAKTION MOT UTVECKLINGEN.</u>	325
ALLMÄNNA REGIONALA FRAMTIDSPERSPEKTIV.	325
Allmänt om regionen.	325
Arbetsplatsutveckling.	325
Befolkningsutveckling.	326
Bostadsutveckling.	326
Trafikutveckling.	326
ALLMÄNNA FRAMTIDSPERSPEKTIV FÖR KÖPENHAMNS KOMMUN OCH REGIONENS INRE DIFFERENTIERING.	327
Huvudstrukturen.	327
City.	327
Brokvarteren.	328
Ytterområdena i Köpenhamns kommun.	329
Förstadskommunerna.	329
FYSISKA, FUNKTIONELLA OCH SOCIALA PROBLEM OCH KONSEKVENSER AV UTVECKLINGEN I KÖPENHAMNS CENTRALA DELAR.	330
Utvecklingens konsekvenser.	330
Reaktionen mot utvecklingen.	331
SAMMANFATTNING.	334
<u>FOTNOTER OCH KÄLLHÄNVISNINGAR - DEL 3.</u>	335

KÖPENHAMN 1945-1977. ANALYS AV EN STORSTADS
UTVECKLING OCH FÖRÄNDRING.

- DEL 1: METROPOLEN - "DET EKONOMISKA KRAFTCENTRET".
- DEL 2: UTVECKLINGSTENDENSER I KÖPENHAMN.
- DEL 3: FYSISK PLANERING OCH FRAMTID I KÖPENHAMN.

Forskningsprojekt 750156-4,
Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm.

Utfört september 1975 - april 1977 av
arkitekt SAR Bo Larsson, Malmö, under medverkan av
arkitekt MAA Anne Seidenfaden, Köpenhamn, med bistånd från
Institut for by- og landskabsplanlægning (Institut IV),
Kunstakademiets arkitektskole, Köpenhamn.

KAP. 1. FÖRORD

Föreliggande forskningsrapport är avsedd som en översikt över de faktorer, som i huvudsak bestämmer Köpenhamns fysiska utveckling idag, över aktuella utvecklingstendenser och över den offentliga fysiska planeringens förhållande till den faktiska utvecklingen.

Ämnet är mycket brett, och det är inte forskningsarbetets ambition att analysera alla faktorer, eller ens någon faktor till botten. I stället har det varit uppgiftens mål att insamla ett omfattande material inom ämnet, dels redan förefintliga arbeten, dels resultat och delresultat från andra pågående arbeten och systematisera materialet och inom forskningsarbetets ram företa nödvändiga kompletterande undersökningar.

Ämnet innebär en allsidig insamling av förutsättningsmaterial för planering inom Köpenhamns kommun efter principen att man måste förstå en komplex utvecklingsprocess för att kunna förändra den. Därmed är det varken sagt att en sådan förståelse av utvecklingen till fullo kan uppnås av detta forskningsarbete, eller att en planeringsprocess kan påverka utvecklingens grundläggande orsaker. Målet med forskningsuppgiften har varit att bidra till en förståelse av utvecklingen bättre än vad planeringsunderlag i allmänhet gör, och att bidra till förståelsen av storstadens utvecklingsprocesser i allmänhet.

Utgångspunkten för arbetet har varit en önskan om att förstå utvecklingsprocesserna i Köpenhamns centrala delar för att kunna bidra till att lösa de miljöproblem, som uppstår där. Detta innebär också en önskan om att förstå sammanhanget mellan utvecklingen i stor och liten skala och på olika nivåer. Det gällde att försöka ta reda på de "yttre ramar" och "krafter" som idag dominerar utvecklingen i Köpenhamns centrala delar. Målet var, att förstå utvecklingsprocesserna tillräckligt för att de framtida utvecklingstendenserna kunde skönjas, och att möjligheterna därmed också yttre villkor för bl.a. boende- och miljögruppers möjligheter att påverka utvecklingen till majoritetens förmån.

Några grundtankar vid val av arbetsmetod:

- Materiella processer, inte tankar och idéer dominerar utvecklingen.
- Stadsförnyelse och utvecklingen i centrala stadsdelar kan inte betraktas isolerat. Det måste ses i relation till hela stadens utveckling.
- Man måste studera grunddragen och de viktigaste drivkrafterna i Köpenhamns utveckling som metropol och storstad för att kunna förstå utvecklingen i Köpenhamns centrala delar.
- I dagens samhällssystem antas ekonomiska förhållanden dominera över politiska och ideologiska. Internationella och nationella marknadsförhållanden dominerar över regionala och lokala. Stora kapitalgrupper och expanderande branscher har dominerande inflytande i förhållande till mindre kapitalgrupper och stagnerande branscher. Staten tillvaratar huvudsakligen de dominerande eller dynamiska ekonomiska intressena.

- När dominerande krafter fått strukturera huvuddragen i den fysiska utvecklingen, och speciellt i ekonomiskt viktiga områden, kan andra krafter bestämma underordnade utvecklingsdetaljer och -drag, och utvecklingen i för de dominerande krafterna mindre viktiga områden.

- Begreppet "dominans" innebär en dialektik: Det råder motsättningar mellan olika krafter, men man kan inte entydigt säga, att den ena sidan i motsättningen styr den andra. De påverkar varandra, och i huvudsak blir den dominerande sidan styrande för utvecklingen, men det finns också ett visst utrymme eller "spelrum" för den dominerande sidans intressen.

Forskningsarbetet börjar därför med att undersöka överordnade och dominerande förhållanden, för att kunna precisera "ramarna" för den mera detaljerade utvecklingen i Köpenhamns centrala delar.

Källmaterial:

Detta arbetes viktigaste källmaterial är resultat av studier, som ägt rum på arkitektskolans institut för stads- och landskapsplanering (Inst. IV) i Köpenhamn under åren 1971 - 1976. Dessa studier inleddes 1971 av en studiegrupp kallad "Byfornylelsesgruppen", som var anknuten till det nyinrättade "Byfornylelseslaboratoriet". Byfornylelsesgruppen, vars medlemmar delvis utbyttes efterhand, arbetade 1971 - 1974 med analyser av Köpenhamns utveckling, av saneringsproblemet och saneringspolitiken, av den fysiska planeringens roll etc och undersökte offentlig och privat saneringsverksamhet i Köpenhamn samt arbetade med saneringsplaner som studieuppgifter. Vidare diskuterades statsteorier, lokaliseringsteorier och teorier om ekonomiska kriser och deras inflytande på den fysiska utvecklingen. Åren 1974 - 1976 fortsatte ett antal studerande, med Byfornylelsesgruppens studier som bakgrund, att göra en fördjupad analys av utvecklingen i Köpenhamns centrala delar. I rapporten "Centralisering och storbyväkst i Köbenhavn" undersöktes de ekonomiska maktförhållanden, som antogs dominera utvecklingen, den ekonomiska och politiska bakgrunden till senare års planeringsreformer samt den fysiska utvecklingen och funktionella differentieringen både inom köpenhamnsregionen som helhet, inom Köpenhamns kommun och i City. I rapporten "Köbenhavn som kraftcenter" undersöktes närmare, vilka mål de ekonomiska och politiska makthavarna hade med Köpenhamns utveckling som "ekonomiskt kraftcentrum" och vad innebörden var av den ofta omtalade "internationella storstads-konkurrensen". En annan grupp genomförde en analys av den regionala planeringen i köpenhamnsområdet efter 1945 som en del av sitt arbete "Stenløse i regional sammenhæng". Dessa studiegrupper har haft ett visst samarbete med forskningsuppgiften, utbyte av material har ägt rum etc.

Viktigt för forskningsuppgiften har också varit kontakt med Institut for Centerplanlægning, som 1974 - 75 genomförde sin cityanalys "Hvad med City?" åt Köbenhavns City - Centerforening (KCC) och kontakt med Generalplandirektoratet som 1975 utarbetade tre generalplanmodeller och till detta insamlat en stor mängd förutsättningsmaterial. Vidare skall nämnas förutsättningsmaterialet till Regionplan 73, utarbetat av Egnoplanrådet 1971.

Forskningsuppgiften bygger också på ett omfattande material från planerande instanser, från Danmarks Tekniske Højskole, Akademiet

for Tekniske Videnskaber, Handelshøjskolen, Arkitektskolan m.m. från näringslivets organisationer, från tidskrifter, statistiska översikter m.m. Inom forskningsarbetets ramar har företagits registreringar av industriområden i Köpenhamnsregionen, insamling av statistiskt material om industrin, en enkätundersökning om industrins lokaliseringssintressen, en undersökning av de stora kapitalgruppernas fördelning på industribranscher och deras lokalisering m.m. samt studier av relevant litteratur om lokalisering, urbanisering, storstadsutveckling etc.

Forskningsarbetet har inte styrts av någon färdig teoribildning om storstadsutveckling och lokalisering. Det har inte heller varit arbetets mål att utveckla någon sådan teori i sig själv. Målet har varit att få reda på sakförhållanden så långt det går, och utifrån dessa och i huvudsak materialistiska och dialektiska grundvalar försöka härleda orsak-verkan-sammanhang.

Arbetets omfattning:

Arbetets stora bredd och omfattning har möjliggjorts tack vare det rikhaltiga materialet främst från Inst. IV på arkitektskolan i Köpenhamn. Forskningsarbetet är utfört under ett år, men bygger på resultat som representerar ca 5 års studiearbete delvis utfört av undertecknad inom Byfornyelsesgruppen och dess följdgrupper. Det har varit ett mål för arbetet att sammanfatta resultat från dessa många delstudier till en helhet, och komplettera med vissa nya undersökningar. Nästan varje avsnitt inom forskningsrapporten skulle kunna vidareanalyseras inom ett eller flera forskningsarbeten.

Arbetets användning:

Det är förhoppningen, att arbetet skall kunna användas inte bara som grundval för fortsatta analys- och planeringsarbeten beträffande Köpenhamns utveckling eller i undervisnings syfte (ev. som handbok) för planerarutbildningen i Köpenhamn, men också metodmässigt bidra till utarbetandet av program för motsvarande analyser av utvecklingen i Stockholm eller andra regioner.

KAP 2. INLEDNING

FORSKNINGSARBETETS DISPOSITION OCH UPPBYGGNAD.

Forskningsarbetets ämnesområde är mycket omfattande, och forskningsarbetet har präglats av en lång rad delundersökningar, som inte alltid har haft ett tydligt sammanhang med varandra, men som ändå alla ingår som delar av ett större sammanhang. Många av delundersökningarna bygger på material, som utförts av andra forskare, studiegrupper eller planerare, och därför innebär dessa avgränsade undersökningar i sig själva inte alltid några direkt nya rön. Denna forskningsuppgift har haft som mål sätta in delundersökningarna i sitt sammanhang och på ett både brett och väl-dokumenterat sätt ge en bild av de viktigaste drivkrafterna bakom storstadens utveckling och omstrukturering idag, och de konsekvenser utvecklingen får för miljön i de centrala stadsdelarna. De flesta tidigare arbetena inom detta ämnesområde har antingen begränsat sig till delasppekter, teoretiska resonemang, statistik, politiska analyser etc, och i de fall storstadsutvecklingen diskuterats mera brett, har diskussionen ofta hållt sig på ett generellt och ganska ytligt plan, utan några egentliga analyser. I detta forskningsarbete har det därför varit målet att kombinera de olika delundersökningarna med varandra med hjälp av bl.a. teoretiska resonemang. Rapportens olika kapitel avslutas med sammanfattningar, där sammanhangen mellan delundersökningarna i möjligaste mån genomgås.

Forskningsrapporten består huvudsakligen av följande innehållskategorier:

1. Teoretiska resonemang och litteraturstudier om bakgrunden till storstadsutvecklingen och storstadens inre differentiering.
2. Statistiska undersökningar om arbetsplats-, bostads- och befolkningsutveckling i Köpenhamnsregionen som helhet och i regionens olika delar.
3. Undersökningar av konkreta förhållanden, som döljer sig bakom statistiken.
4. Undersökningar av förändringar i den fysiska strukturen (bebyggelse) i Köpenhamnsområdet.
5. Undersökningar av den offentliga fysiska planeringen: Planernas innehåll, planeringsprocessen och planernas verkan.
6. Undersökningar av utvecklingens sociala och ekonomiska konsekvenser, speciellt i regionens centrala delar.
7. Analyser, orsak-verkansammanhang, sannolik framtida utveckling.

Det har varit naturligt att indela forskningsrapporten i tre huvuddelar:

1. Metropolen - "det ekonomiska kraftcentret" med teoretiska resonemang och litteraturstudier om bakgrunden till storstadsutvecklingen och storstadens inre differentiering.
2. Utvecklingstendenser i Köpenhamn, med konkreta undersökningar av ekonomiska och funktionella utvecklingen i Köpenhamnsområdet. Här undersöks dels utvecklingen i regionen i förhållande till resten av Danmark och i förhållande till andra länders storstadsregioner (Köpenhamns ställning i "den internationella storstads konkurrensen") dels den interna utvecklingen i regionen, och speciellt de centrala stadsdelarnas roll.

3. Fysisk planering och framtid i Köpenhamn, med behandling av den regionala och kommunala planeringens villkor och möjligheter, samt framtidsperspektiv, miljöproblem och reaktioner mot utvecklingen.

Medan del 2 huvudsakligen behandlar ekonomiska och funktionella problem, behandlar del 3 också politiska aspekter på utvecklingen.

Denna tredelning av rapporten innebär, att varje del kan fungera som en självständig rapport med ett något så när avgränsat ämnesområde. Detta hindrar dock inte, att läsare får störst behållning av att läsa alla tre rapporterna, då detta ger en bättre förståelse för sammanhangen mellan de tre delarna. Forskningsrapportens viktigaste slutsatser, vilka bygger på material från alla tre delarna, har sammanfattats i inledningen i del 1.

I del 2 har en del av registreringsmaterialet samlats i bilagor. Bilagorna finns att tillgå på Institutet för Byggdokumentation.

ÖVERSIKT ÖVER RAPPORTERNAS INNEHÅLL.

DEL 1: METROPOLEN - "DET EKONOMISKA KRAFTCENTRET".

Efter förordet (kap. 1) och inledningen (kap. 2) följer Kapitel 3, Om orsakerna till storstadstillväxt och om s.k. storstadskonkurrens, om begreppen metropol och "ekonomiskt kraftcentrum" - som generellt och teoretiskt behandlar innebörden av begreppen "metropol" och "ekonomiskt kraftcentrum" och vad dessa begrepp betyder för storstadsutvecklingen. I avsnittet "Begreppet 'internationell storstadskonkurrens'" introduceras användningen av detta begrepp bl.a. genom citat av politiker. I avsnittet "Den ojämna regionala utvecklingen och metropolen" genomgås teoretiska utgångspunkter om bakgrunden till center-periferiutvecklingen, och till sammanhangen mellan urbaniseringsutvecklingen och kapitalismens historiska faser, samt något om de ekonomiska konjunkturernas betydelse. I avsnittet behandlas även på ett generellt-teoretiskt plan Köpenhamns utveckling som metropol. Nästa avsnitt, "Det ekonomiska kraftcentret" och "Den informationstäta och innovationsrika miljön" innehåller dels en litteraturgenomgång, dels exempel på utpräglade "informationstäta och innovationsrika miljöer". Litteraturgenomgången behandlar geografiska och ekonomiska undersökningar av bl.a. Folke Kristensson, Bertil Thorngren, Carl Gjellerup, Gunnar Törnqvist och James H. Johnson. Avsnittet slutar med en sammanfattning av de lokaliseringsfaktorer, som speciellt hänger samman med storstadens utveckling som metropol. I nästa avsnitt, "Näringslivets lokaliseringskrav i relation till metropolen" beskrivs några av de krav, som näringslivsorganisationerna konkret ställer på arbetsområden i storstaden. Kapitlet avslutas med en sammanfattning av innehållet i begrepp som "metropol" och "ekonomiskt kraftcentrum" och om vilka lokaliseringsfaktorer, som är särskilt viktiga för metropolens ställning i "den internationella storstadskonkurrensen".

Kapitel 4, Om storstadens inre differentiering och specialisering mellan olika delar av storstadsområdet inleds med avsnittet "Allmänna lokaliseringsfaktorer, som påverkar storstadens struktur", och därefter exempel på litteratur om samma ämne (Carl Gjellerup m.fl.). I avsnittet "Litteratur om Köpenhamns inre struktur, och speciellt om Citys roll" genomgås bl.a. Institut for Centerplanlägnings analys "Hvad med City", och i nästa avsnitt diskuteras metropolorienterade kontra lokalt orienterade funktioners betydelse för utvecklingen i Köpenhamn. Kapitlet avslutas med en sammanfattning av lokaliseringsfaktorer, som påverkar storstadens inre struktur.

Kapitel 5, Program för det fortsatta forskningsarbetet sammanfattar utgångspunkten för de fortsatta konkreta undersökningarna och uppställer ett detaljerat undersökningsprogram för den fortsatta forskningen.

DEL 2: UTVECKLINGSTENDENSER I KÖPENHAMN

Kapitel 6, Köpenhamnsområdets geografiska indelning i delområden, definierar i rapporten använda begrepp som "Storköpenhamn", "Köpenhamnsregionen", "Huvudstaden", "Centralkommunerna", "City", etc och visar Köpenhamnsområdets administrativa indelning i amt, kommuner och distrikt.

Kapitel 7, "Köpenhamn som metropol - "kraftcentrum". Externa utvecklingsfaktorer" behandlar den ekonomiska och funktionella utvecklingen i Köpenhamnsregionen som helhet i förhållande till hela Danmark och till utländska metropoler. I kapitlet behandlas de faktorer, som speciellt hänger samman med Köpenhamns roll som metropol, och den konkreta innebörden av denna metropolroll, dvs Köpenhamns betydelse för det danska näringslivets internationella konkurrensförmåga. Kapitlet börjar med en inledning, som förbinder de generella teorierna med de konkreta undersökningarna. I avsnittet "De stora kapitalgrupperna, näringslivsorganisationerna och staten" genomgås de stora företagen, näringslivsorganisationerna och viktiga planerande statsorgan och förhållanden mellan dem utifrån hypotesen, att detta är de ekonomiska och politiska maktcentra, som har störst inflytande på Köpenhamns utveckling som "kraftcentrum" och utifrån hypotesen, att ekonomiska och politiska maktcentra är sammanvävda med varandra. I avsnittet "Köpenhamnsregionens roll i det danska näringslivet idag" behandlas det danska näringslivets specialisering för att klara den internationella konkurrensen, utifrån hypotesen att denna specialisering och de internationella marknadsförhållandena har ett stort inflytande på metropolens roll och specialiseringen i Köpenhamnsregionen i förhållande till resten av Danmark. De mest utpräglade "metropol-funktionerna" beskrivs och undersöks. I avsnittet genomgås också industribranschernas specialisering, lokalisering och socioekonomiska skillnader, samt storföretagens intressen och investeringar inom de olika branscherna. Avsnittet skall bidra till en mera exakt beskrivning av de ekonomiska intressen, som är förknippade med näringslivets specialisering och Huvudstadsregionens "raffinering". Avsnittet är nödvändigt för att rapportens slutsatser skall vara väl underbyggda. Nästa avsnitt, "Offentliga investeringar i Huvudstadsregionen jämfört med resten av Danmark" genomgår hur Huvudstadsregionen prioriteras i förhållande till resten av landet i de offentliga investeringarna. Kapitlet avslutas med en sammanfattning.

Kapitel 8, "Köpenhamnsregionens inre differentiering och de centrala stadsdelarnas roll" skall visa den funktionella och fysiska utvecklingen inom Köpenhamnsregionen och speciellt de centrala stadsdelarnas utveckling i förhållande till regionen som helhet. Kapitlet börjar med en inledning, som förbinder de teoretiska utgångspunkterna med de konkreta undersökningarna. Avsnittet "Näringslivets lokaliseringstendenser inom regionen; specialisering mellan olika delar av regionen" beskriver arbetsplatsutvecklingen generellt inom olika delar av Huvudstadsregionen och genomgår detaljerat industrins, detaljhandels och andra servicearbetsplatsers lokalisering inom regionen. Avsnittet beskriver också specialiseringen inom City, mellan olika delar av City. Avsnittet "Befolkningsutveckling inom Huvudstadsregionen" behandlar dels befolkningsutvecklingen och befolkningsförskjutningarna som helhet inom regionen, dels den sociala segregationen mellan olika delar av regionen. Avsnittet "Trafik och pendling" genomgår dels regionens utåtriktade trafikförbindelser och dessas betydelse för metropolrollen, dels pendlingens och trafikens utveckling inom regionen. I nästa avsnitt, "Översikt över stadsförnyelsen inom Köpenhamns kommun under senare år" karakteriseras bostads- och arbetsplatsförnyelserna, nybyggnadssaneringarna och ombyggnaderna/moderniseringarna i privat och offentlig regi inom kommunen under senare år, och något om de sociala konsekvenserna härav visas. Vidare beskrivs mera detaljerat förnyelsen i Cityområdet. Kapitlet avslutas med en sammanfattning.

Sist i del 2 finns bilagor om industristruktur, industrilokalisering och omlokaliseringar av företag i Köpenhamnsregionen m.m.

DEL 3: FYSISK PLANERING OCH FRAMTID I KÖPENHAMN.

Kapitel 9, "Regional fysisk planering efter 1945 i relation till den faktiska utvecklingen" behandlar speciellt "Fingerplanen" 1947, "Principskissen" 1960 och Regionplan 1973 och planernas bakgrund, innehåll och förhållande till den verkliga utvecklingen och till önskemålet att utveckla Köpenhamn till ett "kraftcentrum" och metropol. Kapitlet behandlar också motsättningarna mellan olika administrativa nivåer inom regionen, beträffande utvecklingsmål. Kapitlet avslutas med en sammanfattning.

Kapitel 10, "Planering inom Köpenhamns kommun efter 1945" genomgår generalplanskissen 1954 och dess följdplaner, dispositionsplanerna och andra planer för delområden inom Köpenhamns kommun, samt generalplanmodellerna 1975. Kapitlet skall visa, vilka utvecklingstendenser som främjas av den kommunala planeringen, och avslutas med en sammanfattning.

Kapitel 11, "Framtidsperspektiv, miljöproblem och reaktioner mot utvecklingen" inleds med en sammanfattning av nuvarande överordnade utvecklingstendenser, och genomgår några av den nuvarande utvecklingens miljömässiga konsekvenser för invånarna i Köpenhamn. Därefter genomgås exempel på reaktioner mot utvecklingen, i form av byalag eller boendegrupper, som arbetar för en utveckling i invånarnas intresse.

Som nämnts i förordet, bygger stora delar av forskningsresultatet på studier, utförda inom studiegruppen "Byfornyelsesgruppen" och dess följdgrupper på Institut IV (Institut for by- og landskabsplanlægning) på arkitektskolan i Köpenhamn 1971 - 1976. Här skall nämnas de viktigaste av dessa studierapporter, och vilka avsnitt de bildar grundval för:

1. Byfornyelsesgruppen: "Byudvikling og byfornyelse. Købehavn: City - Vesterbro", 1972. Bakgrund till bl.a. avsnittet om sanering i City (kap. 8) och avsnittet om generalplanens följdplaner (vägplaner m.m.) (kap. 10).
2. Byfornyelsesgruppen: "Byudvikling og byfornyelse. Lokalisering, sanering og planlægning", 1974. Bakgrund till avsnittet om saneringsverksamheten i Köpenhamns kommun 1965 - 1976 (kap. 8).
3. Lars Andkjær Petersen, Sören Plum, Benedicte Weber: "Centralisering og storbyvækst i København", 1975. Bakgrund till avsnittet om de stora kapitalgrupperna, näringslivsorganisationerna och staten (kap. 7), till avsnittet om offentliga investeringar i Huvudstadsregionen (kap. 7), till delar av kap. 8, speciellt om Citys inre differentiering och till delar av kap. 9 och genomgången av utvecklingstendenserna i kap. 11.
4. Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "København som 'kraftcentrum'", 1976. Bakgrund till avsnitten om det danska näringslivets specialisering, samt materialet om metropolfunktionerna och deras lokalisering (kap. 7) samt större delen av materialet från näringslivsorganisationer och centrala statsorgan i kap. 7.
5. Inge Kalish, Anette Kristensen, Morten Lind, Torsten Nielsen: "Stenløse i regional sammenhæng", 1976. Avsnittet om den regionala planeringen och utvecklingen (kap. 9).

Till andra viktiga källor hör material från Generalplandirektoratet

i Köpenhamn angående befolknings-, bostads-, arbetsplats- och trafikutvecklingen inom Köpenhamns kommun samt Köbenhavns City Center/Institut for Centerplanlægning: "Hvad med City?", 1976. samt förarbete till denna, som varit bakgrund till betydande delar av avsnitten om arbetsplatsutvecklingen, speciellt detaljhandels utveckling, inom Köpenhamnsregionen och City (kap. 8).

SLUTSATSER

Planeringens roll.

Planeringsreformerna under 1970-talet avspeglar en kvalitativ förändring av den överordnade planeringen. Tidigare överordnade planer har haft mycket begränsade möjligheter att styra utvecklingen. Det har saknats juridiska instrument och en lämplig administrativ indelning. Lokalt bundna intressen och intressesammansättningar har förhindrat en överordnad planering. Därför har de överordnade planerna framför allt haft en ideologisk betydelse, som en slags legitimering av utvecklingen och som objekt för diskussioner i planerarkretsar. Att vissa tankar från överordnade planer, t.ex. Fingerplanen, överensstämmer med den verkliga utvecklingen, beror mindre på de överordnade planerna än på allmänna utvecklingstendenser, i princip oberoende av planerna. T.ex. hade "finger" utvecklingen redan påbörjats långt för Fingerplanen 1947 (då den radiella trafikstrukturen redan var välutvecklad) och Fingerplanens föreslagna ringväg och industriområden längs "fingerrötterna" byggde på bl.a. Industrirådets och Dansk Arbejdes initiativ från krigsåren. I de fall, där den överordnade planeringen har försökt motarbeta eller vända allmänna utvecklingstendenser (t.ex. urbanisering på Nordsjälland) har detta i stort sett misslyckats.

Efter 1970-talets planeringsreformer får den överordnade planeringen en betydligt starkare ställning, även om den fortfarande försvagas av lokalt bundna intressen. Lagen om regionplanering i huvudstadsområdet medför, att regionplaneringen här har större juridiska möjligheter att bli effektiv än i landets övriga regioner, men dessa möjligheter begränsas av motsättningar mellan olika kommuner och olika administrativa nivåer inom regionen. Staten vill lösa detta bl.a. genom att slå i hop hela regionen till ett amt, men här möts motstånd från de nuvarande amten inom regionen. Motsättningar mellan olika administrativa nivåer avspeglar motsättningar mellan på ena sidan lokalt bundna ekonomiska intressen, mindre företag, markägareintressen etc och på andra sidan nationellt eller internationellt inriktade ekonomiska intressen, större och internationellt konkurrerande företag etc. Staten representerar huvudsakligen den sista typen av intressen, vilka också har att göra med Köpenhamsregionens strukturering som "ekonomiskt kraftcentrum" och metropol.

Att den fysiska planeringen får en starkare ställning hänger samman med att de tyngre ekonomiska intressenas dominans över de mindre lokala intressena ökar. Detta avspeglar kapitalismens utveckling från en period, präglad av fri konkurrens, små företag och liberala statsideal till en period, präglad av att stora koncerner och företagsgrupper får allt större inflytande inom näringslivet och att internationella marknader och en internationell arbetsdelning och specialisering dominerar över lokala marknader och lokal konkurrens. Under den förra perioden hade mindre företag och lokala intressen ett stort inflytande, och ansåg överordnad planering och statsingrepp vara hinder för sin egen fria utveckling. Sedan 1930-talskrisen har statliga ingrepp i ekonomin blivit nödvändiga, men först under senare år har det blivit nödvändigt för de stora koncernerna och företagsgrupper med ökade statliga ingrepp också inom den fysiska planeringen. För de stora ekonomiska intressegrupperna innebär en förstärkt statlig planering, att möjligheterna att tillgodose deras intressen beträffande yttre

förutsättningar för specialisering och arbetsdelning och möjligheter till verksamhetsplanering på längre sikt ökar, liksom möjligheterna till att hävda danska företag i den internationella konkurrensen (genom att utveckla Köpenhamn som "ekonomiskt kraftcentrum"). Ökad statlig planering och förstärkt överordnad planering betyder att storföretagens inflytande över utvecklingen ökar på bekostnad av lokala intressegruppers (mindre företag och lokalbefolkningen). Storföretagens främsta organisatoriska representant, Industrirådet, får ökat inflytande över planeringen, bl.a. under paroller som "demokrati och medinflytande i planeringen".

Medan den överordnade planeringen kan sägas representera storföretagens och statens intressen, tillvaratar den kommunala planeringen i högre grad lokala intressen. Sådana lokala intressen kan vara dels lokala företagarintressen, dels egna kommunalekonomiska intressen. På den kommunala nivån har befolkningsgrupper (byalag, miljögrupper etc) också störst möjligheter att arbeta för sina omedelbara intressen. Kommunal- och planeringsreformerna under senare år innebär i praktiken, att storföretagens och statens intressen och den överordnade planeringen också får större inflytande på den kommunala nivån.^{x)} Tidigare har de lokala intressena och den kommunala planeringen inom huvudstadsregionen haft störst betydelse för den fysiska utvecklingen, men tendensen är nu, att de överordnade nivåerna får större inflytande. Köpenhamns kommun har dock en särskilt stark ställning, och mycket av kommunens politik går ut på att bibehålla denna ställning.

Den kommunala planeringen har hittills huvudsakligen varit anpassad efter lokala intressen. Planeringen har i hög grad haft en korrektiv och anpassande snarare än en styrande karaktär. Lokala ekonomiska intressen (enskilda företag, lokala markägare etc) har styrt planeringen med kommunen som redskap. Detta avspeglas bl.a. i utläggningen av "stadszoner" och i de juridiskt bindande stadsplanerna ("tingslyste byplanvedtægter") som ofta är anpassade till konkreta byggnadsprojekt. Den nya kommunal- och planeringslagstiftningen innebär kraftigt ökade möjligheter till central styrning av den fysiska utvecklingen. Dessa möjligheter har ännu till stor del formell karaktär, men kan få stor reell betydelse i framtiden.

Köpenhamnsregionen i förhållande till omvärlden. Den regionala planeringen.

Staten satsar på utvecklingen av köpenhamnsregionen till ett "ekonomiskt kraftcentrum" som ett led i arbetet för att stödja danskt näringsliv i den internationella konkurrensen. Att staten prioriterar utvecklingen inom köpenhamnsregionen särskilt högt, avspeglas av att regionplaneringen fått större juridiska möjligheter här än i resten av landet, att de offentliga investeringarna per invånare är större i köpenhamnsregionen än i resten av

x) Förhållandet mellan staten och kommunerna har inte närmare behandlats inom forskningsarbetets ramar. Här hänvisas till andra källor bl.a. examensarbetena "Centralisering och storbyväkst i Köpenhamn", "Stenløse i regional sammenhæng" och "Kommunalreformen" från Inst. IV, arkitektskolan i Köpenhamn, och samma instituts tidskrift PLAN nr 2, 1975, med artikeln "Om forholdet mellem centralstat og kommuner", av Herbert Grymmer.

landet, och av att staten bibehåller sin viktigaste administration inom regionen.

Först under senare år har staten och de stora näringslivsorganisationerna nyanserat sin syn på Köpenhamns utveckling som metropol och "ekonomiskt kraftcentrum". Medan man tidigare talade om en stark kvantitativ tillväxt, och ett expanderande storstadsområde runt Öresund, lägger man idag större vikt vid en kvalitativ tillväxt, dvs en s.k. "raffinering" och specialisering av näringslivet inom regionen. Detta betyder en koncentration till regionen av affärstransaktioner och -förhandlingar av internationell och riksomfattande karaktär, av centrala näringslivsorganisationer och statsfunktioner och storföretagens huvudkontor, samt av tekniskt avancerad och innovativ produktion och forskning samt högre specialiserad utbildning. Dessutom krävs ett stort och varierat utbud av arbetskraft inom regionen, samt möjligheter till snabba och bekväma personkontakter för beslutsfattare både inom regionen och mellan regionen och utländska metropoler. Denna utveckling betyder samtidigt att produktion och service av mera rutinpräglad art kan flytta ut från regionen, i första hand till regionala tillväxtcentra i landsorten. Regionplan 1973 bygger visserligen på en kvantitativ tillväxt i regionen, men själva "huvudstrukturen", bestående av snabba internationella och regionala transportförbindelser i "transportkorridorerna" kombinerade med s.k. A-zoner och centra i transportknutpunkterna är uttryck för en strävan efter kvalitativ utveckling i regionen. De nya A-zonerna och knutpunkterna skall i första hand reserveras för huvudstadsorienterade funktioner, bl.a. sådana, som idag finns i de centrala stadsdelarna, men som lika gärna kan ligga mera perifert i regionen. Även City kan på detta sätt specialiseras till sådana funktioner, som är mest cityorienterade (t.ex. kontakter mellan staten och organisationerna, internationella personkontakter, turism). Huvudstrukturen är så utformad, att den kan utbyggas etappvis. Staten kommer i första hand att satsa på knutpunkterna, där stora delar av den nödvändiga infrastrukturen redan är etablerad eller under etablering.

"Raffineringen" av regionens näringsliv och utbyggnaden av huvudstrukturen enligt regionplan 1973 är främst i storföretagens och statens intresse. Nya regionala centra kan betyda, att etablerade lokala centra konkurreras ut, att de allmänna produktionsbetingelserna för företag, som ligger långt från A-zonerna försämrats, att reslängderna mellan bostad och arbetsplats ökar för många etc. Regionplanen betyder en ytterligare utbyggnad i Nordsjälland. Risken är stor, att det uppstår en punktvis koncentration av arbetsplatser vid de delar av huvudstrukturen, som är utbyggda, medan de förbindande transportlederna längs "transportkorridoren" dröjer.

Vissa kommuner nordväst om Köpenhamn är emot den stora utbyggnad, som regionplanen betyder. Stenlöse är t.ex. en av de kommuner, som genomskäres av den nord-sydliga transportkorridoren, och regionplanen förutsätter en omfattande utbyggnad av både arbetsplatser och bostäder i kommunen. Kommunens styrelse önskar däremot begränsa utläggningen av ny stadszon, bl.a. för att markpriserna skall hållas uppe och inflyttningen begränsas till ekonomiskt bättre ställida.

Köpenhamns kommun i förhållande till regionen.

Staten stödjer å ena sidan huvudstadsregionens utveckling som helhet, och inte speciellt utvecklingen inom Köpenhamns kommun. Å andra sidan stödjer staten den specialiserade utveckling som sker inom Köpenhamns City, nämligen en koncentration av överordnade beslutsfunktioner, med statens egen centraladministration i spetsen. Detta betyder dock även, att staten kommer i motsättning till sina egna intressen i att hålla utgifter till infrastruktur (vägar, kollektivtrafik etc) i City nere.

Köpenhamns kommun önskar bibehålla kommunen som regionens ledande kommun, och vill koncentrera så många av de överordnade metropol-funktionerna som möjligt till sin del av regionen. Vidare har kommunen haft svåra ekonomiska problem med ständigt vikande skatteunderlag kombinerat med stora sociala utgifter. De ekonomiska problemen kan i någon grad kompenseras av de nya ekonomiska utjämningsbestämmelserna mellan huvudstadsregionens kommuner. Dessa har dock en marginell betydelse. Kommunen strävar efter att förbättra skatteunderlaget, och försöka förhindra utflyttningen av skattebetalare genom att uppföra nya bostäder. Detta sker dels genom sanering (där lägre inkomstgrupper ersättes med högre), dels genom bostadsbyggande på nästan alla överblivna områden inom kommunen. Speciellt är kommunen intresserad av att bygga 25.000 bostäder på Västamager, gärna kombinerat med en cityutveckling mellan nuvarande City och det nya internationella handelscentret Bella Centret - World Trade Center. Kommunen är i motsättningsförhållande till staten beträffande bostäderna på Västamager. Staten vill koncentrera bostadsutbyggnaden till områden nära transportkorridorernas knutpunkter, och önskar dessutom inte, att Köpenhamns kommuns ställning i Huvudstadsområdet och gentemot staten skall förstärkas genom expansion på Västamager. Å andra sidan har staten själv expanderat på Västamager (universitetsutbyggnad). En större expansion på Västamager betyder, att nya trafikleder genom Köpenhamns centrala delar måste byggas, till stor del finansierade av staten. För Köpenhamns invånare betyder en expansion på Västamager, att möjligheter till att skapa stora rekreationsytor centralt i Köpenhamn begränsas och flera bostäder drabbas av bullerstörningar från Kastrop.

Köpenhamns kommun har idag en dominerande position i Huvudstadsrådet. Om kommunen kan bibehålla denna position i Huvudstadsrådet, önskar kommunen ett starkt huvudstadsråd. Även staten önskar ett starkt huvudstadsråd, men detta skall vara i form av ett starkt huvudstadsamt, som inte domineras av lokala intressen. Amten inom regionen är idag negativa till huvudstadsrådet, som begränsar deras eget inflytande, och är också emot förslaget till storamt.

Köpenhamns kommun har använt sig av kommunal planering för att förstärka sitt regionala inflytande. Sålunda upprättades 1968 Generalplandirektoratet bl.a. för att man genom en bättre kommunal översiktsplanering ville få större inflytande på den regionala planeringen.

Planering och utveckling inom Köpenhamns kommun.

Inom City har utvecklingen framför allt bestämts av tunga ekonomiska intressen. En stor del av byggnationen inom city under senare årtionden har varit kontorshus åt staten, fackföreningarna, näringslivsorganisationerna, Kooperationen och storföretagen,

eller affärshus åt de stora varuhusen eller butikskedjorna. Lite längre ut, i brokvarteren, präglas förnyelsen mera av mera lokala intressen, som byggmästares och byggföretags intressen, markägareintressen eller kommunala skatteintressen. Medan en stor del av byggnaderna i City är specialuppförda för bestämda funktioner, är byggnaderna lite längre ut i regel uthyrningshus, med kontors-, butiks- och bostadslokaler åt på förhand okända hyresgäster. Det samma gäller också för vissa butikslokaler i City, t.ex. i "City-arkaden" på Ströget. Rent allmänt kan sägas, att stora företagens och statens intressen präglar vissa överordnade drag av Köpenhamns planering (som huvudtrafikleder, expansionsmöjligheter för cityfunktioner, viss kollektiv trafik etc) och utvecklingen i Citys kärnområde, men att lokala och mindre ekonomiska intressen präglar utvecklingen för övrigt. Köpenhamns kommun stöder i princip alla byggprojekt, som betyder fler arbetsplatser och fler boende inom kommunen.

Den överordnade kommunala planeringen, dvs generalplanen och trafikplanerna, har ännu inte haft någon större betydelse för utvecklingen inom kommunen. I stället har särskilda dispositionsplaner utarbetats för stadsdelar i samband med aktuella saneringsplaner, och stadsplaner för begränsade områden har ritats i samband med aktuella byggprojekt. I många områden är bebyggelsen reglerad av servitut eller grova markanvändningsbestämmelser, och i hela kommunen finns bestämmelser om högst tillåtna exploateringsstal. Dessa finns angivna i Köpenhamns egen byggnadslagstiftning och varierar i olika områden. I Indre By och på Christianshavn (1. grundkreds) tillåts exploateringsstal upp till 2,5 för bostäder och 3,5 för arbetsplatser. I "Voldkvarteren" och stora delar av Brokvarteren är motsvarande siffror 2,0 resp. 3,0. I samband med dispositionsplanerna föreslås ofta bestämmelser om lägre exploateringsstal. Men om det gäller byggnadsprojekt, som kommunen finner angelägna, händer det ofta att dessa får dispens. Dessutom räknas exploateringsstalet som våningsytan delad med tomtytan plus tilläggsytor, och tilläggsytorna är ibland ganska stora, särskilt i hörnlägen. Därför kan effektiva exploateringsstal på upp till 5,0 ligga helt inom bestämmelserna, vartill kan komma ytterligare dispenser. Vid Vesterport förekommer t.ex. effektiva exploateringsstal på ca 7,0.

Saneringsaktiviteten i Köpenhamn under efterkrigstiden har präglats av att tidigare hyresgäster, både boende och verksamhetsdrivande, ofta har fått flytta bort, och ge plats åt bättre skattebetalare. I City (gamla staden) byggs äldre bostadshus om till dyra prestigebostäder, medan den nya bostadsbebyggelsen på Brokvarteren ofta präglas av nya spekulationsbyggen, där det gäller att med lägsta möjliga standard få in så hög sammanlagd hyra som möjligt. Detta präglar speciellt de privatfinansierade förnyelserna, som till allra största delen består av 1- och 2-rumslägenheter åt ekonomiskt relativt välstående småhushåll utan barn. Sådana projekt ligger i Köpenhamns kommuns ekonomiska intresse, då det betyder bättre skatteinkomster i kombination med små sociala utgifter. Saneringarna skapar ofta miljöproblem för omkringliggande äldre bebyggelse, i form av minskade möjligheter till att etablera gemensamma friytor via gårdssaneringar, ökade trafikstörningar och mindre ljus och luft. Utvecklingen på Brokvarteren och Christianshavn har också varit anledning till bildandet av protestgrupper och byalag, som arbetar för att förbättra bostadskvaliteterna för områdenas nuvarande brukare. Dessa grupper stöter dock på motstånd från både kommunens och byggherrarnas sida.

I framtiden är det möjligt, att förutsättningarna för att förbättra bostadsförhållandena i Köpenhamns centrala och halvcentrala delar utanför City ökar. På längre sikt kan troligen utflyttningen av befolkning och arbetsplatser inte hejdas, och specialiseringen av City i kombination med en utveckling på Västamager och längs transportkorridorerna betyder, att trycket på Brokvarteren minskar. Uppförandet av nya smålägenheter och arbetsplatslokaler på Brokvarteren kommer möjligen att bromsas p.g.a. vikande efterfrågan. Byggkapitalen får då mera lönsamma investeringsobjekt på andra ställen. En sådan utveckling skulle innebära större möjligheter för en stadsförnyelse i de nuvarande brukarnas intresse.

Grovt kan sägas, att boende- och miljögrupper etc kan, om de är välorganiserade och uppställer precisa krav, påverka utvecklingen i sitt intresse, men i stort sett bara inom de gränser som storföretagens vitala intressen sätter. Småföretag och mera lokalt inriktat näringsliv har stor betydelse för utvecklingen i sådana delar av regionen, som inte tillhör storföretagsamhetens viktiga områden. Samtidigt har de mindre företagen vissa politiska intressen gemensamma med de större (t.ex. gentemot arbetstagarernas intressen, miljöintressen etc.) men kommer ofta i motsättning till storföretagen. I motsättningen småföretag-storföretag blir i regel de senares intressen dominerande.

KAP. 3. OM ORSAKERNA TILL STORSTADSTILLVÄXT OCH OM S.K.
STORSTADSKONKURRENS, OM "METROPOLEN" OCH "DET EKONOMISKA
 KRAFTCENTRET".

BEGREPPET "INTERNATIONELL STORSTADSKONKURRENS"

Näringslivets organisationer och ledande politiker talar ofta om att Köpenhamn (och Örestad) måste klara sig i den internationella storstadskonkurrensen". Köpenhamns överborgmästare Urban Hansen säger: "Öresundsregionen er et faktum, dens vækst kan ikke hindres - højst hæmmes, og dertil kommer, at regionen er aktiv for hele Norden - et nordisk alternativ til de kontinentaleuropæiske og amerikanske storbygiganter". (Skriften "Öresundsregionen", 1969.) (1) Oscar Stenberg, socialdemokratisk ordförande i kommunfullmäktige i Malmö, uttalar: "Mycket skiljer oss från Hamburg og Rotterdam-området. Och de tar varje chans att tävla - skall vi ge upp allt och be dem ta hand om allt? Om vi inte passar på, kommer de". (Aftonbladet (2) 26.10.1973). 'Regeringens planlägningsudvalg' i Köpenhamn skriver 1970: "En eventuel afdæmpning av Storkøbenhavn vækst er ikke i strid med ønsket om at styrke hovedstadens konkurrenceevne overfor andre storbyer". I Föreningen Nordens medlemsblad, hösten 1975, skriver Köpenhamns överborgmästare Urban Hansen: "...det vil være i hele Nordens interesser at der i Öresundsregionen etableres et nordisk kraftcenter, der kan tage konkurrencen op med allerede eksisterende og kommende centre på kontinentet. Öresundsregionen er det eneste sted i Norden, hvor et sådant center kan etableres..."

Kommunalpolitikerna använder "kraftcentrum"argumenten i hög grad för att få så många investeringar (statliga och privata) och bostäder till deras kommuner (särskilt Köpenhamn och Malmö) som möjligt. Den danska regeringen har inte dessa snäva kommunalekonomiska intressen, men stöder "hovedstadens konkurrenceevne overfor andre storbyer" som ett led i att stödja danskt kapital i en internationell konkurrens. Metropolen ses som en representant för näringslivet i metropolens inflytandeområde. Mera konkret betyder detta, att Huvudstadsregionen är det danska näringslivets och den danska statens kontaktpunkt med utlandet. Det sker en koncentration av förhandlingar, transaktioner och överordnade beslutstaganden till Köpenhamnsområdet, och villkoren för dessa och för direkta konferenser, kongresser och möten mellan danska och internationella beslutsfattare ses som en viktig beståndsdel i huvudstadens "internationella konkurrensduglighet". På detta sätt uttryckes konkurrensen mellan viktiga/stora danska och utländska företag som en konkurrens mellan storstäder (eller mellan "länder"). Som centrum för kapital/verksamheter med en multinationell ekonomisk region står "Köpenhamn" på detta sätt i motsättnings-, konkurrens- och/eller beroendeförhållande till utländska metropoler. Det sägs ofta, att "Köpenhamn måste bevara sin internationella position, om inte Danmark skall bli en utkant av Europa". Detta innebär också att man menar, att om utländska multinationella företag m.m. etablerar kontor eller verksamheter i Köpenhamnsområdet, kommer också danska storföretag att dra nytta av det - även om de riskerar att bli mera beroende av/komma i hårdare konkurrens med de utländska firmorna. Ideologiskt menar näringslivsorganisationerna, att en koncentration av många utländska företag till Köpenhamn höjer Köpenhamns "prestige" och höjer danskt näringslivs internationella konkurrensduglighet. Så måste åtminstone den dominerande "kraftcentrum"-ideologin tolkas.

En av de centrala näringslivsorganisationerna, Dansk Arbejdes Købehavnsudvalg, startade under andra världskriget med att arbeta för att "håva Köbenhavns stilling i bykonkurrencen i Østersøområdet" (Niels Hoff: Köbenhavns erhvervsråd gennem 25 år", 1967). (3) En av Købehavnsudvalgets aktiviteter efter kriget var en internationell stadspropaganda. Købehavnsudvalget utgav broschyren "Copenhagen, Center of Activity and Place of Meeting", startade en nyhetstjänst på engelska och spanska, reste runt i USA m.m. för att "sälja" Köpenhamn, och arbetade på olika sätt för att skapa "good-will" kring namnet Köpenhamn. xx) Man bedrev informations- och serviceverksamhet för utländska "jaktade affärsmän" på besök i Köpenhamn. I sin propaganda upplyste man om "fordelene ved at lægge hhv. filialvirksomheder og sekretariater i København samt ved at benytte Københavns havn og den genopstandne og stærkt expanderende Kastrup Lufthavn" (3) (Niels Hoff). Købehavnsudvalget företog ett direkt ackvisitions arbete för att få internationella organisationer eller multinationella företag, som var på utkik efter en avdelning eller filial i Europa eller Norden, till att slå sig ner i Köpenhamn. Det lyckades inte att få FAO till Köpenhamn, men däremot WHO:s (världshälsoorganisationens) europeiska regionshuvudkontor.

xx) Enligt Niels Hoff skulle en brevväxling mellan Dansk Arbejdes Købehavns-udvalg och Danny Kaye ha bidragit till sången "Wonderful Copenhagen" i H.C. Andersenfilmen, och detta är ett exempel på Købehavnsudvalgets ideologiska politik.

Allmänt om motsättningen mellan stad och landsbygd och mellan ekonomiska centrum- och periferiområden.

Förutom den ojämna utvecklingen mellan städer på ena sidan och landsbygden på andra sidan, märks en ojämn utveckling mellan regioner, där vissa regioner kan anses vara mera "centrala" (särskilt Köpenhamnsregionen) och andra är mera "perifera" eller utkantsregioner. Det finns dessutom inom de mera centrala regionerna lokala utkantsområden. Det faller inte inom detta arbetes ram att ingående analysera center- och periferiregionerna och förhållandet dem emellan. Här skall dock kortfattat resumeras en marxistisk utgångspunkt för studier av dessa problem under kapitalismen (med marxistiska begrepp):

Den moderna kapitalismen präglas dels av en kapitalkoncentration, vilket innebär en koncentration av produktion och kapital till större enheter, och ett ökat beroende mellan olika enheter, dels av en kapitalcentralisation, vilket betyder att näringslivet koncentreras på färre, större kapitalgrupper (bl.a. statskapital), dvs en juridisk/ägandemässig koncentration. Denna centralisation innebär dels att ett litet antal ekonomiska maktcentra får direkt inflytande över allt större delar av näringslivet, och även ett ökat indirekt inflytande p.g.a. mindre företags beroende av större företag.

Detta innebär en ökad motsättning storkapital/småkapital; en motsättning som är ett resultat av kampen om hur mervärdet skall fördelas. Storkapitalet är den dominerande parten, och detta avspeglas i ett värdeöverförande från småkapital till storkapital. Detta och liknande värdeöverföranden är en viktig förklaring till den ojämna regionala utvecklingen - center/periferiutvecklingen. Här skall ges 5 exempel på värdeöverföranden:

1. Från områden/kapital med låg organisk sammansättning till områden/kapital med hög organisk sammansättning.
2. Från kapital med kort omslagstid till kapital med lång omslagstid (p.g.a. profitkvotens utjämning).
3. Från icke-monopoliserade sektorer till monopoliserade sektorer, och från storföretagens filialer/avdelningar till storföretagens centra och huvudkontor.
4. Från underordnade produktionssätt till dominerande produktionssätt. (T.ex. från manufakturpräglade företag till industrikapitalistiska företag.)
5. Staten kan via skatterna omfördela mervärdet, vilket i särskilt hög grad tjänar på småföretags och periferiområdets bekostnad.

Det märks en skillnad mellan den materiella produktionen och beslutsfunktioner samt värdeöverföranden. Den materiella produktionen sker via produktivt kapital och tenderar att lokalisera sig utanför de mest centrala områdena (på center-periferiskalan), medan beslutsfunktioner och värdeöverföranden i hög grad sker via icke-produktivt kapital och staten, och tenderar att centraliseras till de mest centrala områdena.

Motsättningen stat/land (som i första hand beror på kapitalkoncentrationen) får en ny aspekt genom kapitalcentralisationen.

Den förstärks av motsättningen mellan monopol- och storkapital och mindre kapital, och denna sistnämnda motsättning är en pådrivande faktor för utvecklingen land/stad. Kombinationen av dessa motsättningar har sex huvudaspekter:

1. Produktivkrafterna tenderar att samlas hos storkapitalet (monopolkapitalet) som ackumulerar snabbare än icke-monopolkapitalet p.g.a. monopolvinsterna, accelererar kapitalkoncentrationen i städerna, och stärker dessa som produktivkrafter gentemot landsbygden (med föråldrade produktivkrafter, lägre organisk sammansättning och som kontrolleras vida tillförsel/avsättningsrelationer med monopolkapitalet).
2. Detta förstärkes av att lantbruket av bl.a. produktionstekniska skäl är svårt att monopolisera. Därför ställs lantbruket gentemot produktionen i städerna inte bara som landsbygdsbaserad produktion, men tendentiellt också som en icke-monopoliserad produktion gentemot den mycket mera centraliserade/monopoliserade produktionen i städerna.
3. I de fall, då storkapitalet ändå äger eller kontrollerar delar av den landsbygdsbaserade produktionen, blir motsättningen "stad/land" ett internt förhållande för storkapitalet. Värdeöverförandena reduceras till bokföringsproblem, och "lantbrukssidans" möjligheter att motverka värdeöverförandet försvinner i princip helt.
4. Storkapitalets dominans över statsapparaten innebär också att motsättningen förstärks på politisk väg. Staten kan ingripa mot lantbruksproduktionen i sin helhet, eller till vissa delar, till fördel för det industriella storkapitalet.
5. Den centrala statsmakten kan ingripa mot de underordnade statsfunktionerna genom sin överordnade planering och dekret - särskilt mot glesbygdskommunerna och de mindre kommunerna. Därigenom kan produktionen och arbetskraften i dessa kommuner få sämre villkor än i större städer. Denna dominans kan också ta form av interna värdeöverföranden inom statsapparaten, t.ex. via investeringar i gemensamma planer och projekt som kommunerna tvingas delta i.
6. Den tidiga industrialiseringens städer bildade ofta avslutade industriella samfund vad beträffar produktionsapparatens funktion. Under den moderna industrialismen sker en växande integration/arbetsdelning mellan produktionsenheterna, och detta placerar vissa städer och regioner som en typ av särskilt högt utvecklade produktivkrafter i förhållande till resten av landet.

Motsättningen storkapital/småkapital behöver inte betyda, att storkapitalet till varje pris försöker tränga bort småkapitalet. Som alternativ till en snabb centralisering av kapitalet, som kunde vara politiskt riskabelt för storkapitalet, har Industrirådet 1972 introducerat olika former av samarbete i exportgrupper, varvid man utan att först ändra ägandeförhållandena uppnår samma resultat beträffande koncentrerat kapital, integrerade produktionsenheter, specialiserad produktion etc. Bl.a. märks detta i "Bella Centret", som beskrivs i denna rapport.

Inom detta forskningsarbets ramar är det dock inte möjligt att analysera mervärdeproduktionen, organisk sammansättning och värdeöverförande. Den nämnda marxistiska teoretiska utgångspunkten är ändå nämnd, trots att den endast bitvis är använd i forskningsarbetet. Den bidrar till vissa delar av konklusionsavsnittet, men kanske i högre grad till att formulera problem för vidare forskningsuppgifter. Här skall fortsättningsvis mycket kort karakteriseras

stadsstrukturens utveckling under kapitalismen, från marxistisk teoretisk utgångspunkt. (Med utgångspunkt från Nicos Poulantzas: "Politisk makt och sociala klasser")

I Danmark märks fem faser av kapitalismens utveckling:

1. Övergångsfasen från feodalism till kapitalism fram till 1800-talets mitt, då lantbruket fortfarande var dominerande över industrin.
2. Den utpräglad konkurrenskapitalistiska fasen (ca 1850-1880), med en relativt stabil jämvikt mellan lantbruk och industri.
3. Övergångsfasen mellan konkurrenskapitalism och monopol (oligopol) kapitalism (ca 1880-1930), då industrin blev dominerande över lantbruket.
5. Monopolkapitalets konsolideringsfas (ca 1930-1945), och
6. Monopolkapitalets aktuella fas (efter 1945).

I detta sammanhang skall inte närmare gås in på de tre första faserna, men urbaniseringsfaktorerna under de sista två faserna kan kortfattat karakteriseras så här:

- Under monopolkapitalets konsolideringsfas blir vägtransporten dominerande över järnvägstransporten. Det sker en växande åtskillnad mellan produktion och administration. Det uppstår en betydande arbetsdelning inom de olika storföretagen: lokal specialisering, teknisk regionalisering. Bland betydande lokaliseringsfaktorer kan nämnas expansionsmöjligheter, långsiktig säkerhet, statsunderstöd, nationell tullpolitik (för multinationella storföretag) och specialisering mellan städerna. Många småorter tenderar att försvinna. Arbetskraftens lokalisering får relativt större betydelse när transportmedlen utvecklas (för varutransporter), och de lokala marknaderna ersättes av nationella och multinationella marknader. Produktionen kan i högre grad lokalisera sig efter politiska aspekter: där, var arbetskraften är mest stabil och inte strejkar.

- Monopolkapitalismens aktuella fas präglas av storindustrins dominans. Många mindre företag underläggs de större (även om det inte alltid sker formellt-juridiskt). Det sker en växande internationell arbetsdelning. Ett och samma företags produktion delas ofta upp i geografiskt skilda enheter. Det sker en kvantitativ stagnation i metropolens tillväxt: mellanstora städer (regionala centra) får större betydelse. Gränsen mellan land och stad blir mera flytande: landsbygden underläggs mera och mera stadens funktioner (t.ex. sovstäder, rekreationsorter och utlokaliserad produktion). Tillväxten i lokala centra baseras mindre på lokala kapital än på storkapitalets "utdelegering" av rutinproduktion och rutinbeslut. Den växande regionala planeringen kan ses som en insamling av information till storföretagen om lokaliseringsfördelar i olika regioner.

Stadsstrukturens historiska utveckling beror i hög grad på produktionsenheternas utveckling. Det finns huvudsakligen tre typer av produktionsenheter under kapitalismen: 1. manufaktur (svarande mot övergången från feodalism till industrikapitalism), 2. traditionell storindustri (typisk för konkurrenskapitalismen) och 3. komplexa produktionsenheter (typiska för monopolkapitalismen). De tre typerna produktionsenheter representerar olika utvecklingsfaser hos kapitalismen, men de två första typerna existerar än i dag, dominerade av den tredje typen.

Manufakturen präglas av enhet mellan arbetskraft och arbetsmedel, medan arbetsföremålet är skilt från denna enhet. Dvs en hantverksmässig process: verktyget = "arbetarens förlängda arm". Arbetaren är fackutbildad och kapitalet domineras av handelskapitalet. Det är marknaden, och inte det produktiva kapitalet, som bestämmer arbetsobjektet (beställningsproduktion). Det produktiva kapitalet strävar dels efter att frigöra sig från handelskapitalet, och dels efter att rationalisera, dvs förbilliga (och devalificera) arbetskraften. Det fasta kapitalet i form av tomt och byggnader är stort, medan inslaget av maskiner är relativt litet. Inom byggbranschen är denna produktionstyp fortfarande vanlig. Produktionstypen är en övergångsform från hantverkspräglad till industriell produktion. Lokaliseringen bestäms främst av råvarorna och marknaden, och markägande har också stor betydelse. Idag anpassar sig denna typ av produktion i hög grad till andra produktionstyper. Den förändras, men är inte dynamisk, den styr inte utvecklingen. Om den flyttar, beror det inte så mycket på inre utveckling som på förändringar i omgivningen.

Traditionell storindustri: Enhet mellan arbetsmedel och arbetsobjekt. Arbetskraften är skild från både arbetsmedel och arbetsobjekt. Arbetsprocessen är inbyggd i maskinen. Arbetskraften är till stor del relativt utbildad och kapitalet domineras av industrikapitalet (som är i motsättning till bankkapitalet och som dominerar handelskapitalet). Produktionen expanderar efterhand på stället. Industribyggnaderna planeras efter aktivitetsuppdelningen, dvs efter cirkulationen av råvaror, varor, arbetskraft samt särskilda kontrollfunktioner.

Produktionsmedlen är mest betydande för lokaliseringen. Infrastrukturen och expansionsmöjligheterna är viktiga lokaliseringsfaktorer. Avståndet mellan produktionsstället och arbetskraftens bostäder växer. Den privata äganderätten till marken och uppdelningen på små tomter innebär ett hinder för produktionen (mera strukturellt än ekonomiskt).

Komplexa produktionsenheter: Produktionsenheten är varken besittande eller ägande. Olika produktionsenheter ägs av samma kapital, och styrs från samma centrum. Kapitalet domineras av finanskapitalet. Det införes en hög grad av elektronik i produktionen, och en ökad planering. Själva produktionsenheten har en mera allmängiltig karaktär: den kan lätt förändras inom de givna fysiska ramarna (jfr. kontorslandskap). Enstaka produktionsenheter tenderar bli små och flexibla. Det inträffar en åtskillnad mellan beslutscentrum - handel - forskning - produktion, och produktionen placeras, där det är socialt mest lönande (t.ex. där lönnivån är låg, arbetskraften stabil etc), dvs ofta i periferiregioner. De sociala förhållandena, inte de tekniska förhållandena, dominerar valet av produktionslokalisering.

Motsättningar mellan olika kapitalfraktioner inbördes beror delvis på karaktären hos deras produktionsenheter. Utöver att de nämnda typerna produktionsenheter leder till divergerande intressen beträffande lokalisering, marknadsstorlek, sammansättning och kvalifikationer hos arbetskraften m.m. kan divergerande intressen bero på om produktionsenheterna är "isolerade" från varandra, eller om de är beroende av (integrerade med) varandra. Under kapitalismens aktuella fas, dominerad av de komplexa produktionsenheterna, tenderar produktionen på nytt att decentraliseras geografiskt: Många relativt små produktionsenheter

lokaliserar sig där de får störst vinst (bl.a. beroende på arbetskraftens pris). Produktionens administration och ledning (beslutsfunktioner) koncentreras i särskilda beslutscentra. Handeln/cirkulationen koncentreras till särskilda kommersiella centra, och bostadsområdena läggs för sig. Kulturen och ideologien är ofta koncentrerad till de gamla stadskärnorna. Fritids/rekreatiomsområdena förläggs ofta utanför de statsbebyggda områdena.

Ovanstående generella marxistiska lokaliseringsteoretiska ansats kan inte vidareutvecklas och nyanseras inom detta forskningsarbets ram, och det kan inte heller användas detaljerat för att analysera den empiriska undersökningen. Dock kan den bidra till att få en bättre förståelse dels av den undersökta verkligheten, dels av de uttalanden och teorier, som kommer från näringslivets och statens sida. Vi skall nu se några exempel på karakteristik av center- och periferiregioner, av konjunkturers inverkan på den regionala utvecklingen och senare på förhållandet mellan statliga väg- och järnvägsplaner och regional utveckling. Detta skall bidra till att placera Köpenhamnsregionen i förhållande till Danmark som helhet. (4)

Akademiet for tekniske videnskaber (ATV), som är nära förbundet med flera danska storföretag, karakteriserar i rapporten "Trafiksektoren frem mod år 2000" center- och periferiregioner enl. följande:

Centerregioner:

- I centerregionerna och särskilt i de större städerna lokaliseras den nationella och väsentliga delar av den regionala servicen, i särskilt hög grad den service, som är knuten till storindustrin, som forskning, konsultverksamhet, finansiell verksamhet, offentlig administration m.m.
- Industri: Stor kapitalintensitet och stordrift. Typiska branscher: grafisk och kemisk industri samt järn- och metallindustri (dessa industriers andel av Nordöstsjällands totala industripersonal var 1973 ca 2/3).
- Centerregioner är inte beroende av en enstaka bransch eller företagstyp.
- En stor del av industriproduktionen i centerregionerna avsättes inom regionen, till andra industrier eller brukare.
- Stora företags administrativa huvudsäten ligger i regel i centerregionerna.

Periferiregioner:

- Stora företag planerar ofta filialer och produktionsavdelningar i utkantsregioner. En del av utkantsindustrin är således underlagd intressen, som finns utanför regionen.
- Utkantsregionerna har en stor, men absolut sett minskande primär näringssektor.
- Industri: I hög grad arbetsintensiv industri, med användning av ofacklörd arbetskraft (särskilt kvinnor). Typiska branscher: textil-, sko- och beklädnads- samt trä och möbelindustri och mindre företag inom järn- och metallbranscherna.

- I hög grad regionalt expanderande företag.
- Industrierna förläggs till utkantsområden huvudsakligen p.g.a. billigare arbetskraft där.
- Industrier i utkantsområden drabbas snabbast av kriser. Särskilt inskränkes filialer av centerregionernas företag snabbt.
- Men: kapitalintensiva företag med behov av billig arbetskraft fortsätter att finnas kvar i centerområdena. (5)

ATV-rapporten går också in på konjunkturernas inverkan på lokaliseringen, ett relativt outforskat ämne. Man menar, att högkonjunktur betyder en fortsatt selektiv industriutveckling i utkantsområdena, så att dessa även framgent domineras av arbetsintensiv industri och centerregionerna av kapitalintensiv industri. De interregionala godstransporterna kommer då att öka på grund av den decentraliserade produktionen. Köpenhamn och Århus väntas även i framtiden vara knutpunkter för industriexporten.

En långvarig lågkonjunktur skulle däremot betyda, att industrier i utkantsområdena läggs ner, och att utflyttningsincitamenten faller bort. Detta skulle också betyda, att de interregionala godstransporterna minskar.

Samma tendens finns i examensarbetet "Erhvervslokalisering i Hovedstadsområdet" (IVTB 1975), av Hans Ege Jørgensen och Ole Bach: De skriver att under högkonjunktur har ett företag i Hovedstadsregionen huvudsakligen två möjligheter att skära ner löneutgifterna: antingen genom att flytta till landsorten, där det finns billigare, men samtidigt stabil arbetskraft, och behålla samma industrialiseringsnivå, eller att rationalisera produktionen på oförändrad plats.

Under lågkonjunktur är utbudet av (billig) arbetskraft stort överallt. Därför kommer ovan nämnda incitament till att flytta ut bortfalla. Då kvarstår fördelarna med att förbli lokaliserad i Hovedstadsregionen (agglomerationsfördelarna). (6) Företag med många filialer har i regel sina viktigaste produktionsenheter i hovedstadsregionen eller nära landsortens viktigaste hamnar. Produktionsenheter på annat håll är ofta "buffertar" och är mycket konjunkturkänsliga. De kan startas och stängas - beroende på konjunkturerna.

Allmänt om Köpenhamn som dansk metropol.

Som tidigare nämnts, innebär "kraftcentrum"-teorin, att en metropol ses som en representant för näringslivet i metropolens inflytandeområde, och att Köpenhamnsregionen i den internationella "storstadskonkurrensen" representerar danskt näringsliv i förhållande till utländskt. Eller att Köpenhamn är det danska näringslivets och den danska statens kontaktpunkt med utlandet.

Det är inte alltid fallet, att varje land eller större ekonomisk region har en enda metropol. Ofta är det tal om en arbetsdelning, där olika städer huvudsakligen tillvaratar olika metropol-funktioner. Västtyskland är ett typexempel, där Bonn fungerar som huvudsaklig politisk metropol och Frankfurt/Main som ekonomisk metropol. Hamburg är av naturliga skäl centrum för de maritima

näringarna och med dem förbundna branscher. Västtyskland illustrerar också, att det inom samma stat kan finnas olika relativt autonoma ekonomiska regioner med egna ekonomiska och/eller politiska centra: t.ex. Bayern (München), Rhen-Ruhrområdet (med flera centra: Frankfurt, Köln, Düsseldorf) och Nordtyskland (Hamburg).

Danmark karakteriseras däremot av, att det endast finns en utpräglad metropol: Köpenhamn. Köpenhamns roll som metropol är historiskt betingad: P.g.a. det fördelaktiga handels- och strategiska läget vid Öresund blev Köpenhamn redan under medeltiden Danmarks ledande handels-, kultur- samt politiska centrum. De goda transportmöjligheterna och tillgången till arbetskraft gjorde Köpenhamn på 1800-talet till landets viktigaste industricentrum. Speciellt de större industriföretagen, med stora marknader, och utlandskontakter, kom att koncentreras till Köpenhamn. I landsorten växte främst upp mindre industrier, oftast i anknypning till lantbrukssektorn, och med lokala marknader. Bland annat p.g.a. Köpenhamns perifera läge, framför allt i förhållande till Jylland och dess jordbruksområden, har det sedan länge funnits en viss konkurrens mellan Köpenhamn och Hamburg som metropoler. Via politiska medel, bl.a. tullpolitik, blev Köpenhamns ställning som dansk metropol konsoliderad. När Nordslesvig blev danskt 1920 innebar detta samtidigt att Köpenhamns inflytandeområde utvidgades på Hamburgs bekostnad. Under senare år har Jyllands förbindelser med Hamburg åter ökats, och Hamburg övertar en stor del av Köpenhamns roll som export-/importhamn för (hela) Danmark. Danska statens nuvarande prioritering av en Storabältsbro (framför en Öresundsbro) kan vara en strävan att förstärka banden mellan Jylland och Köpenhamn.

Dessa frågor tas upp i senare avsnitt. De illustrerar dels något av den internationella "storstadskonkurrensen" och något om motsättningar inom landet. Köpenhamns roll som metropol varierar med olika branscher och funktioner, och marknads- och inflytandeområdena följer inte alltid riksgränserna. Som tidigare nämnts kan inom vissa funktioner hela eller delar av Danmark vara uppland för andra nationers metropoler (speciellt Hamburg), och på andra områden kan Köpenhamn vara centrum även för utländska regioner (t.ex. Skåne eller hela Skandinavien).

De internationella relationerna och motsättningarna - som bestämmer Köpenhamns roll i förhållande till andra metropoler - antas av flera av näringslivets teoretiker dominera relationerna och motsättningarna inom landet. T.ex. uttalade Niels Hoff i Dansk Arbejdes Københavnsudvalgs 25-årsjubileumsskrift 1967 att det också var till nytta för landsortsstäderna, om Köpenhamn hävdade sig i den internationella storstadskonkurrensen. (7)

Den konkreta utvecklingen i en storstad som Köpenhamn betingas naturligtvis inte endast av Köpenhamns roll som metropol. Stadsområdets strukturella utveckling beror även på regionalt eller lokalt betingade funktioners utveckling och lokalisering: t.ex. kommunal service, köpcentra etc. Det finns dock mycket, som tyder på, att de faktorer, som är dominerande för huvudstadsregionens utveckling som helhet, är de faktorer, som är knutna till Köpenhamns roll som centrum för verksamheter och funktioner, som har ett inflytande långt utöver regionens gränser.

I detta sammanhang kan också nämnas, att regionalt arbetande företag kan ha intresse i marknadsutvidgning genom utvidgning av regionen. T.ex. kunde en Öresundsbro betyda, att många företag i Köpenhamnsområdet skulle få en marknadsutvidgning i Skåne. 1968 ansåg Dansk Arbejdes Københavnsudvalg, att en Öresundsbro var mera brådskande än en Storabältsbro. Detta kan bero på deras förhoppningar till nya marknader i Skåne. I dag lägger de större vikt vid en bro över Stora Bält, vilket kan förmodas bero på en ökad konkurrens med företag i Hamburg.

Det är inte metropolens kvantitativa storlek som är avgörande för dess "styrka i storstadskonkurrensen". Det förhåller sig snarare så att kvalitativt "starka" metropoler har haft en tendens till att också kvantitativt växa sig stora. Detta gällde dock främst under tidigare skeden av industrialismen, när den industriella produktionen var en mycket viktig faktor för metropolens "styrka", och när redan uppnådda agglomerationsfördelar började attrahera allt fler verksamheter, även sådana, som inte hade något egentligt behov av att ligga nära överordnade ekonomiska och politiska centra. I dag utjämnas i hög grad skillnaderna mellan olika landsändar, vad gäller lokaliseringfördelar för produktion och andra funktioner av mera rutinartad karaktär. Det uppstår en tendens till att dylika funktioner flyttar ut från metropolregionerna. Själva produktionen tenderar att decentraliseras medan transaktioner, försäljning och beslutsfunktioner centraliseras. Metropolens "styrka" blir beroende av en "raffinering" och specialisering. Poul Lyager uttrycker i "Udvalgte storbyfunktioners lokalisering i København" (8) generellt tre krav på en modern metropol:

- Utbud av högt specialiserad och högt kvalificerad service.
- Utbud av differentierad och kvalificerad arbetskraft.
- Stor internationell tillgänglighet.

Köpenhamns hamn är ett exempel på en storstadsfunktion i snabb förvandling. Idag sker en allt större del av godstransporterna utanför Köpenhamns hamn, och den oceangående trafiken koncentreras till utländska hamnar, t.ex. Hamburg och Göteborg, medan den sjötrafik, som finns kvar i Danmark i högre grad har danska provinshamnar som destination, t.ex. Esbjerg och Århus, eller oljehamnen i Skälskør. Detta illustrerar något av metropolens ändrade roll idag, och en viss regional utjämning vad gäller produktionens och handelns materiella sida. Som tidigare nämnts är en viss regional decentralisering typisk för kapitalismens nuvarande utvecklingsfas. Men det är en decentralisering till lokala "utvecklingspoler" i de olika regionerna. I Danmark betyder detta en koncentration till de större orterna i "det stora H-et", dvs längs de överordnade trafikstråken Köpenhamn-Esbjerg, Helsingör-Köpenhamn-Rødby och längs Jyllands östkust (Flensburg-Århus-Ålborg-Frederikshavn). Såväl 1975 års vägplan som den nya järnvägsplanen "DSB-plan 1990" förstärker denna tendens.

DSB har också ett företagsekonomiskt intresse att ersätta tåg-färjeleder med fasta broförbindelser, då detta betyder, att DSB kan minska sina egna investeringsbehov och spara personal. Detta betyder att DSB är intresserad av en Öresundsbro (Helsingör-Helsingborg) och en Storebältsbro, och - i tredje prioritet - en

Rødby-Puttgardenbro. Detta är också ett led i arbetet för att få en så stor del som möjligt av trafiken mellan på den ena sidan Sverige och Norge och Centraleuropa på andra sidan att gå via DSB:s järnvägsnät. Dvs DSB:s egna ekonomiska intressen får också nationella och internationella konsekvenser.

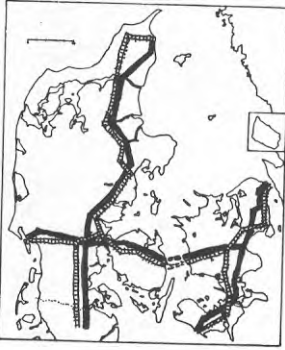




Fig. 1. "Det stora H-et"; Danmarks viktigaste transportaxlar. Vägarna E 3, E 4 och E 66 samt huvudjärnvägslinjerna Helsingør-Rødby, Fredrikshavn-Padborg samt Köpenhamn-Esbjerg.

-  Europavägarna E 3, E 4 samt E 66
-  Huvudjärnvägarna

I nästa avsnitt genomgås några vanliga teoretiska resonemang om faktorer, som ligger bakom metropol- och storstadstillväxten.

"DET EKONOMISKA KRAFTCENTRET" OCH "DEN INFORMATIONSTÄTA OCH INNOVATIONSRIKA MILJÖN".

Exempel på litteratur om ämnet.

Folke Kristensson utvecklade i sitt arbete "Människor, företag och regioner" (9) en lokaliseringmodell, som var avsedd att användas i samband med Stockholms regionplanering. Liksom de flesta lokaliseringsteoretiker tar han utgångspunkt i näringslivets behov och intressen, och utgår från, att storstäderna gav möjlighet till en högre produktivitet, snabbare anpassning till förändrade marknadsförhållanden och en mera varierad och mindre sårbar arbetskraft. Företag med snabba ändringar i produktionsteknik och efterfrågan har ett stort behov av fysiska kontakter, kommunikation och stordriftsfördelar. Folke Kristensson menar, att det är de direkta personkontakterna mellan höga beslutsfattare inom näringsliv, statsapparat etc som är kärnan i metropolen, och som är cityområdets viktigaste innehåll. Utöver Kristenssons uppdelning av storstaden i cityområde (med de högsta beslutsenheterna), halvcentrala områden (med kvalificerad produktion, forskning, utbildning, information) och ytterområden (rutinverksamhet), indelar han hela landet på motsvarande sätt i mera centrala och mera perifera regioner. (Fig. 2-4) I förhållande till Centraleuropa ses Sverige som ett perifert område, och i Stockholms regionplanförslag 1966 betonades, att Stockholm måste vara ett "kraftcentrum", om Sverige skulle kunna klara sig i den internationella ekonomiska konkurrensen. På motsvarande sätt vill danska näringslivsorganisationer och politiker bygga ut Köpenhamn till ett "nordiskt kraftcentrum".

Folke Kristensson lägger stor vikt vid att betrakta drifts- och beslutsenheter var för sig, och betonar betydelsen av kontakten mellan olika beslutsenheter mera än kontakten mellan de enskilda företagens besluts- och driftsenheter. Han lägger större vikt vid de ytte förhållandena än företagets inre förhållanden. Andra undersökningar, t.ex. Institut for Centerplanlaegnings studier av lokaliseringfaktorer i Göteborgsregionen och på Fyn pekar på, att företagets interna kontakter och funktionsduglighet är viktigare än "external economies", dvs samlokalisering med andra företag, eller samlokalisering av flera företags beslutsenheter. De kommer fram till, att de flesta företag är mera betjänta av att hela företaget (både ledningen och själva arbetsprocessen) är lokaliserat samlat ("under ett tak") och att utvidgningsmöjligheter och flexibilitet är viktiga faktorer för val av lokalisering, speciellt när det gäller nylokalisering.

Det måste dock påpekas två förhållanden:

- Företag med många filialer och produktionsenheter kan naturligtvis inte har direkt närhet mellan den översta företagsledningen och samtligaproduktionsenheter. I de allra flesta fall har sådana företag sina huvudkontor lokaliserade till storstadsregioner (metropoler), ofta i deras cityområden.

- De undersökta företagen i Göteborg och på Fyn omfattade till stor del mindre, mera lokalt anknutna företag, och studierna omfattade huvudsakligen företag, som flyttade inom de respektive regionerna, och som därför både före och efter flyttningen kunde dra fördel av vissa storstadsfördelar i Göteborg resp. Odense.

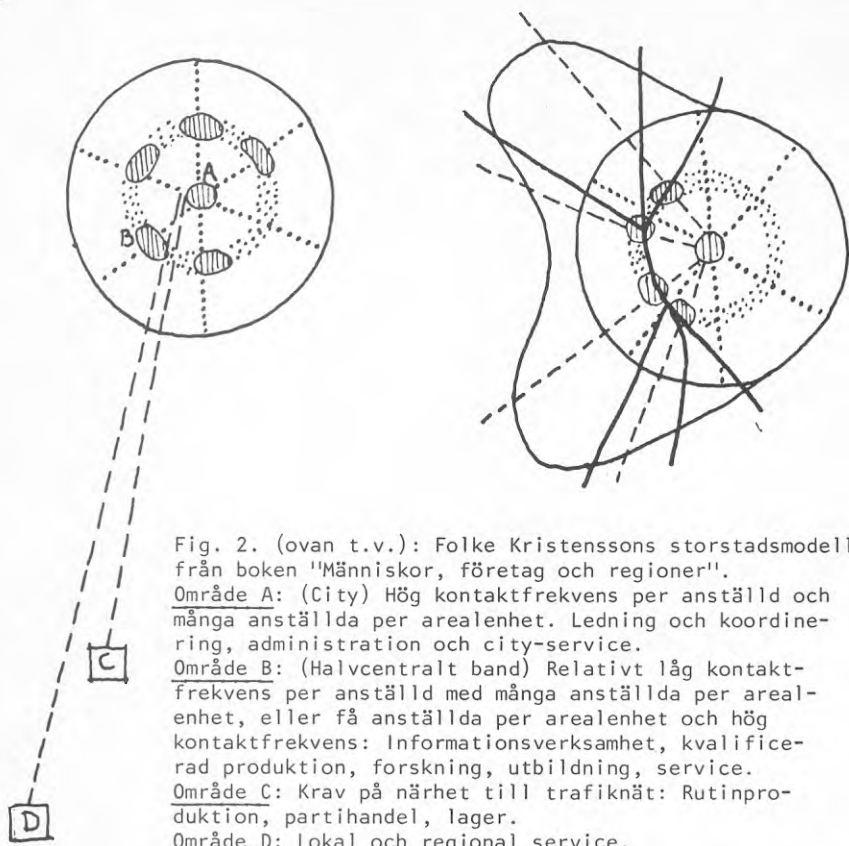


Fig. 2. (ovan t.v.): Folke Kristenssons storstadsmodell, från boken "Människor, företag och regioner".

Område A: (City) Hög kontaktfrekvens per anställd och många anställda per arealenhet. Ledning och koordinering, administration och city-service.

Område B: (Halvcentralt band) Relativt låg kontaktfrekvens per anställd med många anställda per arealenhet, eller få anställda per arealenhet och hög kontaktfrekvens: Informationsverksamhet, kvalificerad produktion, forskning, utbildning, service.

Område C: Krav på närhet till trafiknät: Rutinproduktion, partihandel, lager.

Område D: Lokal och regional service.

Fig. 3. (ovan t.h.): Folke Kristenssons modell anpassad till Storstockholm, enligt regionplanekontoret i Stockholm.

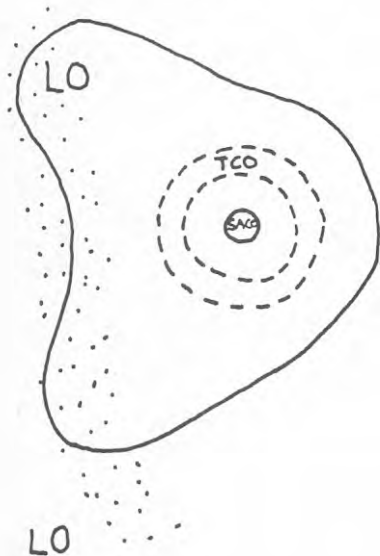


Fig. 4. Några kritikers beskrivning av Folke Kristensson-modellens sociala konsekvenser: I City arbetar främst SACO-medlemmar, i de halvcentrala områdena TCO-medlemmar och i periferin LO-medlemmar.

Personkontakterna som urbaniseringsfaktor har beskrivits av Bertil Thorngren i hans studier "Regionala external economies" och "Kommunikationsundersökning vid statliga myndigheter".

I den förstnämnda studien utgår Thorngren från att stordriftsfördelarna vid koncentrationen av den fysiska produktionen till färre med större driftsenheter har ökat i takt med transportkostnadernas minskade betydelse och den teknologiska utvecklingen, men menar, att det inte är stordriften som sådan, som är en direkt orsak till koncentrationen i stora tätortsregioner. Denna koncentration har mera indirekta och komplexa orsaker. Thorngren uttrycker några av sina huvudtankegångar så här:

"Masskonsumtionssamhället ställer (...) också krav på en snabb anpassning till skiftningar i konsumtionens volym och inriktning samtidigt som produktionstekniken undergår snabba förändringar. Detta krav på flexibilitet kan inte alltid tillgodoses inom den enskilda driftsenheten. Snabb tillgång till en 'pool' av personal, underleverantörer och företagsservice kan däremot ge möjlighet till flexibilitet i förening med en långt driven specialisering inom de enskilda enheterna. Grupper av närbelägna driftsenheter kan därför tänkas vinna fördelar utöver de rena stordriftsfördelarna." (10)

Ökad långvarig kapitalbindning ökar betydelsen av tidig och snabb information och tillgång till kvalificerade konsulter kan betyda, att stora onödiga kostnader kan elimineras.

"Samverkan mellan enheter förefaller ofta att vara hårt specialiserad. Beslutsverksamheter binds samman av direkta personkontakter och utomstående funktioner inriktade på att betjäna beslutsenheter. Driftsenheter kan tänkas dra fördel av gemensamt utnyttjande av materiella och personella resurser". (11)
Företagens tidigare hierarkiska struktur ersättes av allt mera specialiserade delar. Kommunikationerna mellan de olika företagsdelarna är ofta av rutinmässig karaktär, medan "kontakterna mellan beslutsenheter däremot kan väntas ske mellan snabbt växlande kombinationer av kontrahenter och ha ett starkt inslag av förhandling" (12) De mera avancerade kontakterna kräver direkta personkontakter.

Bertil Thorngren utgår från att den spontana samverkan mellan företagsenheter innebär att "de i poolen ingående företagen utnyttjar sidoeffekter av varandras handlande, dvs resurser, som annars inte skulle ha ingått i den ekonomiska processen". (13) Hans undersökning går ut på att visa, om regionala skillnader mellan dessa 'poolers' sammansättning och dimensionering kan väntas ge upphov till produktivitetsskillnader mellan företag i olika geografiska lägen. Liksom Folke Kristensson skiljer Thorngren på beslutsenheter och driftsenheter. Beslutsenheterna är beroende av informationsflöden och driftsenheterna av materialflöden. Dessa flöden sker snabbare och effektivare, om det finns motsvarande 'pooler'. En 'informationspool' innebär således produktivitetstvinst och inom en lokal koncentration av företagsenheter, eller, med andra ord, en koncentration av företag, service och konsulter m.m., som kan bidra till att ge varandra information, som kan leda till snabbare ekonomisk utveckling. Thorngren skriver, att direkta, "beställ-da" informationsflöden ofta är av sådan karaktär, att direkta

personkontakter inte behövs, medan "sidoflöden" oftare förmedlas genom direkta personkontakter och brukar beröra befattningshavare på högre nivå.

Vid jämförande studier av "external economies" i olika regioner är det otillräckligt att studera prisskillnader. Man måste också se på strukturen av faktorkombinationer som kan ge andra effektivitets- och produktions fördelar. Här kommer arbetskraftens kvalifikationer in liksom kontaktmöjligheterna. Thorngren skriver, att branschbegreppet blir mindre intressant i lokaliseringanalysen. Till synes likartade företag (inom samma el. liknande branscher) avviker från varandra beroende på vilka möjligheter den regionala omgivningen ger till faktorsubstitution och utnyttjande av externa skalfördelar. Samtidigt blir delprocesser och funktioner inom skilda branscher allt mer likartade. Thorngren betonar sambandet mellan omgivningen och de studerade enheternas beteende, där anpassningen till omgivningen också kan innebära t.ex. ett sammanförande eller en uppsplittring av ett antal skilda funktionella enheter inriktade mot skilda delmål.

Thorngren undersökte konkret kontaktförhållanden hos ett koncernföretag, vars huvudkontor flyttats från Stockholm till en ca 100 km avlägsen stad med ca 100 000 inv. Man studerade företagets kontakter med omvärlden 4 månader före och 8 månader efter utflyttningen. Avsikten var bl.a. att genom ett studium av enhetens anpassning till de förändrade förutsättningarna söka isolera mera generella skillnader mellan olika flödestyper.

Några huvudtendenser från undersökningens resultatet:

- "Okontrollerbara flöden" (kontakt med myndigheter, intresse- och forskningsorgan m.m.) har i högre grad än andra bibehållits på högre beslutsnivå och överförts till mer oformaliserade media, samtidigt som anknypningen till den föregående lokaliseringssorten snarast förstärkts.
- Ekonomiskt kontrollerbara flöden (kontakter med kunder, leverantörer m.m.) har i större utsträckning delegerats och varit möjliga att överflytta till kontrahenter på den nya lokaliseringsorten. Beroendet av oformaliserade media förefaller dock oförändrat.
- Interna flöden (egna driftsenheter) har utsatts för den kvantitativt starkaste förändringen. Påtagligast är den mycket kraftigt ökade kontakten med driftsenheten på den nya orten. Anknypningen till övriga driftsenheter har nkgot försvagats och överflyttats till lägre beslutsnivåer än tidigare.
- Övergång till mer formaliserade media - tele, brev, telex - har varit mycket begränsad, obefintlig för okontrollerbara flöden. Detta kan tolkas som att en övergång från oformaliserade till formaliserade media är svår att genomföra för många typer av informationsflöden. (14)

Bertil Thorngren sammanfattar resultaten så här:

- Kontakter med utomstående organ som myndigheter, intresse- och forskningsorganisationer etc berör huvudsakligen de högsta beslutsnivåerna och sker i stor utsträckning genom direkt

personkontakt.

- Kontakter med kunder och leverantörer berör något lägre beslutsnivåer och överförs i något högre utsträckning med telefon och brev.
- Kontakterna med egna driftsenheter berör huvudsakligen de lägsta beslutsnivåerna och överförs i stor utsträckning med 'avstånds-
okänsliga' media som telefon och brev.
- De högsta beslutsfattarna har trots kraftigt ökade restider upprätthållit kontakten med utomstående organ men delegerat kund- och leverantörkontakter till medelhög nivå.
- Kontakter med egna driftsenheter har på motsvarande sätt delegerats från medelhög till lägre nivåer.
- Övergång till telefon- och brevkontakter har skett endast för kontakterna med egna driftsenheter samt i lägre utsträckning för kunder och leverantörer. Telexkontakterna berördes inte av omlokaliseringen.
- Inte bara den egentliga företagsledningen, men även medelhöga beslutsfattare ägnar ofta mera än halva sin arbetstid åt kontakter med omvärlden, förberedelsestider oräknade. (15)

Thorngren drar bl.a. följande slutsatser:

"Detta innebär att ett ökat informations- och samordningsbehov mellan och inom företag kan ta sig uttryck i en fortlöpande rumslig koncentration av beslutsenheter inriktade på personkontakter med varandra och med myndigheter, organisationer och forskningsorgan. Behovet av kund- och leverantörkontakter kan ofta komplettera men sällan dominera denna utveckling. Ökade inslag av teletekniska hjälpmedel kan underlätta denna process främst genom att frigöra beslutsenheter och driftsenheter från varandra. Driftsenheter kan vinna fördelar med hänsyn till personal- och belastningsutjämning i anslutande eller avskilda koncentrationer dominerade av likartade enheter. Lokalisering av driftsenheter i 'isolerade' lägen kan kräva mycket stora eller mycket stabila produktionsvolymmer. Allt detta får naturligtvis ännu endast betraktas som en samling arbetshypoteser med viss verklighetsanknytning. Fortsatta och omfattande teoretiska och empiriska studier är nödvändiga för att belägga dem". (16)

Thorngren har fortsatt med att studera kontaktmönstret hos 34 statliga myndigheter i Stockholm. I studierna skildes tre typer av kommunikationer:

- "Programkommunikationer": en stor del av en myndighets arbete är löpande kontakter med andra myndigheter, organisationer eller enskilda personer. En sådan kommunikation sker ofta via välutvecklade kanaler och som enstaka frågor/svar mellan olika beslutsfattare.

- "Planeringskommunikationer": en annan del av myndighets arbete handlar om att ändra eller vidareutveckla igångvarande verksamhet inom eller utanför myndigheten.

- "Orienteringskommunikationer": denna del av en myndighets kommunikationer med omvärlden har till mål att skapa en grundval för kommande verksamhet. Den kan betecknas som förutsättnings- skapande. (17)

Undersökningen visar följande:

- Tidsinsats, deltagarantal och inplaneringstid skiljer sig mycket för de tre kommunikationstyperna. Orienteringskommunikationerna har genomgående de högsta värdena och programkommunikationerna de lägsta.

- Kontaktfrekvensen skiljer sig också markant för de tre grupperna. Planeringskommunikationerna representerar de intensiva kontakterna mellan personer, som har nära och regelbundna kontakter. Programkommunikationerna representerar ett mindre intensivt kontaktnät - kontakt till ett större antal ständigt växande personer.

- Kontaktens riktning och omfång: Orienteringskommunikationer har en hög andel ömsesidiga kontakter - översiktlig bred information. Planeringskommunikationer har karaktär av få informationer som underlag för mera avgränsade frågor. Programkommunikationer ger svar på en enda avgränsad fråga vid varje enskild kontakt.

I undersökningen utgjorde programkommunikationerna 60 %, planeringskommunikationerna 33 % och orienteringskommunikationerna 9 %. Personkontakternas fördelning mellan de tre grupperna var 25 %, 25 % och 50 %.

Möjligheter att upprätthålla kontaktnät vid nylokalisering:

- För programkommunikationer är möjligheten till samlokalisering av större vikt.

För orienteringskommunikationer är åtgärder utanför områdena kommunikation och lokalisering av större betydelse.

Kontakterna de olika myndigheterna emellan var lite utvecklade jämfört med kontakterna mellan de olika myndigheterna och deras speciella omvärldar. (18)

Carl Gjellerup skriver i "Industriens krav til industriområder" hur kontaktbehovet mellan industri och forskning bör vara ledande vid lokalisering av nya industriområden. T.ex. är det en fördel för industrier, baserade på avancerad och snabb teknologisk utveckling, att vara lokaliserade nära Danmarks Tekniske Højskole i Lundtofte eller vid Forskningsinstituttet i Birkerød. Lokaler för mässor och internationell och nationell marknadsföring har fördel av att vara belägna nära näringsekonomisk och samhällsvetenskaplig forskning och högre utveckling. Gjellerup uppdelar kontaktformerna i tre kategorier:

- snabba, konstaterande kontaktkanaler
- informerande kontaktkanaler,
- de svårlösta problemens kontaktkanaler (19)

Den första kategorin används vid rutinarbete (bl.a. vid inköp) och omfattar 70 % av alla kontakter, som etableras. Den andra formen har större informationsbredd för båda parter, men lämpar sig inte för utvecklingsarbete. Företag med väl inarbetade

produkter hör hemma här. Vid den tredje kontaktformen, som omfattar 5 % av alla kontakter till omgivningen, räknas uteslutande med personkontakter. Här kan man inte vänta sig, att tekniska hjälpmedel kan ersätta det personliga mötet. En firma med en snabbt föränderlig utveckling, inriktad på produktutveckling, forskning och innovation tillhör denna kategori.

Peter Hall kommer i sin bok "Världsstäderna" in på metropolens - kontaktcentrats - roll:

"Vägen till ekonomiska framsteg går inte längre via den fysiska produktionens grova processer, utan i ökad uppmärksamhet på forskning och utveckling samt bättre förståelse av produktionens organisation och försäljningsprocesserna". Dvs det är i cirkulationssfären (speciellt försäljningen), och inte i produktions- sfären, som flaskhalsarna i kapitalets omslag ligger.

"Det är tydligen fullt möjligt att i en värld, som alltmer sysslar med överföring och mottagande av information, mycket få centra kan hävda sig i konkurrensen - och att i ständigt högre grad världens ekonomiska liv kommer att koncentreras till ett fåtal stora informationscentra". De direkta personkontakterna ges stor betydelse: "Vissa transaktioner bör sluta med handskakning, slagsmål eller omfamning". De direkta personkontakterna sker bäst i storstadsregioner, men inte nödvändigtvis i cityområdena. (20)

Förhållandet mellan personkontakter och urbanisering har också behandlats i utredningen "Urbaniseringen i Sverige", SOU 1970:14. Den s.k. flygundersökningen, som registrerar kontakter över långa avstånd, visar, att arbetsställen inom näringsgrenarna industri, offentlig förvaltning och handel har det största antalet externa personkontakter. Ett betydande antal kontakter avser också arbetsställen inom intresseorganisationer och uppdragsverksamhet. Intresseorganisationerna och den offentliga förvaltningen är de mest kontaktberoende näringsgrenarna, och dessa, samt vetenskaplig verksamhet har de största externa personkontakterna inom respektive näringsgren. (21)

Undersökningen visar också, att högre befattningshavare i större utsträckning än lägre använder sig av direkta personkontakter, och att det till allra största delen är höga befattningshavare, som är inbegripna i direkta personkontakter utanför den egna tjänstgöringsorten. Högre tjänstemän tar ofta initiativ till kontakt och har inte det begränsade kontaktfält som lägre tjänstemän har. Högre befattningshavare har en stor del icke-programmerad informationsbehandling. Storstadsregionen Stockholm spelar en avgörande roll i informationssammanhang i Sverige.

Förhållandet mellan personkontakter, regional specialisering och speciella storstadsfördelar samt urbaniseringsprocessen är också behandlat i James H. Johnson: "Stadsgeografi - en introduktion" (Stockholm 1972), i "Produktionskostnader och regionala produktionssystem" (SOU 1974:3) och på 1960-talet av Gunnar Törnqvist i "Studier i industrilokalisering" (Stockholm 1963).

James H. Johnson betonar i ett avsnitt om nutida faktorer bakom

urban tillväxt, att den tunga industrin får en relativt mindre betydelse för urbaniseringen, men att den lättare industrin, med fördel av nära kontakt till nationella och internationella marknader, har större betydelse. I storstaden finns de speciella fördelarna för industrin, att det finns större utbud av kvalificerad arbetskraft, nära förbindelser med andra tillverkare av besläktade produkter samt stor tillgänglighet till underordnade tjänster (t.ex. reklambyråer och partihandlare).

Den moderna urbana tillväxten gynnas även av ökningen av den andel av de tekniskt utvecklade ländernas befolkning, som är sysselsatt i tertiära arbetsfunktioner, bl.a. genom statsmakternas ökade inblandning i näringslivet och ekonomin. Johnson nämner vidare, att "de största urbana centra tenderar att ha en större del sysselsatta i den tertiära sektorn, vilket beror på att deras större centralitet gör det lättare att utnyttja deras mer specialiserade tjänster".

Koncentrationen till storstäderna beror också på "sociala faktorer", där Johnson bl.a. nämner, att kulturutbud och "image" lockar företagsledare (och därmed deras företag) och dessutom innebär fält för ny kapitalinvestering och nya arbetstillfällen (bl.a. turism). Vidare måste man ha i minnet, att den naturliga folkökningen (födelseöverskottet) i storstäderna har stor betydelse för den absoluta befolkningsutvecklingen.

Städernas ökade fysiska utbredning främjas vidare av bilismen. Varje stad kan utbreda sig över större ytor, utan att "kvävas" funktionellt. (22)

Den ojämna regionala utvecklingen beror bl.a. på regionala kostnadsvariationer för företagen mellan olika regioner. Bl.a. beror dessa kostnadsvariationer på faktorer som olika transportkostnader, regionala löneskillnader, skillnader i "external economies" och på statlig lokaliseringspolitik. Detta leder till att olika typer av företag har olika lokaliseringfördelar i olika regioner. Johnson och Törnqvist har speciellt undersökt transportkostnadernas betydelse för de regionala kostnadsvariationerna.

Johnson nämner den allmänna tendensen, att utvidgade marknader och större specialisering mellan företagen leder till längre transporter. Han nämner, att "institutioner, som har att göra med transporter och handel expanderar snabbast på de strategiska platser, som kontrollerar en stor marknad och utgör länkar i distributionen av varor över långa sträckor", och att detta naturligtvis betyder en växande sysselsättning på sådana platser. Speciellt övergången mellan olika transportmedel, dvs transportterminalerna, koncentreras till de mest tillgängliga orterna, och bildar ofta kärnan i en urbanisering.

Törnqvist betonar, att idag har transportkostnaderna i regel en underordnad betydelse för produktionskostnaderna, och att transportkostnadernas regionala variation oftast är relativt liten. I vissa, transportorienterade, branscher har transportkostnaderna dock en stor betydelse: Inom byggnadsmaterial- och isoleringsmaterialbranscherna nämnes att transportkostnaderna uppgår till 15-20 % av produktionskostnaderna, och att det finns en 30 %-ig regional kostnadsvariation (i Sverige). Dvs de regionala kostnadsvariationerna kan uppgå till 6 % av ett byggföretags

sammanlagda produktionskostnader.

De transportorienterade industrierna är främst av två slag: Råvaruorienterade industrier, som järn- och stålverk, viss sten- och träindustri; företag där råvaran är geografiskt koncentrerad, skrymmande och/eller lättförstörbar. En annan typ av de marknadsorienterade industrierna, t.ex. cement- och betongvarufabriker, tegelbruk, bryggerier och mejerier. Törnqvist nämner, att "för lokalt marknadsorienterade industrier torde höga transportkostnader i många fall utgöra en form av 'tullskydd'", och "anläggningarna repellerar varandra". I många fall betyder dock vinsterna p.g.a. koncentration och stordriftsfördelar mera än högre transportkostnader.

De flesta industriföretag, och speciellt de expanderande industribranscherna, är dock enligt Törnqvist rörliga ur transportkostnadssynpunkt (i regel mindre än 1 % variation). Till dessa industrier hör bl.a. järn- och stålindustrin och annan metallmanufaktur, guld, silver, nysilvervaror, mekaniska verkstäder, diverse transportmedelindustri (ej varv), elektroteknisk industri, möbel-, textil-, plast-, läkemedels-, gummi- och pälsindustrin m.m. Transportkostnaderna omfattar oftast under 2 % av produktionskostnaderna. Enligt Törnqvist var i början på 1960-talet ca 1/3 av industriarbetsställena med 50 % av de industrianställda rörliga ur transportkostnadssynpunkt.

Allmänt äger den industriella expansionen rum inom högfördelade industrier, medan basindustrierna (som ofta är mera transportorienterade) har ett stagnerande antal sysselsatta.

De regionala lönevariationerna behandlas av Törnqvist och i SOU 1974:3. Enligt Törnqvist var de regionala lönevariationerna för manliga anställda inom industrin i början på 1960-talet ca 20-25 % och för kvinnliga 15-20 %. Törnqvist studerade ett antal företag inom konfektions- och verkstadsbranscherna, och fann, att lönekostnaderna var 30-35 % av produktionskostnaderna, och den regionala lönevariationen 5 % av produktionskostnaderna. Detta var således en större variation, än vad transportkostnaderna för dessa branscher hade. För de ur transportkostnadssynpunkt rörliga industrierna är löneutgifterna vanligen en betydande kostnadspost, ofta den största. Ofta är löneskillnaderna av tillfällig eller kortvarig karaktär, och dessutom är ofta produktionsresultatet och produktiviteten bättre, där arbetslönen är högre. Därför menar Törnqvist, att "anförda kostnadsvariationer torde ha betydelse främst i extremfall".

SOU 1974:3 sammanfattar om produktivitetsskillnader och kostnads samband inom tillverkningsindustrin:

- Produktiviteten, uttryckt som förädlingsvärde per anställd är högt för industrin i storstadsregionerna. Detta beror främst på, att industrin i dessa regioner är mera kapitalintensiva och använder större anläggningar än i resten av Sverige.

- Företagen kan kompensera en stigande lönenivå genom att använda ny produktionsteknik och arbetskraftbesparande maskiner. Resultatet av denna anpassning blir en ökad produktivitet, som gör det möjligt för företagen att betala högre löner. På detta sätt medför en hög produktivitet i de flesta fall, att lönenivån också är relativt hög.

- Produktiviteten och lönenivån utvisar ett positivt samband med arbetskraftens ålderssammansättning och utbildningsnivå.
- Förhållandena på den lokala arbetsmarknaden har betydelse för lönenivån. På de lokala arbetsmarknader, som präglas av brist på ledig arbetskraft, utgör lönekostnaderna en större andel av produktionsvärdet, än vad tillfället är på arbetsmarknader med större arbetskraftsreserv.
- Industriföretag i höglöneregioner använder ofta en mera kapitalintensiv produktionsteknik än företag inom samma bransch i låglöneregioner.
- För de flesta branscher och sektorer finns vissa möjligheter att variera kapital- och arbetskraftsförhållanden i relation till utnyttjandet av marken. Markkostnaderna inverkar på företagens räntabilitet, och kan reduceras genom att företagen ökar lokalytan, maskinkapitalet och arbetskraftsmängden per kvm tomt-yta. (23)

SOU 1974:3 behandlar också företagsservicens betydelse för produktionskostnaderna. En undersökning av A-regionerna Malmö-Lund-Trelleborg, Borås, Skellefteå och Kopparbergs län visar, att inom tillverkningsindustrin är det livsmedelsindustrin, den kemiska industrin, grafisk industri och verkstadsindustri, som är serviceföretagens största kunder. Under senare år har efterfrågan efter företagsservice ökat kraftigt. Detta beror bl.a. på, att många småföretag inte har möjlighet till att anställa ett växande antal specialister inom sin egen organisationsram. I SOU 1974:3 behandlas vidare regionala produktions- och kontakt-system: Analyser av de kopplingar, som förekommer mellan olika regioner och sektorer beträffande varuleveranser, personkontakter och telekontakter visar, att de större företagen i en region ofta är starkt baserade på försäljning till hela Sverige och till utlandet. De mindre företagen i en region är ofta beroende av försäljning till de större företagen inom regionen. Tillsammans bildar de olika företagen i en region ett sammanhängande produktionssystem. Ju starkare tillknytning företagen har till varandra i form av kontakter och varuleveranser, desto mera integrerat är det regionala produktionssystemet. En hög integrationsgrad medför stora möjligheter för de enskilda företagen att specialisera sig på avgränsade produktionsområden. Inom ett regionalt produktionssystem kan ett särskilt intensivt leveransutbyte mellan företag i ett par eller flera branscher finnas. De företag eller branscher, som utvisar ett mera omfattande samarbete i form av köp och försäljning av varor och tjänster kan sägas ingå i ett teknologiskt utvecklingsblock. Analyser visar, att de branscher, som ingår i ett sådant lokalt eller regionalt utvecklingsblock uppnår vissa produktivitetsfördelar i förhållande till andra branscher. Många block är dock uppbyggda omkring så komplexa slutprodukter, att de omfattar kopplingar mellan en mängd olika företag och branscher. Det är då inte längre möjligt att tala om lokala eller regionala utvecklingsblock, utan det är i stället en fråga om mellanregionala kopplingar mellan branscher. (24)

Törnqvist nämner två typer av kontaktorienterade produktionsenheter, där personkontakter, bl.a. kundkontakter, är viktigare än t.ex. godstransporter:

- De egentliga metropolfunktionerna: "Vidare kan nära kontakt med händelser, nyhetsförmedlande organ och administration vara en viktig förutsättning för produktionen (t.ex. tidningstryckerier). Slutligen kräver vissa typer av tillverkning tillgång till mycket högt kvalificerad personal och kontakt med forskning inom olika områden. Flera av dessa krav kan lättast tillgodoses inom stora ekonomiska och kulturella centra och metropoler." (25)

- Andra kontaktberoende produktionsenheter: "Små, starkt specialiserade enheter, vilka närmast hör hemma inom gruppen småindustri och hantverk och således inte medtages i den officiella industristatistiken". "I andra fall utgör reparations-, service-, monterings- och installationsarbeten betydande arbetsmoment vid sidan av själva tillverkningen." "För andra industrier är snabba leveranser av avgörande betydelse (t.ex. mejerier, slakterier och glassfabriker)." (25)

Törnqvist nämner andra tänkbara lokaliseringsfaktorer för industrin, som bara har betydelse i vissa fall: Energi- och bränslekostnader har idag liten betydelse för lokaliseringvalet, Vid nyetablering kan finansiering, lånemöjligheter, kommunal planering och lokalisering bidrag ha en stor betydelse för lokaliseringvalet. Om de regionala kostnadsvariationerna är små, spelar ofta ideologiska/politiska lokaliseringsfaktorer en stor roll.

Nyetableringar, som är baserade på en ny "produktionsidé" är ofta beroende av goda "external economies", dvs en välutvecklad industriell miljö. Mera rutinpräglade, "säljande" produkter kan däremot tillverkas nästan var som helst. Johnson nämner, att "external economies" i industristäder ofta har varit dominerande lokaliseringsfaktor för industrin. (T.ex. närhet till bank, finans och service samt vissa personliga tjänster.)

Törnqvist nämner vidare beträffande ideologiska lokaliseringsfaktorer, att i Sverige kan långa avstånd ha en viss "psykologisk" effekt vid valet av lokalisering. Ett centralt läge är ofta psykologiskt viktigt. Ett centralt läge har dessutom den indirekta ekonomiska fördelen, att försäljningen kan ske snabbare och effektivare, p.g.a. närheten till flera kunder.

I James H. Johnsons bok "Stadsgeografi - en introduktion", behandlas även en teoretisk ansats till en förklaring av urbaniseringsprocessen, nämligen teorien om "grundläggande/icke grundläggande" näringar, efter V. Roterus & W. Cafef: "Notes on the basic/non basic employment ratio", Economic Geography nr. 31, 1955. Denna teori utgår från, att vissa av de arbeten, som utförs av invånarna i en stad eller ett samhälle syftar till att betjäna folk som är bosatta utanför orten, "och därför tillför samhället i fråga värden". Den nämnes, att "till de uppenbart grundläggande elementen i en stads ekonomi hör de personer, som producerar för en yttre marknad, dvs en marknad som ligger utanför ortens gränser" (även produktion av tjänster). Den "icke-grundläggande" sektorn "tillmötesgår de egna invånarnas behov" och "är beroende av pengar som förs in i samhället av ekonomins grundläggande sektor". "Den grundläggande befolkningen försörjer den icke-grundläggande". Skiljelinjen mellan dessa två nämnda sektorer går genom gränserna för formella yrkesgrupper. (26)

Denna citerade teori får exemplifiera den grupp av lokaliseringsteorier, som utgår från isolerade företeelser, och försöker förklara den komplexa urbaniseringsprocessen utifrån dessa. Sådana teorier har en mycket begränsad användningsmöjlighet. Den nämnda teorin har t.ex. den omedelbara bristen, att den inte tar upp betydelsen av de ofta stora marknader, som finns inom de enskilda storstadsregionerna, men framför allt bygger den implicit på ett antagande, att det är köp- och försäljningshandlingar, dvs penningtransaktioner, som skapar värdena, och inte själva produktions/arbetsprocesserna.

Transportökonomisk institutt i Oslo har nämnt fem faktorer, som styr företagens lokaliseringsval:

1. Trafikala faktorer: Biltillgänglighet, kollektivtrafik, kund-, personal- och leverantörparkering, annan infrastruktur.
2. Agglomerationsfaktorer: Närhet till leverantörer av service och diverse tjänster, närhet till kunder och till andra företag inom samma bransch. Läge, där många olika företag och institutioner är samlade.
3. Interna förhållanden: Utvecklingsmöjligheter, låga markpriser, låg hyra, samlat läge, företaget i markplan, andra drifts-ekonomiska förhållanden.
4. Arbetskraften: Stabilitet, utbud av kvalificerad resp. oskolad, billig arbetskraft etc.
5. Andra faktorer: Prestige, statliga stödåtgärder, personliga preferenser, miljöfaktorer.

Av dessa faktorer är det framför allt agglomerationsfaktorerna och arbetskraften, och i viss mån "andra faktorer" som spelar in vid val av region, medan trafikala faktorer och interna förhållanden i hög grad avgör lokaliseringen inom den valda regionen.

I förhållande till andra regioner i Danmark har Köpenhamnsregionen det största utbudet av differentierad service och specialiserade tjänster, närhet till forskningsorgan, statliga verk och myndigheter, branschorganisationer och internationella kontaktmöjligheter. Regionen har också den mest varierade arbetskraften, och har en betydande ideologisk attraktivitet: prestige, personliga preferenser och miljöfaktorer. Detta betyder, att företag och verksamheter, som objektivt har särskilt stort behov av de kvaliteter, som är koncentrerade till Huvudstadsregionen, och som inte stöts bort av högre markpriser, något högre lönenivå m.m. tenderar att lokalisera sig till regionen.

Två exempel på "informationstäta och innovationsrika miljöer".

Här skall mycket kortfattat ges två exempel på sådana miljöer:

Det första exemplet är det avancerade teknologiska industricentrat Santa Clara vid San Francisco, USA, som belyser lokaliseringens intressena hos den avancerade produktionen. Det andra exemplet är Bella Centret i Köpenhamn, som visar något om koncentrationen av transaktioner och marknadsföring etc till storstadsregioner, medan själva produktionen och rutinaktiviteterna decentraliseras. Bella Centret kommer att behandlas mera ingående längre fram i rapporten.

Santa Clara-området vid San Francisco är världens kanske mest utpräglade industriområde för tekniskt högt avancerad, snabbt föränderlig produktion. Inom området finns 800 företag inom snabbt expanderande branscher som semiconductors, lasers, medicinska instrument, magnetband, elektronisk utrustning till undervisning och till privat konsumtion. Dessa 800 företag kompletteras av servicefirmor och andra supplerande företag.

Typiskt för denna avancerade industri är, att de använder komponenter och teknologier, som inte fanns för bara 5 år sedan, och att de utvecklar ny teknologi och nya produkter för morgondagens teknologiska industri. Konkurrensen är hård; de som inte hinner med i utvecklingen slås ut. Därför behövs en "informationstät miljö", dvs samlokalisering, i närheten till ett forsknings- och utbildningscentrum (i detta fallet Stanforduniversitetet). Samarbetet universitet - industri är mycket ingående. Småföretag fungerar ofta som "försökskaniner" åt storföretag. Småföretag och nystartade företag får ofta ta riskerna med utvecklingen av nya produkter. Några av de små företagen lyckas sedan växa sig större tack vare utvecklingen av nya produkter, men i huvudsak övertar storföretagen efterhand fabriktionen av de nya produkterna (eller av storföretagen beroende småföretag). Multinationella företag, också europeiska och japanska investerar ofta i företag i Santa Clara, för att kunna följa med i branschens utveckling.

Arbetskraften är den viktigaste produktionsfaktorn. Företagen är mera beroende av "hjärnor" än av transportmedel, råmaterial och närhet till marknader. Detta betyder att arbetskraftens önskemål (i hög grad ideologiska kriterier) i hög grad kan bestämma var en teknisk avancerad industriregion kan uppstå. (Santa Clara-området valdes bl.a. p.g.a. det behagliga klimatet.) Men viktigast är att alla de element finns (t.ex. universitet, koncentration av många likartade företag, bekväma persontransporter etc) som krävs för att en "innovations- och informationstät miljö" skall kunna åstadkommas.

Typiskt för de avancerade tekniska industriföretagen är en ny ideologi hos såväl anställda som företagare. Skillnaderna mellan arbetstagare och arbetsgivare döljes: alla inom företaget betraktas ha ett gemensamt huvudintresse: den tekniska och vetenskapliga utvecklingen. Man uppträder otvunget och tilltalar varandra med förnamn oavsett arbetsställning etc.

Det anses vara av underordnad betydelse, i vilket juridiskt förhållande man står till produktionsprocessen. Däremot uppfattar sig hela gruppen av arbetsgivare och arbetstagare inom den tekniskt avancerade industrin som avgränsad i förhållande till andra samhällsgrupper. (Beskrivningen av Santa Clara bygger på en artikel i Fortune.) (27)

Bellacentret i Köpenhamn är ett exempel på åtskillnaden mellan den materiella produktionen och varuhandeln och själva transaktions- och beslutssidan.

Bellacentret etablerades i Köpenhamn på 1960-talet som kombinerat mäss- och martcentrum. 1975 har Bellacentret flyttats till nya och betydligt större lokaler på Vestamager, nära både Kastrups flygplats, Köpenhamns city, bilfärjan till

Limhamn och motorvägsinfarten från väster och sydväst till Köpenhamn, och på ett område, där utbyggnadsmöjligheterna är nästan obegränsade.

Bellacentrets viktigaste funktion är "mart"funktionen. Det existerar nu ett möbelmart och ett modemart, och det planeras bl.a. ett elektronikmart. Ett mart består av en permanent utställning av produkter från alla, eller de flesta, företag inom en bransch, kombinerat med gemensam service vad gäller marknadsföring, försäljning etc. Martet är inte inriktat på enskilda konsumenter, utan endast på professionella uppköpare och affärsmän. Bellacentret är försäljningscentrum för möbel- och modeprodukter från hela Skandinavien. Huvudtanken är, att uppköpare utifrån skall kunna se på varorna och företa transaktioner på Bellacentret, och inte behöva resa runt i de nordiska länderna till de olika företagen. Bellacentret har förutom dessa permanenta mässor, speciella tidsbegränsade mässor och utställningar, varav en del är till också för allmänheten. Till Bellacentret förläggs också internationella kongresser m.m.

Bellacentret fungerar också som kontaktpunkt mellan danska och nordiska industriföretag inbördes, såväl stora som små företag. På mässorna finner småföretagen kunder, och storföretagen kan välja mellan underleverantörer. Bl.a. stödjes mässorna och internationella marknadsundersökningar av Danmarks Erhvervsfond (se kap. 7). Carl Gjellerup betonar också i "Industriens krav til industriområder" betydelsen av att mässlokaler för internationell och nationell marknadsföring bör lokaliseras i anslutning till näringslivsekonomisk och samhällsvetenskaplig forskning samt högre undervisning.

Sammanfattning av lokaliseringsfaktorer som hänger samman med metropolen.

De centrala näringslivsorganisationerna, staten och Köpenhamns kommun vill förstärka Köpenhamn som ett "nordiskt kraftcentrum". Detta innebär att Köpenhamn blir danskt (och nordiskt) kapitals viktigaste kontaktpunkt med utomnordiska kapital, och politisk kontaktpunkt mellan den danska statsapparaten och utlandet.

Det är inte längre den kvantitativa koncentrationen av befolkning och arbetsplatser, som avgör Köpenhamns betydelse som "kraftcentrum" eller styrka i den "internationella storstadskonkurrensen". Det är däremot "raffineringen" och specialiseringen. Denna innebär en koncentration av internationellt och nationellt verkande besluts-, handels- och transaktionsaktiviteter till Köpenhamnsregionen, samt forskning och utveckling för de största och teknologiskt mest avancerade företagen. Denna koncentration drar med sig en lång rad följdverkningar: Specialiserad service av olika slag, mindre företag, som på olika sätt är knutna till de internationellt arbetande storföretagen etc.

Externa/interna förhållanden som lokaliseringsfaktor för företag: För de kvantitativt flesta företagen är interna faktorer avgörande för lokaliseringen. De interna faktorerna innebär en viss indifferens till förhållande till lokalisering i Storköpenhamn kontra landsorten, eller en tendens till lokalisering i landsorten p.g.a. billigare mark där. De externa faktorerna är dock dominerande för lokalisering av verksamheter eller funktioner,

som är beroende av personkontakter med andra verksamheter, med myndigheter, forskning, utländska marknader m.m. eller som behöver en mycket specialiserad arbetskraft. Här utpekar de externa faktorerna de lämpligaste geografiska regionerna för lokalisering, medan de interna faktorerna är avgörande för lokalisering inom dessa regioner. Generellt kan sägas, att de verksamheter och aktiviteter, som direkt hör samman med storstaden som metropol, för sitt regionala lokaliseringsval (dvs vid valet av region) huvudsakligen är beroende av externa faktorer.

Driftsenhet/beslutsenhet: Till driftsenheterna hör materiell produktion inom industrin, materiell varuhandel inom handelssektorn etc. Till beslutsenheterna hör företagsledning, marknadsföring, viktiga transaktioner etc. Näringslivets lokaliseringsteoretiker skiljer i regel noga mellan drifts- och beslutsenheter. Driftsenheterna är huvudsakligen beroende av materiella varuflöden, medan beslutsenheterna är beroende av informationsflöden. Både drifts- och beslutsenheter kan vara av antingen mera avancerad och specialiserad eller av mera rutinartad karaktär. Både besluts- och driftsenheter kan vara inriktade på lokala, regionala, nationella eller internationella verksamhetsfält. Generellt gäller, att avancerade och specialiserade driftsenheter har stort behov av samlokalisering och av lokalisering nära beslutsenheter med nationella eller internationella verksamhetsfält. Sådana beslutsenheter bildar kärnan i metropolen.

Rutinartade beslutsenheter, lägre beslutsenheter eller beslutsenheter av regional eller lokal karaktär har i regel fördel av att ligga centralt i sin respektive marknad och i samband med driftsenheten. Där samma beslutsenhet beslutar över flera driftsenheter, har beslutsenheten fördel av att ligga nära den mest avancerade driftsenheten eller centralt i förhållande till driftsenheternas sammanlagda marknads/verksamhetsområde.

Bella Centret i Köpenhamn är ett typexempel på hur produktion och marknadsföring/avsättning avskiljes. Den rutinmässiga produktionen kan vara decentraliserad, men de internationella kontakterna och de viktigaste besluten sker centraliserat. Bella Centret är en "informationspool" vad gäller handel med de aktuella branschernas produkter. Köpenhamnsregionen som helhet är en "informationspool" vad gäller överordnade ekonomiska och politiska beslut, innovationer och kontakter med utlandet. Den avancerade produktionen har behov av närhet till sådana "informationspooler". Köpenhamnsregionens roll som "pool" för materiella varuflöden skiljer sig däremot inte nämnvärt från hela den del av Danmark, som ligger nära huvudvägarna och huvudjärnvägarna ("det stora H-et").

Olika slags kontakter som urbaniseringsfaktor: De mera rutinartade kontakterna kan i regel ske per telefon eller brev eller via expeditioner av olika slag. De är i regel ganska okänsliga för externa lokaliseringsfaktorer och har ingen utpräglad tendens att föra till geografisk koncentration till storstäder och metropoler.

Det är ekonomiskt/politiskt viktiga kommunikationer på de högsta beslutsnivåerna inom stat och näringsliv, mellan inhemska

och/eller utländska beslutsfattare, som är huvudsidan i metropolfunktionen. Dessa kontakter sker i regel som direkta personkontakter mellan beslutsfattare långt upp i hierarkin. Sådana kontakter kräver i och för sig inte närhet till stora befolknings- och arbetsplatskoncentrationer, men närhet mellan flera olika centrala ekonomiska och politiska beslutsenheter, närhet till avancerad forskning och utveckling, specialiserad konsult- och serviceverksamhet, specialiserad arbetskraft och bekväma internationella persontrafikförbindelser.

Vi kan således nämna några typiska drag hos metropolen, som näringslivets teoretiker lägger stor vikt vid:

- Till metropolfunktioner räknas centra för sådana aktiviteter, som omspanner hela landet, och ingår i ett internationellt beroende- eller konkurrensförhållande, samt dessa aktivitetens direkta följdverksamheter.
- De externa lokaliseringsfaktorerna är dominerande för metropolfunktionernas lokalisering, vad gäller val av region, medan interna förhållanden får en betydelse för val av lokalisering inom denna region.
- Till metropolen koncentreras överordnade nationellt och internationellt verkande ekonomiska och politiska beslutsenheter. Rutinbeslut decentraliseras.
- Till metropolen koncentreras direkta personkontakter mellan höga befattningshavare.
- Metropolen är beroende av informationsflöden, en "pool" av informationer, medan materiella varuflöden är av sekundär betydelse.
- Till metropolen koncentreras den allra mest avancerade och snabbt föränderliga produktionen, liksom den mest avancerade forskningen och utvecklingen.
- Metropolen är beroende av bekväma internationella persontrafikförbindelser.
- Hela landets ekonomi tjänar på att metropolfunktionerna kan tillvaratas effektivt, säger teoretikerna. Om Köpenhamn står sig i konkurrensen med centraleuropeiska storstäder, betyder det att danska (och skandinaviska) företag står sig i konkurrensen med centraleuropeiska. Dessutom innebär metropolfunktionerna ett betydande ekonomiskt tillskott till näringslivet i Köpenhamn, i form av hotellövernattningar, inköp m.m.

Men Köpenhamn är inte bara en metropol:

Det är inte bara metropolfunktionen, som bestämmer en storstads utveckling, men det är metropolfunktionen som kvalitativt skiljer Köpenhamnsregionen från andra danska större stadsregioner, och det är metropolfunktionen (dvs som landets ekonomiska och politiska centrum och kontaktpunkt med utlandet/utländska metropoler) som i särskilt hög grad bestämmer grunddragen i citys struktur och utveckling.

De regionalt och lokalt arbetande verksamheterna är däremot avgörande för regionens - och även citys - mera detaljerade funktionella differentiering. Om det uppstår direkta motsättningar mellan fysiska planeringsstressen hos på den ena sidan nationellt eller internationellt arbetande verksamheter och storföretag och centralstat, och på den andra sidan regionalt eller lokalt arbetande verksamheter och små- och mellanstora företag och kommuner, samt folk och boende i allmänhet, finns det anledning att räkna med, att den första gruppens möjligheter att tillvarata sina intressen är dominerande. I områden av mindre intresse för metropolfunktionerna kan man däremot räkna med, att den senare gruppen - lokalt - dominerar.

NÄRINGSLIVETS LOKALISERINGSKRAV I RELATION TILL METROPOLEN

Carl Gjellerup betonar i "Industriens krav til industriområder", att de flesta industrier är regionalt rörliga, och därför antas följa den lokalisering, som ger störst effektivitet. Undantag från detta är el-, gas-, vatten- och värmeförsörjning, tegelbruk och byggindustri (i varje fall entreprenörer), som är bundna av närhet till konsumenterna.

Gjellerup formulerar allmänna krav från industrin till industriområden. Vissa av dessa krav kan antas vara olika tillfredsställda inom olika regioner i Danmark:

- Krav på sammanhängande ytor. (Finns i de flesta stadsregioner, tillgodoses speciellt i de planerade "A-zonerna" i Köpenhamnsregionen.)
- Krav på att ha sitt behov av differentierade bostäder täckt i en avbalanserad utbyggnadstakt och i en passande blandning av hyreshus och enfamiljshus. (Denna differentiering är förmodligen störst i Köpenhamnsregionen.)
- Krav på att ha sitt behov av arbetskraft täckt genom goda transportförbindelser. (Storstadsregionerna har här ett visst överläge.)
- Krav på att ha sitt behov av inköp och service täckt av välbelägna centra med till industrin hörande kontorsfunktioner, finanskontor, försändelse- och matställen. (Också här har storstäderna ett visst överläge.)

Gjellerup lägger således stor vikt vid arbetskraftens reproduktionsförhållanden (bostäder, service etc), vilket avspeglar, att arbetskraften tenderar att bli den mest sårbara och den viktigaste produktions- och lokaliseringsfaktorn.

Carl Gjellerups rapport är utarbetad för Dansk Arbejde, en intresseförening för dansk industri. Dansk Arbejde har i sin tidskrift med samma namn formulerat följande intressen hos industrin:

- Industrin önskar en samlad planering av industriområden, och inte en spridd, tillfällig lokalisering.
- Industrin är motståndare till primärkommunernas inbördes konkurrens om arbetsplatser.
- Industrin önskar tillräckligt utbud av industriområden, och fullig information om dessa, och om deras "external economies", t.ex. priser, skatter, "byggmognad", kollektiv/individuell transport, bostadsförhållanden m.m.
- Industrin har ofta sina behov klara för sig, men behöver vetande och vägledning om industriområden och om kommunala planer. (28)

I samma artikel i "Dansk Arbejde" värderas förhållandena för industrilokalisering i olika danska regioner kortfattat så här:

- I Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner blir många industrier "inklämda" och flyttar därför ut. Industrietomter här kostar ca 150-250 kr/m²(d.kr).
- I Huvudstadsområdet utanför Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner finns det (1974) lediga industriområden i Hvidovre, Glostrup, Greve, Torslunde-Ishøj, Roskilde, Tåstrup, Ballerup, Alleröd och Solrød kommuner. Markpriserna är 80-250 kr/m². Nya industrizoner växer upp längs huvudtrafiklederna. Områdena är ganska dyra, och kommer därför bara att användas av de industrier, som har störst fördel av att vara lokaliserade i Huvudstadsregionen. De dyra markpriserna kommer till viss del att motverka koncentrationen av industri till regionen.
- I Själland utanför Huvudstadsregionen planeras industricentra nära de viktigaste huvudvägarna och i de större städerna. Markpriset är ca 32 kr/m².
- På Lolland-Falster finns industricentrum i Nakskov och Nyköbing F, med markpriser på 20-28 kr/m², och det planeras industricentrum vid Holeby (nära Rødby färja), med markpriset 30-40 kr/m². En fördel för industrin på Lolland-Falster är statligt lokaliseringsstöd, potentiell arbetskraftsreserv (särskilt kvinnlig), låga bostadskostnader och närhet till kontinenten.
- Fyn: Odense och de mindre städerna har industriområden. Pris 11-48 kr/m². Fördelar på Fyn: allsidig arbetskraft, potentiell arbetskraftsreserv, utbildningscentrum och tekniska faciliteter i Odense.
- Jylland: I Esbjerg och Nordjylland har kommunalstyrelserna och "erhvervscheferne" varit "oppe på märkerne" och har sört för goda industriområden. Markpriserna är 25-40 kr/m² och det kan utgå statliga lokaliseringsbidrag. I Århus kostar industriområdena ca 55 kr/m² och i de mindre östjylländska städerna 20-45 kr/m². I Sønderjylland är arbetskraftsreserven liten, p.g.a. Danfoss på Als.

Av ovanstående kan man utläsa, att industrin önskar koncentration till regionala industricentra, att tillgången på en "arbetskraftsreserv" värderas högt och att statlig lokaliseringspolitik har stort inflytande (lokaliseringsstöd). Markpriserna har troligen bara större betydelse för ekonomiskt svaga industrier.

Vi har i detta kapitel försökt kombinera delteorier om "kraftcentret", storstadskonkurrensen och den moderna storstadsutvecklingen med vissa generella beskrivningar och uttalanden, till stor del från näringslivets sida, för att teoretiskt-generellt kunna bidra till att bestämma Köpenhamns placering i den nationella och internationella arbetsdelningen. De teorier, som refererats, kommer till stor del från näringslivets forskare, och får implicit antas representera de större kapitalgruppernas intressen och prioriteringar, vad gäller den fysiska utvecklingen i Köpenhamn. Teorierna har kompletterats med vissa direkta uttalanden från ledande personer inom stat och näringsliv. Det går självfallet inte att utifrån detta dra några färdiga slutsatser om Köpenhamns framtida roll i den internationella/nationella arbetsdelningen, och ännu mindre, vilken betydelse detta kommer att få för de fysiska utvecklingsmöjligheterna i Köpenhamns centrala delar. Det hindrar dock inte, att man från det teoretiska-generella materialet kan urskilja en rad tendenser, eller hypoteser, vad beträffar den sannolika framtida utvecklingen. Dessa tendenser och hypoteser skall påvisas eller avvisas genom den konkreta undersökningen. Naturligtvis är det inte möjligt inom detta forskningsarbets ramar att genomgripande analysera utvecklingen. T.ex. har vi inte möjligheter att undersöka förhållandet mellan kapitalens organiska sammansättning, profitkvoter, värdeöverföranden (begrepp från den marxistiska politiska ekonomin) och lokaliseringstendenserna.

I de kommande avsnitten skall vi mera konkret undersöka de stora kapitalgruppernas nuvarande lokaliseringstendenser (utan att genomgripande analysera dem) och deras branschfördelning, branschernas lokaliseringstendenser, näringslivsorganisationernas direkta uttalanden och politik beträffande Köpenhamnsregionens planering, organisationernas förhållande till statsapparaten och dennas planering av regionen. Vi kommer att lägga huvudvikten vid näringslivets "tunga" företag och organisationer och vid sådana funktioner, som har att göra med Köpenhamns roll som nationell metropol i en internationell "storstadskonkurrens", utifrån hypotesen, att dessa faktorer är dominerande för regionens utveckling. Detta innebär inte, att dessa faktorer ensamma bestämmer utvecklingen. De regionala och lokala företagen, småföretagen och löntagarnas intressen har inte bara stort inflytande på den samlade utvecklingen, utan kan också tidvis - om de organiserar sig för att genomdriva vissa krav på utvecklingen - ha avgörande inflytande på vissa planeringsfrågor, och de kan dominera den fysiska utvecklingen inom geografiska delområden i regionen. Den faktiska utvecklingen är ett resultat, ofta i form av kompromisser, av en kamp mellan motsatta intressen. Olika intressen kan få störst inflytande i olika situationer, men de stora och nationellt/internationellt arbetande företagens och av dem dominerande organisationers intressen beträffande utvecklingen i Huvdstadsregionen antas vara dominerande i det stora hela, och måste undersökas, om man vill undersöka möjligheterna för alternativa utvecklingslinjer.

Här skall således kort resumeras några av de tendenser, som kan urskiljas av ovanstående teoretiska och generella avsnitt:

- Industrins utveckling:

Den första industriella utvecklingen präglades av relativt små företag, som konkurrerade på lokala marknader. Lokaliseringen bestämdes i hög grad av råvarutillgångar, energiförsörjning och transportmöjligheter. Industrierna var i regel isolerade från varandra, tillverkade sina produkter oberoende av varandra, och ombesörjde forsknings- och utvecklingsarbete var för sig. Medan maskintekniken ännu var relativt outvecklad hade många industrier manufaktur- eller hantverksprägel, och arbetskraftens kvalifikationer hade stor betydelse. Industrierna var dynamiska faktorer i stadsutvecklingen: de expanderade och attraherade arbetskraft, som överflödiggjorts inom lantbruket och hantverket, och koncentrationen av arbetskraft attraherade i sin tur nya industrieföretag till städerna. Efterhand som de stora industrierna utvecklades skedde en koncentration av produktionen till färre, större företag. Konkurrenten skärptes och många företag slogs ut. Monopoliseringstendenserna blev kraftigare. Storföretagens marknader ökade, och många industrier började producera för en marknad bestående av hela landet och även utländska marknader. Samtidigt började en ökad konkurrens från utländska företag inom Danmark.

Idag präglas industrin av att relativt få koncerner eller kapitalgrupper (även kooperativa och statliga) dominerar de olika industribranscherna. Inom vissa branscher, t.ex. cementindustrin, råder fullständigt monopol i Danmark (F.L. Smidth), medan andra branscher, t.ex. elektronikbranschen, präglas av ett mindre antal storföretag (med en internationell konkurrens) samt ett ganska stort antal småföretag, som producerar komponenter åt de större företagen. Medan den tidigare storindustrin präglades av att produktionen koncentrerades till stora produktionsenheter, är det idag allt vanligare, att de större företagen decentraliserar delar av produktionen antingen till filialföretag eller till självständiga underleverantörer. Detta betyder, att storföretagen dominerar branscherna, samtidigt som det finns många mindre företag, och att storföretagen dessutom har intresse i att mindre företag bibehålls som produktutvecklings- och underleverantörföretag m.m. De mindre företagen domineras av de större, och kan bli "buffertar", som får ta de första känningarna av konjunktursvängningarna.

Industrin idag präglas således av att de flesta branscher är dominerade av få stora företag, och att mindre företag ofta är beroende av de större företagen. Marknaderna internationaliseras mer och mer, och såväl små som större företag måste ofta kunna hävda sig i en internationell konkurrens. Detta kräver ofta en hög grad av specialisering, för att tränga in på speciella marknader med få konkurrenter. Dessutom kräver det att de olika företagen ständigt är informerade om den senaste utvecklingen inom deras branscher, om framtida utvecklingsmöjligheter, marknadsförhållanden etc. Konkurrenten når ett högre stadium, och har ofta karaktären av en monopolistisk konkurrens, dvs en kombination av marknadsdelningsavtal och internationell konkurrens mellan ett fåtal företag/karteller, som vart och ett kan dominera marknaden i det egna landet. Under denna fas av kapitalismen kommer problemen för kapitalets omslag att koncentreras dels till marknadsföringen och marknadsundersökningarna, dels till forskning och utveckling. Detta betyder, att själva produktionen blir mera rutinartad, medan olika former

av serviceyrken både ökar i kvalitativ och kvantitativ betydelse (det s.k. tertiära samhället).

Den moderna industrin präglas av krav på flexibilitet och av att produktionen och marknaderna internationaliseras, att de icke-produktiva delarnas betydelse ökar och av att storföretagens ledningar får större kontaktbehov med varandra, med näringslivsorganisationerna, forskningsorgan samt statsorgan. Detta innebär också en förändring av själva produktionsenheterna, till s.k. komplexa produktionsenheter, som lokaliseras där det är mest fördelaktigt för företaget ur arbetskraftsynpunkt, och där flera produktionsenheter underställs (eller är beroende av) en ledning. Detta innebär en tendens till att frångå den tidigare typen av storindustri, som expanderade på stället.

Mindre, självständiga företag, inom en bransch organiserar ofta marknadsförings- och marknadsundersökningar etc gemensamt, i varje fall om det gäller internationella marknader. Exempel på detta är Bella Centrets möbel- och modemart. Detta kan jämföras med ovan nämnda decentraliserade produktionsenheter, som är beroende av en central ledning.

- Lokaliseringskriterier:

Det är karakteristiskt, att arbetskraften blir en mycket viktig lokaliseringsfaktor under den moderna kapitalismen. För rutinartade arbeten har företagen speciellt intresse i lokalisering, där lönenivån är låg, och tillgången på arbetskraft är god (stor arbetskraftsreserv). För specialiserade arbeten har företagen intresse i lokalisering i storstads- och metropolregioner, där specialiserad arbetskraft finns att tillgå.

Industrin lägger således stor vikt vid arbetskraftsförhållanden och även reproduktionen av arbetskraften: utbud av lämpliga bostäder, av centra etc. Vidare önskar industrin möjlighet att välja mellan moderna industriområden på olika håll i landet, och möjlighet att flytta produktionen mellan olika regioner, allt efter konjunkturerna och den tekniska utvecklingen m.m. Kommun/stat skall här fungera som serviceorgan åt industrin, via informationstjänst, planering och kanske t.o.m. färdiga flexibla industribyggnader. Industrin är intresserad av koncentration av produktionen till regionala industricentra, välbelägna i förhållande till den överordnade transportstrukturen. För Danmarks del innebär detta de större städerna i "det stora H-et" samt vissa andra större orter. Dessa tendenser stöds av statens järnvägs- och huvudledsplaner. De materiella varuflödena och informationsflödena följer olika mönster, och de materiella varuflödena koncentreras till knutpunkterna i "det stora H-et". Sjötrafiken koncentreras i hög grad till ett fåtal storhamnar, som Hamburg och Göteborg, medan Köpenhamns roll som godshamn minskar i betydelse.

Center/periferiförhållanden och metropolen:

Med centrumregioner avses sådana regioner, som ligger centralt i förhållande till landets överordnade transportleder och som innehåller större städer. I Danmark gäller detta främst Köpenhamnsregionen samt storstadsregionerna Århus, Ålborg och Odense, samt större delen av zonerna längs "det stora H-et". Danmark har av naturliga skäl inte lika utpräglade periferiregioner som t.ex. Sverige, men har större delen av västra och mellersta

Jylland, Nordjylland, Bornholm samt delar av Syd- och Väst-själland, Fyn och Lolland-Falster kan betraktas som periferi-regioner.

Fortfarande existerar lokala och regionala marknader och lokalt och regionalt arbetande företag runt omkring i landet, men utvecklingen som helhet domineras av de nationella och internationella marknadsrelationerna. Arbetsplatserna förlägges på de platser i landet, där de bäst tjänar branschernas eller företagens internationella konkurrensmöjligheter - något tillspetsat sagt. I denna regionala arbetsdelning samlas i centerregionerna (dvs i praktiken storstadsregionerna) dels de viktigaste huvudkontoren och de mest specialiserade och avancerade service- och produktionsenheterna, dels kapitalintensiva större företag av mera inflexibel karaktär. Dessutom finns det i centerregionerna stora och varierande interna marknader, som ger existensmöjlighet åt en lång rad mindre ofta mycket specialiserade, verksamheter.

Periferiregionerna tenderar däremot att präglas av konjunktur-känsliga branscher, filialer av storföretag, arbetsintensiva industrier och industrier med lågavlönad och relativt utbildad arbetskraft. Typiska industrier inom centerregioner är grafisk industri, kemisk industri, elektroteknisk industri och storföretag inom järn/metallbranschen. Typiska industrier inom periferiregioner är textil-, sko-, beklädnads-, trä och möbelbranscher-na samt mindre järn/metallföretag.

Center/periferiproblematikens ekonomiska sida analyseras inom den marxistiska teorin bl.a. som överförande av mervärde från områden/kapital med låg organisk sammansättning till områden/kapital med hög organisk sammansättning till områden/kapital med hög organisk sammansättning, från kapital med kort omslagstid till kapital med lång omslagstid, från icke-monopoliserade kapital/branscher till monopoliserade, från filialer till huvudavdelningar, från underordnade produktionssätt till dominerande osv. Dessutom ingriper staten i omfördelningen av mervärde via skattepolitik, lokaliseringsbidrag m.m. Det är dock inte möjligt att inom denna forskningsuppgifts ramar analysera överförande av mervärde och dylikt.

Man kan dock säga, att generellt tenderar produktivkrafterna att centraliseras till storkapitalet, och detta får allt större inflytande i utformningen av den nya stadsstrukturen. Den gamla motsättningen stad/landsbygd nyanseras till en motsättning mellan de orter som utväljes till att bli industriella centra å ena sidan, och övriga orter och glesbygd å andra sidan, mellan mera "centrumpräglade" industri/serviceorter å ena sidan och mera "periferipräglade" industri/serviceorter å andra sidan och mellan storstaden/metropolen å ena sidan och resten av landet å andra sidan. Dessa motsättningar mellan geografiska områden motsvaras generellt av motsättningar mellan storföretag och stat å ena sidan och småföretag och arbetstagare å andra sidan. Dessa tankegångar kan dock inte heller vidareutvecklas inom detta forskningsarbets ramar. Det står också klart, att det finns ett sammanhang mellan center/periferiutvecklingen och konjunkturerna. Under högkonjunktur finns bl.a. tendens till en fortsatt selektiv industriutveckling (filialföretag, låglöneföretag etc) i periferiregionerna. För många företag blir en utflyttning från centrumregionerna till områden med billigare

arbetskraft (och kanske "välviliga" kommuner, samt möjlighet till statliga lokaliseringar) ett alternativ till att rationalisera på platsen. Under lågkonjunktur finns det arbetskraftsreserv överallt, och utflyttningsincitamenten minskar. Samtidigt kvarstår agglomerationsfördelarna i centrumregionerna. Många industrier i periferiregioner nedlägger eller inskränker driften.

Vi har nu närmat oss metropolens roll under den moderna kapitalismen, som den plats, där det bäst kan koncentreras kontakter mellan olika företagsledningar, kontakter näringsliv-statfoskning, kontakt mellan danskt och utländskt näringsliv etc; en plats där den mest avancerade produktionen och forskningen äger rum, och varifrån internationellt marknadsförings- och försäljningsarbete sker. Vi har också sett, varför denna metropolfunktion är viktigare för företagen under kapitalismens nuvarande fas än tidigare, Med denna bakgrund förstår man, varför analyser och studier av personkontakter m.m. under senare år varit centrala för forskningen om storstadsutvecklingen. Dessa studier har nått fram till att karakterisera metropolerna med följande:

- Centrum för nationellt/internationellt arbetande företag och verksamheter.
- Externa faktorer är dominerande för metropolföretagens val av region; interna faktorer är i hög grad dominerande för val av lokalisering inom regionen.
- Överordnade nationella/internationella beslutsfunktioner samlas i metropolerna, medan rutinbesluten decentraliseras.
- Koncentration av direkta personkontakter mellan höga befattningshavare.
- Koncentration av den mest avancerade forskningen och utvecklingen.
- Metropolerna är beroende av goda internationella persontrafikförbindelser.
- Hela landets ekonomi tjänar på att metropolfunktionerna tillvaratas effektivt. (Lokalt tjänar bl.a. Köpenhamns hotellrörelser och restauranger på det.)

Denna karakteristik av metropolerna skulle kunna tolkas som stor-kapitalets mål med metropolerna och med Köpenhamnsregionens överordnade utveckling.

De teorier och generella studier, som har genomgått i detta avsnitt, kommer i hög grad från forskare, som representerar de stora näringslivsorganisationerna, eller som har utfört forskningsarbete för dessas eller för statens räkning. Forskningsarbetet har i hög grad varit inriktat inte på att allsidigt analysera storstadstillväxten, utan på att vägleda näringslivet och statsorgan i deras egna lokaliseringsval, och att främja näringslivets intressen i t.ex. regionplaneringen. Samtidigt är det att räkna med att teorierna, liksom de organisationer de representerar, har stort inflytande på den överordnade planeringen. Dock kan man inte påstå, att varken planeringen eller

den verkliga fysiska utvecklingen omedelbart följer de önskemål, som storföretagen uttalar genom näringslivsorganisationerna. Företag med regionala och lokala marknader, samt mindre företag överhuvudtaget har, som tidigare nämnts, stort inflytande på utvecklingen i detalj, och statens och kommunernas planering måste i hög grad tillvarata regionalt och lokalt präglade funktioner, som t.ex. skolor, sjukvård, social service och lokala köpcentra.

Huvudvikten i detta forskningsarbete kommer dock att läggas vid metropolfunktionerna och storföretagens intressen, p.g.a. dessa intressens ekonomiska och politiska dominans. (Dvs inte p.g.a. ett ställningstagande för att dessa intressen bör ha störst inflytande på planeringen.) Målet med forskningen är att försöka utröna vilken roll Köpenhamns nuvarande cityområde, och överhuvudtaget de centrala stadsdelarna kommer att få i relation till metropolfunktionernas och storföretagens intressen. Genom att undersöka, vilka överordnade intressen metropolfunktionerna och storföretagen konkret har i det centrala Köpenhamn är det målet att kunna precisera, också vilka delar av Köpenhamn, som inte primärt tillhör dessas intressesfär, utan vars utveckling kan domineras av andra faktorer. Det finns inte möjlighet att inom detta forskningsarbets ramar analysera dessa faktorer ingående, men de kommer att diskuteras mera generellt och kortfattat, och forskningsarbetet kommer att avslutas med en diskussion om sannolika utvecklingstendenser i det centrala Köpenhamn i framtiden. Denna diskussion kommer också att bygga på tidigare gjorda studier om detaljhandelslokalisering, saneringspolitik m.m.

Studierna av storföretagens och metropolfunktionernas intressen beträffande utvecklingen i det centrala Köpenhamn måste till stor del ske indirekt, då dessa intressen inte alltid finns direkt uttalade. Detta betyder, att man måste närma sig problemet från en mera överordnad nivå, t.ex. danskt näringslivs internationella konkurrensvillkor, och betydelsen av en stark dansk metropol i förhållande till storstäder i andra länder. Dvs innebörden av "den internationella storstadskonkurrensen" och mera konkret vilka element i Köpenhamns fysiska utveckling, som storföretagen har störst intresse av att främja för att stärka Köpenhamns - och de egna företagens - internationella konkurrensmöjligheter. Förutom uttalanden från näringsliv och stat blir viktiga beståndsdelar i forskningsuppgiften en kartläggning av storföretagens och metropolfunktionernas nuvarande lokaliseringstendenser, användning av de teoretiska utgångspunkterna för att analysera de verkliga utvecklingstendenserna och undersökning av de fysiska planernas betydelse, inklusive undersökning av själva planeringsprocesserna.

KAP. 4. STORSTADENS INRE DIFFERENTIERING OCH SPECIALISERING
MELLAN OLIKA DELAR AV STORSTADSOMRÅDET.

ALLMÄNNA LOKALISERINGSFAKTORER, SOM PÅVERKAR STORSTADENS STRUKTUR.

Vi har i föregående avsnitt beskrivit, vilka aktiviteter och verksamheter, som har särskilt stort intresse av att vara lokaliserade inom Huvudstadsregionen i förhållande till resten av Danmark. I detta avsnitt skall vi närmare gå in på vilka faktorer, som styr lokaliseringen inom regionen, dvs hur regionens inre geografiska arbetsdelning och differentiering uppstår. Till att börja med skall vi betrakta problemet generellt och teoretiskt.

Med marxistiska termer kan man allmänt uppdelade de samhälleliga aktiviteterna på sådant, som är knutet till produktionssfären, sådant, som är knutet till cirkulationssfären och sådant, som är knutet till arbetskraftens reproduktion. I det kapitalistiska samhället är produktionens och cirkulationens behov dominerande för stadsutvecklingen, och inte arbetskraftens (de arbetande människornas) behov. Vi skall härnedan försöka systematisera produktionssfärens och cirkulationssfärens behov, inkl. deras behov av arbetskraft och andra produktionsbetingelser:

Inom såväl produktionssfären som cirkulationssfären får vi skilja mellan själva den materiella aktiviteten, som materiell varuproduktion och materiell varuhandel och -transport, och administrationen och ledningen av dessa aktiviteter, samt de särskilda yttre betingelser, som behövs: specialiserad forskning och service, utbildning och olika statsingrepp. De "icke-materiella" aktiviteterna är nödvändiga för att den materiella produktionen och cirkulationen skall kunna fortgå, och de har relativt självständiga lokaliseringstendenser (som nämnts under föregående avsnitt), och fungerar som egna arbetsplatskategorier.

Lokaliseringsfaktorer inom produktionssfären:

- Råvaror: Betydelsen av lokalisering nära råvarorna beror på om dessa är lätta/billiga eller tunga/dyra att transportera. Betydelsen av halvfabrikat som råvaror.
- Arbetskraft: Arbetskraftens pris, speciella krav på arbetskraftens sammansättning av facklärda/specialutbildade eller icke-facklärda och av stabil eller instabil/utbytbar/säsongpräglad arbetskraft. Dessa faktorer har störst betydelse i förhållandet mellan regionerna, men även inom regionen har en redan uppkommen geografisk segregation av olika sociala grupper och arbetskraftskategorier en stor betydelse för enskilda arbetslokaliseringar.
- Avsättningsmarknad: Lokal marknad, regional eller riksomfattande marknad, eller exportproduktion.

Produktionsenheten: Integrerade eller isolerade. "Fastlåsta" eller flexibla/utbytbara. Förhållandet produktion - administration/ledning.

Produkttyp: Teknologisk nivå. Är t.ex. produktionen och produkterna så avancerade, att forskning och specialiserade personkontakter direkt måste knytas till produktionen? Varornas storlek och form har inverkan på transportvillkoren och därmed på behovet av lokalisering i förhållande till marknaderna.

Till de rent funktionella aspekterna kommer ekonomiskt-politiska aspekter, som vilka branscher, som prioriteras i den ekonomiska utvecklingen, och därmed får dominerande inflytande också vad gäller lokaliseringen, och vilka branscher som domineras av de största och mäktigaste kapitalgrupperna. Generellt bestäms lokaliseringen av ovan nämnda funktionella aspekter, av förhållandet branscher - kapitalstruktur - verksamhetsfält/marknader, av specialiseringen och arbetsdelningen, av förhållandet mellan växande, stagnerande och nya näringar/branscher, och av förhållandet mellan dynamiska näringar och följdnäringar.

Lokaliseringsfaktorer inom cirkulationen:

Till denna kategori hör förutom parti- och detaljhandel också rutinverksamhet inom bank- och försäkringsbranscherna, och diverse kommersiell service.

Varutyper: Transport till och från marknaden. Förhållandet mellan materiell varuhandel och från varorna fysiskt åtskilda transaktioner.

Marknader: Lokala - regionala - nationella - export/import. Kundkategorier.

Arbetskraft: Lönenivå. Behovet av facklärd kontra icke-facklärd arbetskraft. Behov av specialiserade kvalifikationer. Behov av stabil arbetskraft kontra instabil/utbytbar.

Cirkulationsenheten: Integrerade eller isolerade. "Fastlåsta" eller flexibla/utbytbara. Få/många enheter små/stora enheter. Förhållandet mellan själva aktiviteten och administrationen och ledningen av den.

Kapitalstrukturen, dvs förhållandet mellan storkapital, mindre kapital och kedjeföretag har också betydelse för lokaliseringen. Liksom för produktionen bestäms lokaliseringen generellt av ovan nämnda funktionella aspekter samt av förhållandet branscher - kapitalstruktur - marknader/verksamhetsfält, av specialiseringen och arbetsdelningen, av förhållandet mellan växande stagnerande och nya näringar/branscher och av förhållandet mellan dynamiska näringar och följdnäringar (eller mellan dominerande och dominerade näringar).

Lokaliseringsfaktorer för administration och ledningsfunktioner:

Till detta räknas de viktigaste produktions- och cirkulationsföretagens huvudkontor, näringslivets och arbetsmarknadens organisationer, statens centralorganisation och vissa regionala och kommunala organs huvudkontor. Den rena rutinadministrationen betraktas som underordnad.

Arbetskraften: Närhet till specialiserad och högutbildad arbetskraft. Möjligheter till snabba och bekväma personkontakter både mellan de olika organen inbördes, och mellan dessa och centra utomlands och regionala centra i resten av Danmark.

Service m.m. Behov av närhet till specialiserad service och forskning, lyxhotell och kongresshallar m.m.

Dessutom har ideologiska lokaliseringskriterier stor betydelse, t.ex. lokalisering i speciella prestigeområden.

Lokaliseringskriterier för specialiserad service, forskning etc:

Dessa funktioner är i huvudsidan följdverksamheter till administrations- och ledningsfunktionerna, men kan ibland i sig själv få en dynamisk karaktär, och attrahera nya produktions-, cirkulations- och administrations/ledningsfunktioner.

Arbetskraften: Specialiserad, högutbildad. En delvis självförstärkande effekt: forskningen och den högre undervisningen m.m. skapar ny specialiserad arbetskraft.

"Märknader"/
verksamhetsfält: Är aktiviteterna orienterade mot produktion, cirkulation, administration/ledning, mot "varandra" eller mot arbetskraftens reproduktion? Är aktiviteterna orienterade mot högutvecklade, specialiserade verksamheter? Har aktiviteterna behov av internationella personkontakter?

EXEMPEL PÅ STUDIER AV LOKALISERINGSFAKTORER, SOM PÅVERKAR
STORSTADENS STRUKTUR.

Institut for Centerplanlägnings lokaliseringsundersökning på Fyn, och samma instituts undersökning "Motiver for virksomhedslokalisering i Stor-Göteborg i 1966" drar, som tidigare nämnts, slutsatsen att företagens interna förhållanden har varit avgörande vid valet av lokalisering, och inte de externa förhållandena. Detta gäller dock i huvudsak vid lokaliseringsval inom de respektive regionerna. Viktiga faktorer, som kan utlösa nylokalisering inom regionerna är:

Interna förhållanden:

- Möjligheter att ha hela företaget under ett tak.
- Möjligheter att ligga i markplan.
- Utbyggnadsmöjligheter.
- Låg hyra.

Externa förhållanden:

- God biltrafiktillgänglighet.
- Parkering för kunder och personal.
- Nära kollektiv trafik.
- Nära stads kärnans service.

Mindre betydande (men inte helt utan betydelse) ansågs vara:

- Närheten till arbetskraft (det fanns inom hela regionen).
- Områdets anseende och prestige. (Ideologiska lokaliseringsfaktorer.)
- Omedelbar närhet till många institutioner och företag.
- Mindre kostnader för varutransport.

Närheten till kunder och leverantörer spelade en underordnad roll. Göteborgsundersökningen omfattade 4.700 företag, men omfattade inte detaljhandel, transportföretag och geografiskt bundna företag (råvarubundna företag, vissa offentliga institutioner etc). Undersökningen tycks huvudsakligen omfatta rutinverksamheter, dvs inte utpräglade metropolverksamheter, och dessas lokaliseringsval inom regionen beror främst på tomternas beskaffenhet, och inte på deras läge i regionen.

Som nämnts i tidigare avsnitt, har Transportökonomisk institutt i Oslo nämnt fem faktorer, som styr företagens lokaliseringsval, varav följande har störst betydelse för lokaliseringsval inom regionen:

1. Trafikala faktorer: Biltillgänglighet, kollektivtrafik, kund-, personal- och leverantörsparkering, annan infrastruktur.
2. Interna förhållanden: Utvecklingsmöjligheter, låga markpriser, låg hyra, samlat läge, företaget i markplan, andra driftsekonomiska förhållanden.
3. Andra faktorer: Prestige, personliga preferenser, miljöfaktorer.

Även Carl Gjellerup har i "Industrins krav til industriområder" nämnt denna typ av generella lokaliseringsfaktorer. Han nämner:

- Arbetskraft på olika nivåer. (Mest relevant för val av region.)
- Beroende av specialtjänster.
- Markpriser.

- Skatteprocent.
- Områdets kollektiva fördelar.
- Läge i förhållande till väg och järnväg samt hamn.
- Befintlig bebyggelse.
- Andra liknande firmor.
- Leverantörer.
- Kunder.
- Områdets prisnivå.

Dessutom har, som nämnts i tidigare avsnitt Gjellerup tagit upp industrins specifika krav på industriområdena (de, som har betydelse för valet av region har redan tidigare nämnts):

- Plana, sammanhängande ytor.
- Regelbundna rektangulära tomter av tillräcklig storlek.
- Oregelbundenheter i gatunät skall utjämnas genom grönområden: dvs industritomterna skall ha rätvinkliga gränser, och spill- ytor läggs ut som parkytor.
- Industriområdena skall omges av avskärmande grönområden.
- Industriområdena skall delas upp efter tomtdjup.
- God förbindelse till bostadsområdena.
- Krav på att ha behovet av differentierade bostäder täckt i en avbalanserad utbyggnadstakt och i en passande blandning av hyreshus och enfamiljshus.
- Krav på att ha behovet av arbetskraft täckt genom goda transportförbindelser.
- Krav på att ha behovet av inköp och service täckt av väl- belägna centra med till industrin hörande kontorsfunktioner, finanskontor, försändelse- och matställen. (29)

Efter dessa allmänt formulerade lokaliseringsfaktorer kommer Gjellerup in på vilken betydelse dessa faktorer får för stadens struktur. Han beskriver en stadsmodell, som kan antas representera industrins önskemål till stadens inre differentiering:

"Omtalen af lokaliseringen af et bestemt firma til et industri- område hører sammen med omtalen af lokaliseringen af et områ- de i forhold til city.

Til de virksomhedsgrene som vil kræve en central beliggenhed hører administration, ledelse, koordinerende funktioner, efterforskning og forhandling - og i tilslutning till disse: servicevirksomheder og konsulentbureauer samt statslig, kommunal og kooperativ forvaltning. Ligeledes hører detail- handel med udvalgsvarer i store enheder eller i mindre enheder med et specielt sortiment samt anden service f.eks. restau- ranter med i citydannelsen.

Udenfor city lokaliseres kvalificeret produktion som ikke kræver store grundarealer, forskning, information og højere undervisning samt forbrugerservice. Ligeledes regnes distri- butionscentraler for varer afhængige af afstanden (fødevarer og aviser) og en vis havnevirksomhed til denne gruppe.

I de ydre arbejdsområder placeres rutineproduktion og lager- haller samt tekniske virksomheder såsom forbrændingsanstalte, rensingsanlæg og bilophugningspladser samt materialeoplæg som kræver store grundarealer og ringe personaleindsats." (30)

Som tidigare nämnts, betonar Gjellerup också, att sammanhanget och kontaktbehovet mellan industri och forskning bör ge rikt- linjer för lokalisering av nya industriområden. T.ex. har tekniska företag baserade på en ständig och avancerad

utveckling behov av att ligga nära Danmarks Tekniske Højskole i Lundtofte eller Forskningsinstituttet i Birkerød, och mässlokaler för internationell och nationell marknadsföring har fördel av att ligga nära företagsekonomisk och samhällsvetenskaplig forskning samt högre undervisning.

Gjellerup illustrerar den av honom beskrivna stadsmodellen med följande figur:

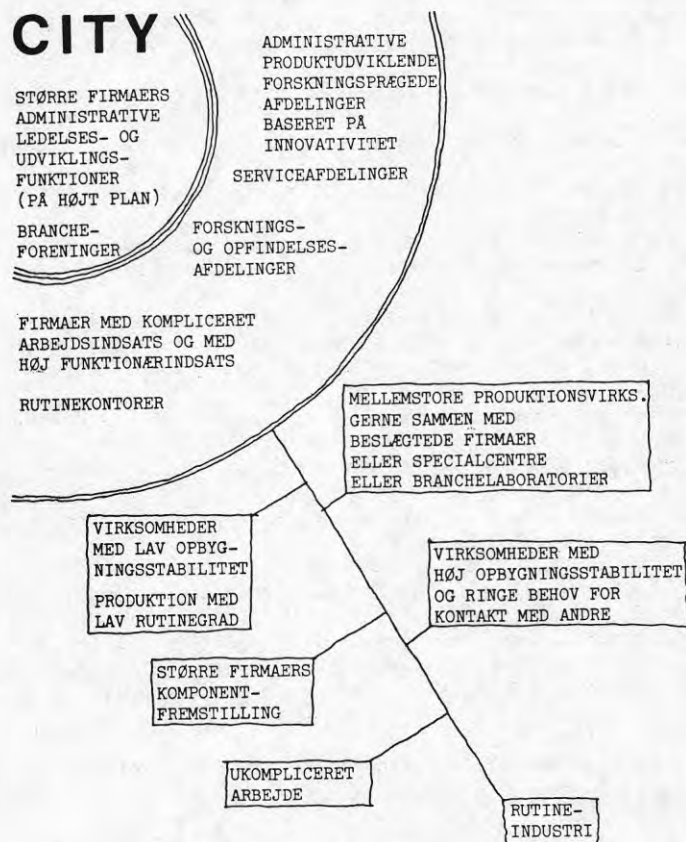


Fig. 5. Carl Gjellerups stadsmodell.

Källa: Carl Gjellerup: "Industriens krav til industriområder".

Gjellerups modell är mycket snarlik Folke Kristenssons och båda drar slutsatsen, att verksamhetsgrenar, som är starkt beroende av direkta personkontakter är beroende inte bara av att ligga i metropolregionerna, utan också i själva city.

"City" behöver dock inte nödvändigt vara det samma som den historiska stadskärnan, utan en ny citystruktur kan uppstå. Typiskt är dock kravet på bekväma kontakter mellan de överordnade beslutscentren och internationella persontrafikterminaler. Bella Centret och det planerade "World Trade Center" är typiska exempel på hur en "cityfunktion" i stället för att lokalisera sig till den traditionella stadskärnan väljer ett läge med dels stora expansionsmöjligheter (p.g.a. interna faktorer) och dels bekväm närhet (med taxi) till såväl Kastrups flygplats, Köpenhamns stadskärna som nya industriområden i regionen (Avedøre Holme m.m.)

I boken "Urban Economics" beskriver Harry W. Richardson 9 tendenser i storstadens inre differentiering:

1. Aktiviteter som betjänar hela stadens marknad lokaliseras ofta centralt. Aktiviteter som inte är beroende av lokala marknader tenderar att lokaliseras i periferin.
 2. Specialiserade funktioner har tendens till en central lokalisering.
 3. Ytkrävande funktioner har tendens till lokalisering i stadens ytterområden.
 4. Lokaliseringsbeslut påverkas av olika slags hinder att använda centrala områden.
 5. "External economies" i city kan bromsa lokaliseringen där.
 6. Ofta är förortscentra lika fördelaktiga som city för företagslokalisering.
 7. Lokaliseringsbeslut påverkar varandra; de kan leda till "external economies" som lätta personkontakter, många butiker, som drar till sig flera kunder och en samling av komplementfunktioner.
- Andra aktiviteter "repellerar" varandra, t.ex. miljöförstörande industri och lyxbostäder.
8. Lokaliseringen påverkas av historiska traditioner, samt en tröghet i flyttandet.
 9. Allmän tendens: ökad koncentration till storstadsområden, men ökad decentralisering inom dessa.

Richardson genomgår olika branschers lokaliseringstendenser, och påpekar bland annat:

- Industri: Nya fabriker lokaliseras oftast periferi, småföretag ligger ofta centralt (särskilt de specialiserade och kundorienterade), arbetskraften är den viktigaste lokaliseringsfaktorn idag.
- Butiker: Butiker som säljer standardiserade varor lokaliseras ofta spritt - nära kunderna.
- Kontor: City attraherar mest småföretag och beslutsfattande organisationer samt toppen av hierarkin - "en elitgrupp av koordinatörer, beslutsfattare, 'policy-makers', med deras hjälpestab; de som behöver närhet till andra för förhandlingar, utbyten, samlande eller vidarebefordrande av information och idéer". Småföretag stannar ofta i city på grund av beroende av andra företag.

Vi märker här motsatta uppfattningar: Institut for Centerplanläggning når fram till att arbetskraften inte är en väsentlig faktor vid val av lokalisering inom en region, medan Richardson säger motsatsen. Kristensson och Gjellerup lägger till synes

stor vikt vid externa lokaliseringfaktorer, medan ICP lägger störst vikt vid de interna. Dessa skillnader torde till stor del bero på att olika slags verksamheter avses och att det inte alltid framgår, om det gäller val mellan regioner eller inom regioner. Klart står dock, att allt flera verksamheters lokalisering val inom regionerna mer och mer beror på interna faktorer, men att också dessa kommer att leda till en specialisering mellan olika geografiska områden, bl.a. genom kommunernas funktionellt uppdelade stadsplaner.

Ofta uttalar geografer och andra att de traditionella stadsstrukturerna är en hämsko för utvecklingen, och att nya "visioner" behövs. Som nämnts i tidigare avsnitt betonar Peter Hall i sin bok "Världsstäderna", att de direkta personkontakterna är av avgörande betydelse för de viktigaste ekonomiska och politiska besluten. De direkta personkontakterna sker bäst i storstadsregioner, men inte nödvändigtvis i city. Peter Hall föreslår motorvägar med elektronisk kontroll av trafikflödet och hastigheter på 250 km/tim inom storstadsregionerna för att underlätta snabba persontransporter. Han beskriver också, hur rutinpräglade processer flyttar från city: "Även om elektronisk lagring leder till kraftiga besparingar i utrymme, är det sannolikt att så fort rutinaktiviteterna med ekonomisk fördel kan skiljas från de beslutsfattande processerna, kommer de att flyttas från centrala höghyretomter till förorter, nära deras arbetare." Enligt Hall är det önskvärt (troligen menar han för storföretagen), att utvecklingen inte fixeras vid former och strukturer, som "inte längre är livskraftiga", och att det finns frihet och marknadskrafter i lokaliseringen, och så få statliga regleringar som möjligt. Han illustrerar en möjlig framtida stadsstruktur med Kevin Lynch's triangelndiagram - med förtätningar, omväxlande hög och låg koncentration och specialiserade delcentra.

LITTERATUR OM KÖPENHAMNS INRE STRUKTUR, OCH SPECIELLT OM CITYS ROLL.

Regionens inre struktur, och speciellt cityområdets struktur har av många av näringslivets ekonomer och geografer ansetts vara av avgörande betydelse för Köpenhamns möjligheter i "den internationella storstadskonkurrensen", och därmed för danskt näringslivs internationella konkurrensmöjligheter. Detta illustreras bl.a. av Dansk Arbejdes Københavnsudvalgs arbejde för att "sälja" Köpenhamn interntionellt efter kriget. I jubileumsskriften "Københavns erhvervsråd gennem 25 år", 1967, skriver Niels Hoff:

Københavnsudvalget havde lært, "at vort 'hus' skulle være perfekt, hvis vi skulle gøre os håb om at få tilført mere aktivitet udefra. Derfor måtte vi sideløbende med det udadventede arbejde stadig intressere os for det, som vi kaldte byens 'udstyr', eller - med et finere ord - 'faciliteterne'. 'Varen', som vi skulle sælge, måtte til stadighed forbedres - eller 'tilpasses', som det hed i den handelsvidenskabelige terminologi". (31)

Konkret arbetade Københavnsudvalget för att få en "raffinering" av city till stånd. Man anordnade möten om citypolitiken i anslutning till generalplanarbetet i början på 1950-talet, och man gick aktivt in för en totalsanering på inre Vesterbro till ett nytt City-Vest-område, som på många sätt motsvarade citysaneringen i Stockholm. Av orsaker, som vi senare skall komma in på, förverkligades aldrig dessa cityplaner.

Dansk Arbejdes Københavnsudvalg fick större betydelse för lokaliseringen av industriområden i Köpenhamnsregionen. I början av andra världskriget (medan det ännu var troligt, att Tyskland skulle vinna kriget) satsades det på att etablera fysiska grundvalar för en kommande industriexpansion efter kriget. Tyska och danska myndigheter gjorde upp planer för en motorväg Hamburg-Köpenhamn via Puttgarden-Rødby, samt en ringmotorväg runt Köpenhamn. Dansk Arbejdes Københavnsudvalg deltog aktivt i att grundlägga nya industriområden i anslutning till den planerade ringmotorvägen: i Gladsaxe, Herlev, Glostrup och Brøndbyerne, samt i de första diskussionerna om det nya industriområdet vid Avedøre Holme. Vidare bidrog man till invallningen av Vestamager. Københavnsudvalget gjorde en prognos för behovet av industriområden i regionen fram till 1960, och denna prognos visade sig överensstämma väl med verkligheten. Även efter kriget arbetade Københavnsudvalget för att få "Fågelvägsleden" Rødby-Puttgarden framskynad. Under efterkrigsåren utbyggdes de planerade industriområdena, och Københavnsudvalget tog initiativ till att starta en industriplaceringstjänst, som skulle hjälpa företagen med sin lokalisering, samt industrisammanslutningar, dvs företagarföreningar, i industriområdena. Vidare deltog man i etableringen av ett antal verkstadshus, delvis finansierade av Marshallhjälpen.

Utvecklingstendenserna inom själva cityområdet har under senare år undersökts av Institut for Centerplanlægning for Københavns City Center Forening, och har presenterats i rapporten "Hvad med City?", 1976. I denna rapport kritiseras den gängse

uppfattningen, att city, det mest centrala området i regionen, bör vara platsen för aktiviteter som styrning, koordinering, central marknadsföring för storföretag, offentlig administration, intresseorganisationer och specialiserad detaljhandel (dels mycket stora detaljhandelsföretag och dels mycket små med dyrt eller specialiserat sortiment). ICP/KCC spårar andra tendenser i city idag:

- Små, kundorienterade företag inom alla branscher har behov av läge i city p.g.a. citys centrala läge i förhållande till regionens befolkning som helhet, och p.g.a. den låga hyresnivån i citys sidogator.
- Banker, försäkringsbolag m.m. har behov av cityläge "för att förstärka prestigen".
- Alla andra företag lägger störst vikt vid interna förhållanden och är relativt fritt ställda vid valet av lokalisering inom regionen.

Man menar, att näringslivets utveckling långt ifrån är så beroende av regionens inre differentiering - bl.a. cityutvecklingen - som det hittills antagits. Speciellt vänder sig ICP/KCC-rapporten mot "kraftcenterpolitiken", som är ett sätt att tilldela City en monopolställning, öka dess lokaliseringsvärde och därav följande mark- och fastighetspriser, dvs subsidier till privata markägare. Och dessutom har detta baksidan, att många företag, som verkligen har vitalt intresse i att lokalisera sig i city (och det är inte de mest betalningskraftiga) hålls ute.

ICP/KCC-rapporten ger följande översikt över olika intressegrupper beträffande city:

1) Markägare i city:

Privata markägare:

Om fastigheterna bara är investeringsobjekt: Intresse i markprisstegring. Om ägaren använder tomten: Inte samma intresse i markprisstegring, då ägaren själv delvis kommer i en "hyresgästposition".

Köpenhamns kommun som markägare:

När kommunen förvärfvar tomter, är den intresserad av låga markpriser, men bortsett från detta är kommunen intresserad av höga markpriser, därför att det också betyder höga markvärdesskatteintäkter.

Staten som markägare:

Önskar att statsorgan med stort behov av kontakter med folket, regering och intresseorganisationer placeras i centrala stadsområdet. Men detta är bara en liten del av de statliga arbetsplatserna. Staten räknar dock med en expansion i city och är därför intresserad av stora, samlade tomter.

2) Hyresgäster i city:

Vill ha en låg hyresnivå och stort utbud av lokaltyper, hyresnivåer etc. Staten och kommunen är intresserade av att via sin uthyrning främja sin generella citypolitik.

3) Privata företag i city:

Kundorienterade företag:

Är intresserade av många kunder; därför önskar de stor

attraktionskraft för hela cityområdet (genom komplementaritet/ substitution och god kollektiv och individuell trafikbetjäning, en god miljö etc), och önskar låg hyresnivå. Vissa företag är helt beroende av placering i city, p.g.a. speciella kundgrupper etc. Sidogatorna i city är också billigare än t.ex. förortscentra vad gäller hyran. Alla är intresserade i en god korttids-parkering i city.

Icke-kundorienterade företag:

Intressen i cityläge kan bero på möjligheter till större omsättning, lägre hyra, större arbetskraftsuppland, bättre affärs-kontakter, enklare tillgång till service, högre reklamvärde och chefernas personliga preferenser.

Alla är intresserade i god långtidsparkering. Många är inte beroende av läget i city. Storleken på företaget är viktigare än branschen: Stora företag lägger ofta störst vikt vid interna kontakter (och behöver inte ligga i city), medan mindre företag är mera intresserade i externa kontakter, billig hyra etc. (och därför har behov av att ligga i city).

4) De sysselsatta i city:

- Generellt önskas kort restid bostad-arbetsplats. Dvs generellt önskas spridda arbetsplatser, nära kollektivtrafikens knutpunkter. Central placering önskas för mycket speciella arbetsplatser, där de anställda kommer från hela regionen. City har den bästa trafikillgängligheten för flest antal personer. De anställda i city önskar (till stor del) god långtidsparkering, men denna efterfrågan är beroende av parkeringsavgiften.

- En arbetsplats i city ger möjlighet att utnyttja sig av citys stora och varierande serviceutbud. Anställda är intresserade i lokal dagligservice av typ kiosker, kaféer, smörgåsbutiker. Dagligvarubutiker är av mindre betydelse.

5) De boende i city:

- Är intresserade i goda bostadsförhållanden inkl friytor, och är intresserade i att bostadsvillkoren inte försämrats.

- Är intresserade i god lokal försörjning av dagligvaror och tjänster.

- Är intresserade i god långtidsparkering.

- Är intresserade i goda trafikförbindelser till arbetsplatser utanför cityområdet.

- Det finns ett stort potentiellt intresse bland höglönegrupper utanför city att flytta till prestigebostäder i city.

6) Besökare i city:

Från resten av Köpenhamnsregionen

Är intresserade i god service- och butiksförsörjning, där de bor. Om detta är tillfredsställande, är deras intressen beträffande utbudet i city relativt lika, oberoende av var i regionen de bor. Bortsett från boende i "Brokvartererne" (Vesterbro, Nørrebro, Østerbro, Amagerbro, Fredriksberg) spelar utbildning, kön, ålder, transportsätt etc en stor roll för önskemålen beträffande city. Bilister reser lätt ut i regionen, medan

kollektivt resande är betjänta av att ha det stora koncentrerade utbudet lokaliserat i city. Alla är intresserade av att citys utbud är så stort, att det finns "plats" till att just den enskilde besökarens speciella behov kan tillfredsställas i city.

- In- och utländska turister:

Är betjänta av hotell och turistservice så nära besöksmålen som möjligt. Är intresserade av ett mångfaldigt utbud av besöksmål och servicefaciliteter. Alla besökande i city är betjänta av lugna gåmiljöer, korta avstånd mellan besöksmålen etc (detta gäller inte bara turisterna). Turisterna (och de som lever av turism) är intresserade i att Köpenhamns särskilda miljövärden bibehålles.

- Affärsbesökande m.m.

Är intresserade i ett stort och varierat utbud av hotell, restauranger och nöjen i eller nära city, eller t.ex. nära kongresslokaler, som de skall använda. Själva affärskontakterna behöver inte vara lokaliserade till city.

7) Övriga intressen i cityområdets utveckling:

Staten:

Önskar att Köpenhamns city skall tillvarata sin funktion som "nationens ansikte" och som regionens huvudcentrum. Önskar ett blomstrande affärsliv, många turister i city etc. Men staten önskar inte betala en dyr infrastruktur i city, om det inte är av "mycket stort nationellt intresse". Överhuvudtaget har staten motsatta intressen beträffande Köpenhamns city.

Huvudstadsrådet:

City skall vara huvudcentrum i regionen, men arbetsplatserna skall generellt lokaliseras närmare bostäderna. Det skall vara balans mellan förstädernas, "brokvarterernes" och citys serviceutbud.

Köpenhamns kommun:

Har liksom staten motstridande intressen. Önskar att citys funktion som service- och kulturcentrum för regionen skall tillvaratas. Önskar att de kommunala investeringarna skall förränta sig och ha nyttoeffekter. Vill ha tillräckliga ekonomiska medel för att kunna "höja stadens kvaliteter". Vill ha större markvärdesskatteintäkter genom stigande markvärden. Önskar en förändrad ekonomisk utjämningsordning, så att de andra kommunerna i regionen bidrar mera till Köpenhamns kommuns utgifter.

ICP/KCC-rapporten karakteriserar kortfattat den hittillsvarande utvecklingens konsekvenser för de nämnda intressenterna:

- 1) För markägarna: Fallande eller stagnerande markpriser p.g.a. den minskade pressen på city.
- 2) För hyresgästerna: Lägre hyror, än om det hade varit en större press på city. Dvs vissa aktiviteter, som trängs ut i andra storstäder, stannar kvar i city i Köpenhamn.
- 3) För kundorienterade företag: Mindre uppland i city p.g.a. att många kunder flyttar ut. Men större möjlighet för dem med liten hyresbetalningsförmåga att stanna i city. Den fallande trafiken ökar tillgängligheten i city.
- 4) Icke-kundorienterade företag: När befolkningen sprids i regionen faller dessa företags intresse i att vara placerade i city. Dessutom leder större ytbehov per anställd till att särskilt de större företagen tenderar att flytta ut.

- 5) De anställda: Har minskande intresse i att ha city som arbetsplats. Med bil nås andra delar av regionen också lätt. Även om det finns goda kollektiva förbindelser till city, är kollektivförbindelserna från bostadsområdena till cityförbindelserna (dvs matarförbindelserna) ofta dåliga.
- 6) De boende i city: Möjligheterna till att förbättra bostadsförhållandena ökar.
- 7) Staten: Fortsätter att utvidga i city, och kan utöva stort inflytande över citys utveckling. Låga markpriser gör det lättare för staten att utvidga. Men det finns en konflikt mellan statens utvidgningsplaner i city och statens intresse i att bevara miljön. Dessutom kan statens utvidgningar leda till krav om statsfinansierade investeringar i trafikanläggningar m.m.
- 8) Huvudstadsrådet: Utvecklingen motsvarar huvudstadsrådets intresse.
- 9) Köpenhamns kommun: Det blir en ekonomisk katastrof för kommunen, om utjämningsordningen förblir otillräcklig och om markprisutvecklingen fortsätter som hittills. Kommunen får mindre ekonomiska medel till miljöförbättringar i city. På den andra sidan betyder låga markpriser att kommunen får större möjligheter att påverka citys utveckling. En utbyggnad av Vestamager (se senare avsnitt) löser inga problem. Trafikinvesteringarna i city kan begränsas när trafiken i city stagnerar. (32)

ICP/KCC-rapporten avslutar med att slå fast, att politikerna på rådhuset inte bara skall utforma en citypolitik, men också klart illustrera, vem som får fördelar och nackdelar av denna, samt att varje citypolitik är en prioriteringsprocess.

Vi skall i detta sammanhang inte gå djupare in på den fysiska och funktionella utvecklingen inom regionen och den faktiska inre differentieringen. Vi har tagit med några av näringslivets generella lokaliseringsfaktorer som stöd i systematiseringen av de vidare undersökningarna. Och vi har tagit med ICP/KCC:s cityrapport dels för att kortfattat få ett grepp om utvecklingstendenserna i city, dels för att visa komplexiteten av intressen, som finns inom en storstad, dels för att visa något om funktioner av metropolkaraktär kontra funktioner av lokal och regional karaktär.

METROPOLORIENTERADE FUNKTIONERS KONTRA LOKALT ORIENTERADE FUNKTIONERS BETYDELSE FÖR UTVECKLINGEN I KÖPENHAMN

Vi har sett, att drivkrafter i storstadens utveckling som metropol, konkurrerande med andra storstäder, är näringslivets internationella konkurrens och centraliseringen av de överordnade ekonomiska och politiska besluten. Till metropolen koncentreras dels huvudkontoren för de större och/eller specialiserade företagen med nationella och internationella marknader, dels de centrala näringslivsorganisationerna och statsorganen, dels de tekniskt avancerade och innovativa industrierna med stort behov av internationella kontakter och forskningskontakter och dels internationella marknadsförings och avsättningsorgan för en geografiskt mera decentraliserad produktion.

Sådana funktioner kan kallas metropolorienterade. De för med sig en rad servicefunktioner, t.ex. hotell och rekreation för internationella beslutsfattare på besök i Köpenhamn, specialiserade konsulter, etc. Till detta kommer funktioner, som är knutna till den specialiserade arbetskraft, som metropolfunktionerna kräver. Här kan även nämnas t.ex. särskilda prestige-bostadsområden.

Andra funktioner är mera regionalt eller lokalt orienterade. Kvantitativt omfattar de troligen den största delen av Storköpenhamns näringsliv och arbetskraft, men som drivkraft i urbaniserings- och stadsförnyelseprocessen antas de ha en sekundär betydelse.

Det har inte varit möjligt, att inom detta forskningsarbete ramar klarlägga, vilken betydelse de metropolorienterade funktionerna och arbetsplatserna har i förhållande till de mera lokalt orienterade funktionerna. Mycket tyder dock på att de metropolorienterade funktionerna representerar för samhälls-ekonomi som helhet dominerande delar av näringslivet och för den totala utvecklingen dominerande beslutsfunktioner. Detta ger också anledning att anta, att de metropolorienterade funktionerna dominerar både Storköpenhamns utveckling som helhet, och stadens inre differentiering och strukturering. När dominerande krafter fått strukturera huvuddragen i den fysiska utvecklingen, och speciellt i "strategiskt" viktiga områden, kan andra krafter bestämna underordnade utvecklingsdetaljer och -drag, och utvecklingen i för de dominerande krafterna mindre viktiga områden. T.ex. finns det anledning att anta, att bostadsområden och lokala köpcentra skulle få kunna ge plats åt internationella marknadscentra och centrala näringslivsorganisationer, men motsatsen vore knappast tänkbar. På samma sätt finns det anledning att tro, att arbetsplatsutvecklingen i City dikterar villkoren för centrala bostadsområden och inte tvärtom.

Motsättningen metropolfunktioner/lokalt orienterade funktioner är dock inte entydig: Många funktioner, t.ex. de viktigaste trafiklederna, tjänar både metropolfunktioner och lokala funktioner. Ibland framstår motsättningen som en motsättning mellan bostäder och arbetsplatser, eller som en motsättning mellan arbetskraftens reproduktion (konsumtionssfären) å ena sidan och produktionen-cirkulationen å andra sidan. Också denna motsättning måste ses nyanserat, då reproduktionen av vissa typer av avancerad arbetskraft tillhör metropolfunktionerna, medan en

stor del av produktionen och cirkulationen inte gör det. Samtidigt måste också påpekas, att en hel del av den lokalt orienterade produktionen och cirkulationen (utöver den, som är direkt inriktad på service åt metropolfunktioner i Köpenhamnsområdet) bidrar till att få storstaden som helhet att fungera, vilket också återverkar på metropolfunktionernas effektivitet. Här kan t.ex. nämnas kollektivtrafik (transport av rutinarbetskraft), övrig infrastruktur, byggföretag, kontorsservice m.m.

Struktureringen av Storköpenhamn under metropolfunktionernas dominans betyder att vissa geografiska områden, som city, Vestamager och zonen runt ringmotorvägarna är särskilt intressanta områden för lokalisering av metropolfunktioner, medan andra områden mera präglas av lokala funktioner och av reproduktionen av den mera rutinartade arbetskraften. Køge Bugt-området söder om Köpenhamn är ett typiskt exempel på ett område som domineras av bostäder, bostadsservice och mera rutinartad produktion.

Det är också typiskt, att storstadens fysiska utveckling följer kapitalismens historiska utvecklingsfaser. Som nämnts i inledningen till kap. 2 kan kapitalismen grovt indelas i tre faser: 1. övergången från feodalism till kapitalism, 2. konkurrenskaptalismen och 3. den monopolistiska kapitalismen. Såväl produktionen som cirkulationen och arbetskraftens reproduktion har motsvarande utvecklingsfaser. T.ex. utvecklas industrin från manufakturindustri till storindustri och därefter till komplexa produktionsenheter (se kap. 2, inledningen). På samma sätt utvecklas bostäderna från det enskilda huset (villan eller hyreshuset) till bostadsområden ("grannskapsenheter") och därefter till hela stadsdelar eller nya städer (t.ex. Køge Bugt). Även den rekreativa sektorn beskriver motsvarande utveckling, och t.ex. inom detaljhandeln sker en utveckling från den enskilda butiken till affärscentra och därefter till storcentra med såväl en stor anhopning affärer samt annan kommersiell service som kultur- och social service och kontor (t.ex. Tåstrup centret och Lyngby centret).

Det är typiskt, att stadens övergång från den ena historiskt betingade strukturen till den andra sker mycket ojämnt, och att olika sektorer eller olika delar av samma sektor befinner sig samtidigt på olika historiska utvecklingsnivåer. Ofta kan de fysiska uttrycken för olika utvecklingsnivåer vara likartade: T.ex. tillhör den enskilda diversehandeln en tidig utvecklingsnivå, medan den moderna kedjeägda kioskbutiken tillhör en sen utvecklingsnivå, även om de fysiskt sett kan ha likheter. I de flesta fall innebär motsättningen motsättning mellan olika skalor, mellan funktioner och sociala motsättningar mellan olika grupper, samt motsättningar mellan olika ekonomiska intressen (t.ex. mellan stagnerande och expanderande kapitalgrupper). Den komplexa stadsförnyelseprocessen bestäms av motsättningar mellan element i den befintliga och i den kommande stadsstrukturen. Dessa motsättningar består således bl.a. av:

- Motsättningar mellan element, som har att göra med olika historiska utvecklingssteg.
- Motsättningar mellan olika sektorer (t.ex. bostad/industri).

Sådana motsättningar kan förstärka varandra, och de är alla i grund och botten sociala: Intressesmotsättningar mellan olika sociala grupper.

Här skall exemplifieras med olika funktioner, som återfinns i Köpenhamns centrala delar:

- Exempel på icke-metropoliserade funktioner är de flesta bostäderna, den lokalt orienterade detaljhandeln, sociala institutioner, skolor, grönytor, lokalt orienterad hälsovård, största delen av hantverket och småindustrien, bilverkstäder, bankfilialer, diverse kontor etc. Många av dessa funktioner representerar ännu tidigare ekonomiska utvecklingsskeden, och en viss konserverande effekt får stadens befintliga fysiska struktur, som till allra största delen representerar kapitalismens tidigare skeden.

- Exempel på metropolorienterade funktioner, är som tidigare nämnts, storföretagens huvudkontor, intresseorganisationernas huvudavdelningar, central stadsadministration, teknologiskt avancerad och innovationsberoende produktion, avancerad forskning och utveckling och viktiga internationella handels- och transaktionsfunktioner. Dessa funktioner har intresse av att ligga inom huvudstadsregionens lättillgängliga delar, men inte nödvändigtvis i City. Motsättningen mellan den befintliga fysiska strukturen i de centrala stadsdelarna och dessa metropolfunktioners behov är ofta stor. Om City skall effektiviseras som överordnat beslutscentrum, krävs stora saneringsingrepp och statsintervention. Ibland kan ingreppen ställa sig onödigt dyra, också för staten och de stora kapitalgrupperna. City kan dock få en ökad betydelse för andra typer av metropolfunktioner (avledda av de ovan nämnda funktionerna): hotell- och nöjesverksamhet, turism, specialiserade butiker, prestige bostäder etc.

Problemställningen om metropolorienterade funktioners kontra mera lokalt orienterade funktioners dominans över utvecklingen har inte kunnat fördjupas mera inom detta forskningsarbets ramar. Detta fält ligger öppet för vidare studier. Tills vidare begränsas detta arbete därför till ovan uppställda hypoteser och överordnade tendenser. Med denna bakgrund kommer speciell vikt att läggas vid att undersöka de metropolorienterade funktionerna och de stora kapitalgrupperna vid analysen av det centrala Köpenhamns nuvarande utvecklingstendenser.

SAMMANFATTNING AV LOKALISERINGSFAKTORER, MED BETYDELSE FÖR REGIONENS INRE DIFFERENTIERING.

Produktionssfären:

- Råvarorna som lokaliseringsfaktor är knappast betydande inom huvudstadsregionen.

- Arbetskraften är varierad och specialiserad inom huvudstadsregionen, och arbetskraften är en mycket viktig faktor för val av lokalisering i huvudstadsregionen framför andra regioner. Den är dock av mindre betydelse för val av lokalisering inom regionen. Arbetskraften är en typisk "extern" lokaliseringsfaktor. Dock gäller, att arbetsplatserna strävar efter att ligga där de är lättillgängliga för den typ av arbetskraft de efterfrågar. City är mest lättillgängligt för kollektivt resande arbetande, medan zonerna utmed de största vägarna, bl.a. ringvägssystemen, är lika lättillgängliga för bilresande arbetande. Arbetsplatser med specialiserad och högt utbildad arbetskraft kan lokalisera sig relativt fritt, då sådan arbetskraft i regel är lätttröblig. Här spelar prestigeförhållanden in vid lokaliseringssvalet. Högt utbildad arbetskraft önskar gärna arbetsplatser i City, p.g.a. dess miljövärden, eller i den natursköna nordsektorn i Storköpenhamn. Allmänt önskar de arbetsplatser nära motorvägssystemen. Arbetsplatser med mera rutinartad och/eller lågavlönad arbetskraft har störst fördel av att vara lokaliserade i City eller i zonen runt City eller i andra områden, som lätt kan nås från bostadsområden, som bebos av denna kategori arbetande. Närheten till kollektivtrafikförbindelser är viktig.

Storköpenhamns bostadsområden är ganska klart uppdelade på inkomst- och yrkesgruppkategorier, och denna segregation kan ha en självförstärkande effekt, också vad gäller lokalisering av arbetsplatser. Allmänt kan sägas, att andelen lågavlönade, andelen ofacklärda arbetare m.m. är störst i randområdena runt City, och att mellangrupper i inkomsthänseende (facklärda arbetare, tjänstemän etc) är en dominerande grupp i de äldsta förstadsområdena (egnahemsområden från 1920-talet etc) t.ex. Vanløse och Brønshøj och i de nyaste hyreshusområdena (Køgebugt, Ballerup etc). Till detta ringformade mönster kommer ett sektorformat mönster, där nordsektorn utmärker sig för att vara ett höginkomstområde med stora villaområden. Till detta kommer en åldersgruppering: Andelen pensionärer ökar starkt i Köpenhamns kommun, medan de nya förstadsområdena domineras av unga barnfamiljer. I bebyggelse från 1930- och 1940-talen är en stor del av de boende pensionärer, medan äldre hus efterhand får en dominans av yngre boende. Dessa tendenser känns igen från de flesta storstadsområden, och leder till en geografisk indelning i sociala grupper, vilket också betyder att olika delar av huvudstadsregionen har olika sammansättning av arbetskraft, och olika sammansättning av köpkraft och lokala marknader.

Det måste betonas, att stora delar av regionen ännu har en agrar eller en rekreativ karaktär. En lokalisering av arbetsplatser inom dessa områden är mindre fördelaktig, om arbetskraften skall hämtas från större områden av regionen. Med andra ord kan man tala om att vissa områden i regionen är mera

"perifera", ligger längre från stora bostadsområden, och har sämre trafikförbindelser. Till dessa områden hör regionens yttre delar, mellan "fingrarna" till Køge, Roskilde, Frederikssund, Hillerød och Helsingør, och då speciellt Hornsherred och området norr om Hillerød.

- Avsättningsmarknaden: Den produktion, som producerar för en marknad av nationell eller internationell omfattning, har intresse av att ligga nära de överordnade transportlederna i regionen. Vissa specialiserade och teknologiskt avancerade företag med internationella marknadskontakter kan ha speciellt intresse av att ligga nära Kastrups flygplats, nära Bella Centret eller i speciella prestigeområden (t.ex. nordsektorn), men annars är lokaliseringssvalet inom regionen ganska fritt, och styrs mest av interna förhållanden. Den lokalt inriktade produktionen har intresse av att ligga centralt inom regionen, eller nära sina specifika marknader. Byggföretag, hantverk m.m. tillhör denna kategori. Betongelementfabriker har t.ex. störst intresse i att ligga i väst- eller sydvästsektorerna, eftersom byggnationen där är störst.

- Produktionsenheter: "Integrerade" produktionsenheter, dvs produktionsenheter, där flera olika företag eller branscher funktionellt är beroende av varandra, har intresse av samlokalisering i t.ex. specialiserade industriområden. Det är i och för sig mindre viktigt, var i regionen dessa industriområden ligger, bara de har en någorlunda god trafikförsörjning. Flexibla produktionsenheter, och produktionsenheter, som har behov av expansion, har intresse av att ligga, där expansionsmöjligheterna ej begränsas av annan bebyggelse, dvs de önskar lokalisering i ytterområden, där markreserverna är stora, och markpriserna rimliga.

- Produkttyp: Tunga produkter har behov av att produceras nära tunga transportleder, ofta när järnväg och hamn. Och byggindustrin nära byggnadsplatserna.

- Teknologisk nivå: Högt avancerad teknologi och snabb produktutveckling betyder behov av nära kontakter med organisationer, teknologisk forskning och utlandsförbindelser. Detta betyder att det är en fördel med lokalisering nära Danmarks Tekniske Højskole, teknologiska universitetsavdelningar, City och Kastrup Lufthavn, och att prestigelägen ofta efterfrågas.

Cirkulationsfären:

- Materiell varuhandel: Tunga varutyper: behov av läge nära tunga transportleder (järnväg, hamn, större väg etc).

- Transaktioner: Internationella och överordnade nationella transaktioner (papperssidan av varuhandel) sker effektivast i närheten av flygplats och internationella trafikterminaler, dvs nära Kastrup - Bella Centret eller i City. Här spelar externa faktorer en dominerande roll för lokaliseringen.

- Marknader: Beträffande internationella marknader gäller det samma som ovan sagts om transaktioner. Detta gäller också, om marknaden består av internationella turister i Köpenhamn. Företag, som har kunder från områden, som sträcker sig vida ut

över regionens gränser, har intresse av citylokalisering, och gärna en prestigemässig lokalisering. Företag, som i huvudsak har kunder från regionen (som helhet) kan lokalisera sig relativt fritt inom regionen, men helst någorlunda mitt i regionen, så att företaget på kortast möjliga tid kan nås av så många kunder från regionen som möjligt. För företag, som är beroende av kollektivt resande kunder betyder detta lokalisering nära de viktigaste S-tågstationerna. För företag, som framför allt vänder sig till bilburna kunder (t.ex. lågprisvaruhusen), är en lokalisering nära motorvägs- och ringvägssystemet att föredra. Import/exportföretag har ofta intresse av lokalisering nära hamnen eller huvudjärnvägarna. Lokala marknader: lokalisering nära kunderna. Allmänt är direkta kundorienterade service- och handelsföretag i hög grad beroende av externa lokaliseringsfaktorer.

- Arbetskraft: Här gäller de samma som sagts för produktionsfären.

- Cirkulationsenheter: Här gäller motsvarande som för produktionsenheter.

En stor betydelse för lokaliseringen av cirkulationsenheter är omsättningen i relation till arealbehovet. Detta betyder olika hyresbetalningsförmåga för olika slags cirkulationsenheter. På Citys affärsgator är hyresnivån högst i landet, medan den kan vara mycket låg på citys sidogator. Men där är flexibiliteten mycket ringa. I nyare köpcentra i förstadsområdena är hyresnivån betydligt högre än i stadskärnans sidogator, men inte så hög som på Ströget. Cirkulationsenhetens storlek och typ har stor betydelse för lokaliseringen. Stora, expanderande enheter, har behov av stora reservytor, vilket bäst kan fås i ytterområdena. Cirkulationsenheter med en stor materiell varuomsättning (och ett stort transportarbete) har särskilt stor fördel av lokalisering intill överordnade transportleder. Enheter, som säljer mindre (och färre) varor, kan lokalisera sig mera oberoende av varutransporten.

Administrations- och ledningsfunktioner.

- Arbetskraften. Administrations- och ledningsfunktioner kan ur arbetskraftssynpunkt lokaliseras ganska fritt inom regionens inte alltför perifera delar. Anledningen till koncentration i City och vissa andra delar är knappast arbetskraftens loaklisering och bostads-arbetsplatsresorna, men andra externa faktorer.

- Direkta personkontakter mellan olika huvudkontor, intresseföreningar, myndigheter m.m. gör det fördelaktigt, inte bara att sådana centrala administrations- och ledningsfunktioner finns inom samma region, men också inom samma område i regionen. Idag spelar troligen den omedelbara närheten mellan olika centralorgan mindre roll än förr, trots behovet av direkta personkontakter, då utbyggnaden av vägsystemet möjliggör snabba transporter i bil mellan olika delar av Storköpenhamn. City kommer dock även i fortsättningen att vara överordnat centrum, dels p.g.a. att stadsadministrationen av historiska skäl är lokaliserad huvudsakligen till city, och av tröghet knappast kommer att flyttas radikalt, dels p.g.a. citys speciella miljö- och prestigevärden.

Där internationella personkontakter är av betydande omfattning, är det en fördel med lokalisering nära Kastrups flygplats eller nära flygterminalen och huvudbangården i city.

- Specialiserad service. Möjligheterna till gemensamt utnyttjande av specialiserad service vid samlokalisering av olika administrations- och ledningsfunktioner är en mycket viktig faktor för koncentrationen till city. Bella Centret är dock ett exempel på, att en koncentration av transaktioner och specialiserad service m.m. också kan ligga på andra ställen än i city, men fortfarande är det koncentrerat, och fortfarande ligger det lätt-tillgängligt internationellt sett, och från city. En viktig servicefunktion för de internationella personkontakterna tycks vara hotell- och nöjesverksamhet, gärna med ett stort utbud koncentrerat till City, den mest "attraktiva" och prestigemässiga stadsdelen.

Forskning och utveckling och specialiserad service.

- Arbetskraften har i sig själv obetydligt inflytande på var inom regionen forsknings-, utvecklings- och specialiserade serviceinstitutioner lokaliserar sig; det är andra externa faktorer som är viktiga.

- Personkontakter. Personkontakterna har i sig själva mindre betydelse för lokaliseringen än vad som är fallet vid administrations- och ledningsfunktioner. Det är dock en fördel med en samlokalisering av liknande forskningsinstitutioner etc. eftersom de kan dubbelutnyttja vissa resurser och ha gemensamma servicefaciliteter. Tekniskt avancerad industri med snabb produktutveckling har fördel av att ligga nära teknologiska utrustningscentra. En teknologisk "utvecklingspool" finns t.ex. i Danmarks Tekniske Højskole i Lundtofte. City har mindre betydelse i detta sammanhang.

- Kunder/verksamhetsområde: I regel behöver forsknings-, utvecklings- och specialiserade servicefunktioner inte ligga i omedelbar närhet till "kunderna", även om det kan innebära fördelar. Det är framför allt sådana aktiviteter, som har mycket tätt kontakt med kunderna, och kanske utför dagliga beställningsarbeten (ofta av rutinartad karaktär), som har behov av närhet till kunderna.

Citys framtida roll:

Den gamla stadskärnans roll som huvudcentrum i regionen kommer troligen att förändras i framtiden. Tendensen är att nya, mera effektiva och specialiserade centra typ Bella-Centret och World Trade Center uppstår, vad beträffar de internationella kontakterna. En stor del av statsadministrationen och de nationella centralorganen kommer fortfarande att ligga i city, men tendensen till utflyttning kommer troligen att öka. City kommer främst att få betydelse som rekreations- och lyxbostadsområde, och som centrum för turism och specialiserade butiker. Dvs city kommer i hög grad att vara ett ideologiskt-symboliskt centrum, som kan höja Köpenhamns "image" internationellt sett. Detta betyder dock, att expansionen i city troligen blir begränsad, och att stora delar av innerstaden även i fortsättningen blir "ointressanta" för de stora kapitalintressena. Här kan relativt billiga bostäder och mindre företag rymmas även i framtiden.

KAP. 5. PROGRAM FÖR DET FORTSATTA FORSKNINGSRARBETET

I det fortsatta arbetet är det ett mål, att mera precist undersöka innehållet i och innebörden av begreppen "metropol" och "ekonomiskt kraftcentrum", och innehållet i den "raffineringsprocess", som näringslivet kräver, för att Köpenhamn skall "hävda sig i den internationella storstadskonkurrensen". För att undersökningen av Köpenhamn som "ekonomiskt kraftcentrum" skall bli meningsfull, måste viktiga ekonomiska beslutscentra undersökas, från statens och näringslivsorganisationernas centrala nivåer ner till enskilda storföretag. Undersökningen av de största kapitalgrupperna och koncernerna och deras förbindelser med organisationerna och staten samt deras förhållande till olika näringsgrenar och branscher måste bli ganska kortfattad, men ändå tillräckligt omfattande till att huvuddragen av ekonomiska beslutscentra i Danmark kan beskrivas. Med denna bakgrund är det målet att försöka klarlägga Köpenhamnsregionens roll i den nationella arbetsdelningen i Danmark, vilket innebär att undersöka de faktorer, som speciellt hänger samman med Köpenhamnsregionens roll som metropol och ekonomiskt/politiskt centrum. Undersökningen utgår från, att det är dessa "metropolfunktioner", som kärnan i Köpenhamns kvalitativa utveckling (jfr. "raffineringsprocessen") och som de faktorer, som är mest dynamiska för Köpenhamnsregionens framtida utveckling. Parallellt med metropolfunktionerna finns en lång rad mera traditionella (stor)stadsfunktioner, som inte är specifika för Köpenhamn, men som också finns i andra större städer och i första hand i regionala tillväxtcentra i landsorten. Här nedan skall ges exempel på dels sådana traditionella stadsfunktioner, dels på utpräglade metropolfunktioner:

	<u>Metropolfunktioner.</u>	<u>Andra stadsfunktioner.</u>
Beslutscentra: (Ekonomiska/ politiska.)	Storföretagens huvudkontor. Viktiga organisationers huvudkontor. Statens ledning och centraladministration.	Filialkontor. Mindre företags huvudkontor. Filialer till större org. Lokala organisa- tioner. Statens rutinadministra- tion. Amt och kommuner.
Specialiserad service till beslutscentra	Specialiserade konsulter. Datacentraler. Interna- tionella personkontakter.	Rutinartad kontorsservice och rutinartade konsulter. Regionala personkontakter.
Produktion:	Teknologiskt avancerad och innovativ industri, för internationella marknader	Huvuddelen av industrin. Ofta inriktad på inhemska och lokala marknader.
Service till produktionen:	Avancerad forskning. Internationella kontakter.	Vanlig industriservice. Goda transporter etc.
Cirkulationen (handeln):	Internationellt försäljnings- arbete, marknadsföring, mässor, "marts", kongresser. Mycket specialiserade butiker.	Detaljhandel, partihandel, fysisk varutransport. (Huvuddelen.)

	<u>Metropolfunktioner.</u>	<u>Andra stadsfunktioner.</u>
Service till cirkulationen:	Internationell flygplats, motorvägar, hotell och rese-service till internationella affärsmän etc.	Infrastruktur inriktad på regionens invånare. Normal turistservice etc.
Ideologiska faktorer:	"Nationell symbol" Prestige gentemot andra metropoler.	"Lokalpatriotiska" symboler. Prestige gentemot andra kommuner.
Arbetskraftens reproduktion:	Specialiserad och högt kvalificerad utbildning. Särskilda prestige- bostadsområden. Särskilt varierat utbud av fritids- och rekreations- möjligheter, för "samhällets grädda".	Standardutbildning. Normala bostadsområden. Normala fritids- och rekreations- möjligheter.

Förutom undersökningen av Köpenhamn som metropol, dvs Köpenhamns roll i den nationella arbetsdelningen, gentemot landsorten, fortsätter forskningsarbetet med en undersökning av Köpenhamnsregionens inre strukturella utveckling. Här är det målet att avgöra, hur metropolrollen påverkar regionens inre struktur, och vilka delområden i regionen är av särskild betydelse för metropolfunktionerna, och de intressen, som är knutna därtill. Då metropolfunktionerna är knutna till de dominerande ekonomiska och politiska intressena (vilket skall framgå av den första undersökningen) betyder detta, att speciella utvecklingsdrag och utvecklingen i speciella delar av regionen är speciellt knutna till de dominerande ekonomiska och politiska intressena, och därför är särskilt svåra att påverka för andra intressegrupper (t.ex. boendegrupper). Å andra sidan finns det områden inom Storköpenhamn, som inte är speciellt knutna till metropolfunktionerna, och där lokala intressen har betydligt större spelrum och möjligheter.

I forskningsarbetets sista del genomgås den överordnade offentliga fysiska planeringen dels av regionen som helhet, dels av Köpenhamns kommun. Det är målet att tränga bakom de fysiska planerna, och kunna säga något om vilka ekonomiska och politiska intressen de representerar. Såväl regionplanerna som Köpenhamns generalplaner avspeglar metropolfunktionernas utveckling, men också konflikter mellan överordnade (metropolinriktade) intressen och lokala intressen.

Det är målet med dessa undersökningar att kunna förklara huvud dragen av de faktorer, som leder till fysiska, funktionella och sociala problem i Köpenhamns centrala delar, och om möjligt beskriva sannolika framtida utvecklingstendenser. Här behandlas också kortfattat lokala boendegrupperns arbete för att lösa miljöproblem i det centrala Köpenhamn. Dessa frågor behandlas kortfattat i det avslutande kapitlet.

Forskningsarbetet innehåller således följande undersökningspunkter:

KÖPENHAMN SOM METROPOL - "KRAFTCENTRUM". KÖPENHAMNSREGIONENS ROLL I DEN INTERNATIONELLA OCH NATIONELLA ARBETSDELNINGEN,

1. Danmarks näringsliv i den internationella konkurrensen: Vilka näringsgrenar och branscher har störst internationella konkurrens-möjligheter? Vilka industrigrenar kan förmodas expandera och vilka kan förmodas stagnera.

2. Lokaliseringstendenser: Näringsgrenarnas och industribranscher-nas relativa fördelning mellan Köpenhamsregionen och landsorten.

3. De stora företags- och kapitalgrupperna:

- Registrering av storföretag i Danmark (danska och utländska privata storföretag, kooperativa och statliga företag) och något om deras inbördes relationer (gemensamma styrelseposter, moderföretag-dotterföretag etc) och storlek (omsättning och/eller aktiekapital). Detta skall visa något om vilka kapitalgrupper, som är dominerande.

- De största kapitalgruppernas fördelning på näringsgrenar och branscher.

- De största kapitalgruppernas lokalisering, både beträffande lednings- och rutinfunktioner.

4. De viktigaste näringslivsorganisationerna, samt LO och arbets-givareföreningen.

- Undersökning av de stora kapitalgruppernas relationer till organisationerna.

- Organisationernas uttalanden om förhållanden, som berör Köpenhamns utveckling: den ekonomiska krisen, export/import, branschutveckling, lokaliseringsmönster, allmänna materiella produktionsbetingelser, arbetskraft, fysisk planering, Köpenhamn som "kraftcentrum" etc. Organisationernas konkreta politik på dessa områden.

- Förhållandet mellan de stora kapitalgruppernas objektiva intressen och organisationernas politik och uttalanden.

5. Staten:

- Undersökning av förbindelser mellan centrala näringslivs- och arbetsmarknadsorganisationer och utövande statsorgan.

- Centrala ekonomiskt och fysiskt planerande statsorgans uttalanden om samma förhållanden, som nämnts beträffande organisationerna ovan.

- Partipolitiska motsättningar angående Köpenhamsregionens utveckling.

6. Registrering av centrala organisationer, statsorgans och andra viktiga metropolfunktioners lokalisering.

7. Slutsatser:

Storkapitalens, organisationernas och statens intressen beträffande Köpenhamsregionens utveckling i förhållande till resten av Danmark.

KÖPENHAMNSREGIONENS INRE DIFFERENTIERING OCH DE CENTRALA STADS-
DELARNAS ROLL.

8. Näringsgrenarnas och branschernas lokaliseringstendenser inom regionen.
Arbetsdelning mellan olika geografiska delområden i regionen.
9. De stora kapitalgruppernas lokalisering inom regionen, både beträffande lednings- och rutinfunktioner.
10. "Intresseområden" för storföretagen och metropolfunktionerna inom regionen.
11. Befolkningsutveckling inom regionen. Förskjutningar mellan regionens delområden. Segregationstendenser.
12. Transport- och trafikutveckling inom regionen. Den utåt-riktade trafiken kontra den interna trafiken. Betydelsen för metropolen av ett välutvecklat transportnät.
13. Stadsförnyelsen i den centrala stadsdelen och citys inre differentiering.

ÖVERORDNAD FYSISK PLANERING I KÖPENHAMNSREGIONEN OCH I KÖPEN-
HAMNS KOMMUN.

14. Den regionala fysiska planeringen efter 1945.
15. Generalplanering och stadsplanering i Köpenhamns kommun efter 1945.
16. Vilka intressen avspeglas i planeringen? (Innehålles i pkt. 14 och 15.)
- Undersökning av hur de metropolanknutna intressena avspeglas i den regionala och kommunala planeringen. Fokusering på sådana element som regionplanens nya "huvudstruktur" med "transportkorridorer" och "A-zoner", på City och diskussionen om cityutvidgning eller avlasningscentra, på Västamager, flygplats- och öresundsproblematiken etc.
17. Motsättningar inom den offentliga sektorn beträffande regionens planering.
- Motsättningar mellan statens politik för regionens struktur och statens egen lokalisering.
- Kommunala särintressen. Speciellt motsättningar mellan Köpenhamns kommuns intressen och statens, amtens och grannkommunernas intressen.
- Motsättningar inom Huvudstadsrådet mellan amten och kommunerna etc, och mellan Huvudstadsrådet och staten.
18. Jämförelse mellan den fysiska planeringen och den verkliga utvecklingen.

FRAMTIDSPERSPEKTIV, MILJÖPROBLEM OCH REAKTIONER MOT UTVECKLINGEN.

19. Köpenhamnsregionens utveckling som helhet. Framtidsperspektiv.

20. Köpenhamnsregionens inre differentiering och Köpenhamns kommun. Framtidsperspektiv.
21. Konsekvenser av utvecklingen för miljön i det centrala Köpenhamn. Reaktionen.

FOTNOTER OCH KÄLLHÄNVISNINGAR - DEL 1.

- (1) Uttalande av Köpenhamns överborgmästare Urban Hansen i Öresundsrådets skrift "Öresundsregionen", 1969.
- (2) Regeringens Planlägningsudvalg: "Notat vedrørende regionplan for hovedstadsområdet 1970-85", 1970.
- (3) Niels Hoff (Dansk Arbejdes Københavnsudvalg): "Københavns erhvervsråd gennem 25 år", København 1967.
- (4) Föreläsningar av Bruno Tournay, Institut for by- og landskabsplanlægning, Arkitektskolan, Köpenhamn, 1975. Kurs 004 ("Byudvikling og lokalisering").
- (5) T-ATV: "Trafiksektoren frem mod år 2000". T-ATV-rapport 14, 1975. Sid. 30-33.
- (6) H.E. Jørgensen & Ole Bach: "Erhvervslokalisering i hovedstadsområdet". Examensarbete vid IVTB, Köpenhamn 1975. Sid 43-45.
- (7) Niels Hoff: "Københavns erhvervsråd gennem 25 år". Se fotnot (3).
- (8) Poul Lyager: "Udvalgte storbyfunktioners lokalisering i København 1960-1970". Beställningsarbete åt Köpenhamns kommun, 1973.
- (9) Folke Kristensson: "Människor, företag och regioner". Stockholm 1966.
- (10) Bertil Thorgren: "Regionala external economies". Ekonomiska forskningsinstitutet vid Handelshögskolan i Stockholm, 1967. Inledningsavsnittet.
- (11) Se fotnot (10).
- (12) Se fotnot (10).
- (13) Bertil Thorgren: "Regionala external economies". Avsnittet om studiernas inriktning.
- (14) Bertil Thorgren: "Regionala external economies". Resultatavsnittet.
- (15) Se fotnot (14).
- (16) Bertil Thorgren: "Regionala external economies". Slutsatsavsnittet.
- (17) Bertil Thorgren: "Kommunikationsundersökning vid statliga myndigheter". Avsnittet med klassifikation av kontakter.
- (18) Bertil Thorgren: "Kommunikationsundersökning ...". Resultatavsnittet.
- (19) Carl Gjellerup (Dansk Arbejdes Københavnsudvalg): "Industriens krav til industriområder". Köpenhamn 1970. Sid. 12.
- (20) Peter Hall: "Världsstäderna". Aldusuniversitetet, Verona 1966. Sid. 240.
- (21) SOU 1970:14: "Urbaniseringen i Sverige".
- (22) James H. Johnson: "Stadsgeografi. En introduktion." Wahlström & Widstrand, Stockholm 1972. Sid. 24-27.
- (23) SOU 1974:3 "Produktionskostnader och regionala produktionsystem." Bilagedel 11 till "Orter i samverkan".
- (24) Se fotnot (23).
- (25) Gunnar Törnqvist: "Studier i industrilokalisering". Meddelanden från geografiska institutionen vid Stockholms universitet nr. 153, 1963. Sid 372-379.
- (26) Johnson: "Stadsgeografi. En introduktion." Sid. 80-82.
- (27) Fortune nr. 7, 1974.
- (28) Artikel av direktör S.E. Lorenzen (Indaco) i "Dansk Arbejde" nr 11, 1974.
- (29) Gjellerup: "Industriens krav til ...", sid 14.
- (30) Gjellerup: "Industriens krav til ...", sid 7.
- (31) Se fotnot (3).

KÖPENHAMN 1945-1977. ANALYS AV EN STORSTADS
UTVECKLING OCH FÖRÄNDRING.

DEL 1: METROPOLEN - "DET EKONOMISKA KRAFTCENTRET".

■ DEL 2: UTVECKLINGSTENDENSER I KÖPENHAMN.

DEL 3: FYSISK PLANERING OCH FRAMTID I KÖPENHAMN.

Forskningsprojekt 750156-4,
Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm.

Utfört september 1975 - april 1977 av
arkitekt SAR Bo Larsson, Malmö, under medverkan av
arkitekt MAA Anne Seidenfaden, Köpenhamn, med bistånd från
Institut for by- og landskabsplanlægning (Institut IV),
Kunstakademiets arkitektskole, Köpenhamn.

KAP. 6. KÖPENHAMNSREGIONENS GEOGRAFISKA INDELNING I DELOMRÅDEN

I denna rapport användes definierade begrepp för olika delar av regionen. Med Köpenhamsregionen eller Huvudstadsregionen avses området bestående av Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner samt Köpenhamns, Frederiksbergs och Roskilde amt. Köpenhamsregionen eller Huvudstadsregionen omfattar således nordöstra Själland nordost om en linje från norra Stevns till Isefjord, öster om Holbæk. Detta är det område, som omfattas av 1973 års regionplan. Regionens gränser justerades något i samband med den nya kommunindelningen 1970, och detta betyder att marginella avvikelser förekommer i statistik som behandlar regionen före och efter 1970. Detta har påpekats i texten i förekommande fall.

Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner intar administrativt en särställning. De tillhör inte något amt, utan står i samma administrativa förhållande till staten som amten, samtidigt som de är primärkommuner. De tillhör således inte heller Köpenhamns amt. Köpenhamn och Frederiksberg kallas administrativt för Centralkommunerna. Detta begrepp används ofta i rapporten i stället för "Köpenhamn och Frederiksberg".

I vissa statistiska översikter förekommer begreppet Hovedstaden, bestående av centralkommunerna samt Gentofte kommun inom Köpenhamns amt. Detta begrepp har dock undvikits i denna rapport, då det knappast utgör en enhetlig del av regionen.

Ett ofta förekommande begrepp är däremot Storköpenhamn. Detta område motsvarar i stort sett den sammanhängande bebyggelsen från Køge Bugt i söder och Tåstrup i väster och till Farum, Birkerød och Hörsholm i norr. Vissa tabeller definierar Storköpenhamn som centralkommunerna + Köpenhamns amt. Andra tabeller låter även Farums, Birkerøds och Hörsholms kommuner inom Frederiksbergs amt ingå i Storköpenhamn. I vissa fall låter man även Køge Bugtkommunerna Greve och Solrød (Roskilde amt) ingå i begreppet Storköpenhamn. Institut for Centerplanlægning betecknar ofta Köpenhamns amts kommuner samt Farum, Birkerød och Hörsholms kommuner som "förstadskommunerna", och kommunerna utanför dessa för "regionens ytterdistrikt". I rapporten "Hvad med City" sammanförs statistiskt förstadskommunerna med ytterdistrikten i Köpenhamns kommun, då hela detta område har en någotlunda enhetlig förstadspräglad bebyggelse. I rapportens tabeller anges, vilka områden som avses.

Begreppet "City" används här i regel för området innanför Sjöarna, d.v.s de statistiska distrikten "Indre By" och "Voldkvartererne". I vissa tabeller räknas dock "Voldkvarterernes" nordöstra del, Östervold, inte med till City.

Köpenhamns "brokvarter" består traditionellt av Vesterbro, Inre och Yttre Nørrebro, Østerbro och Amagerbro-Islands Brygge. Institut for Centerplanlægning låter i sin rapport "Hvad med City" brokvarteren även omfatta Christianshavn, Sundbyøster Nord, Valby, Kongens Enhave och hela Frederiksbergs kommun. Detta område präglas av äldre, sluten hyreshusbebyggelse blandad med partier av öppen hyreshusbebyggelse och äldre villaområden samt industriområden. Övriga distrikt inom Köpenhamns kommun benämnes "Ytterdistrikten" (Utterslev nord, Utterslev syd, Brønshøj,

Husum, Vanløse, Vigerslev, Sundbyöster syd och Sundbyvester). Dessa områden präglas av villabebyggelse och öppen hyreshusbebyggelse från 1920-talet och senare. Dessa områden sammanförs sålunda i "Hvad med City" med "förstadskommunerna"

I vissa avsnitt har refererats en indelning av regionen, som gjordes i ett tidigare stadium av Institut for Centerplanlægnings cityanalys. I detta studium arbetar man med två indelningar av regionen, en koncentrisk och en radiell.

Den koncentriska indelningen omfattar City (Indre By och Voldkvarteren), Ring 1 (Vesterbro, Inre Nørrebro, Christianshavn och Amagerbro-Islands Brygge), Ring 2 (Österbro, Frederiksberg, Yttre Nørrebro, Valby, Utterslev, Kongens Enghave, Sundbyerne), Ring 3 (resten av Köpenhamns kommun samt Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre, Rødovre, Glostrup och Tårnby) samt Yttre ringen (resten av regionen). Ring 1 kan karakteriseras som ett tättbyggt randområde till city, med bostäder som till stor del är från före 1900, och vars framtid i hög grad beror på, om city kommer att expandera eller ej, och om de planerade trafiklederna runt city genomförs. Ring 2 består till största delen av tät hyreshusbebyggelse från åren omkring sekelskiftet, blandat med viss industri och äldre villaområden. Ring 4 består till största delen av förorter, utbyggda under 1900-talets första hälft, och den yttre ringen består såväl av yttre förortsområden och regionens mera perifera områden.

Den radiella indelningen av regionen (utanför City) visar bl.a. nordsektorns karaktär av välstånds- och prestigeområde jämfört med de övriga sektorerna. Nordsektorn består av "fingrarna" mot Helsingör och Hilleröd och vidare norrut. Nordvästsektorn består av "fingrarna" mot Frederikssund-Frederiksvärk/Hornsherred och Farum, medan sydvästsektorn består av "fingrarna" mot Roskilde och Køge och vidare mot väster och söder. Sydsektorn, slutligen, består av Amager.

Inom City märks dessutom "Citys kärna", som i stort sett består av området med tomtpriser på över 1.000 d.kr/m².

Ibland talas om "köpstadsringen" i regionens periferi. Då avses området med de tidigare städerna Køge, Roskilde, Frederikssund, Frederiksvärk, Hilleröd och Helsingör. Dessa orter fungerar ännu i hög grad som självständiga städer med egna omland, även om de mer och mer dras in i en arbetsmarknad, bestående av hela regionen. Den sammanhängande stadsbebyggelsen längs "fingrarna" sträcker sig dock redan förbi Køge, och det är inte många kilometer öppen mark som skiljer Roskilde, Hilleröd och Helsingör från Storköpenhamn.

KÖPENHAMNSREGIONENS INDELNING

Kommuner inom huvudstadsregionen:

Centralkommunerna:

1. Köpenhamn
2. Frederiksberg

Köpenhamns amt:

3. Gentofte
4. Lyngby-Tårnbæk
5. Søllerød
6. Gladsaxe
7. Værløse
8. Herlev
9. Ballerup-Måløv
10. Ledøje-Smørum
11. Rødovre
12. Glostrup
13. Albertslund
14. Høje Tåstrup
15. Sengeløse
16. Hvidovre
17. Brøndbyerne
18. Vallensbæk
19. Torslunde-Ishøj
20. Tårnby
21. Store Magleby-Drægør

Frederiksbergs amt:

22. Farum
23. Birkerød
24. Hørsholm
25. Stenløse
26. Allerød
27. Karlebo
28. Fredensborg-Humlebæk
29. Helsingør
30. Hillerød
31. Græsted-Gilleleje
32. Helsingør
33. Frederiksværk
34. Hundested
35. Skævinge
36. Frederikssund
37. Slangerup
38. Ølstykke
39. Jägerspris
40. Skibby

Roskilde amt:

41. Greve
42. Solrød
43. Køge
44. Vallø
45. Skovbo
46. Ramsø
47. Roskilde
48. Gundsø
49. Lejre
50. Hvalsø
51. Bramsnäs

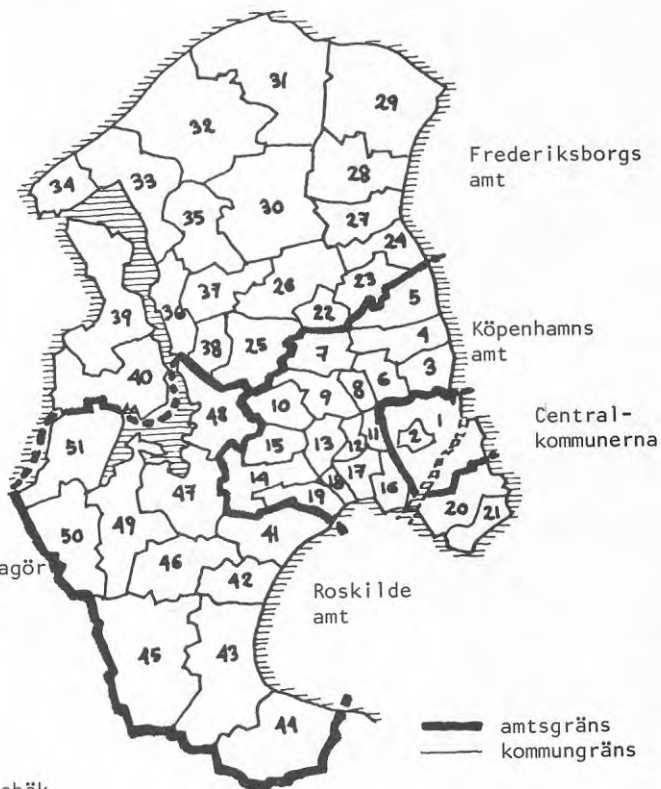


Fig. 6. Huvudstadsregionens indelning i amt och kommuner efter kommunalreformen 1970.



Fig. 7. Indelning av huvudstadsregionen i koncentriske områden enligt ICP/KCC-rapporten "Hvad med City?", 1976.

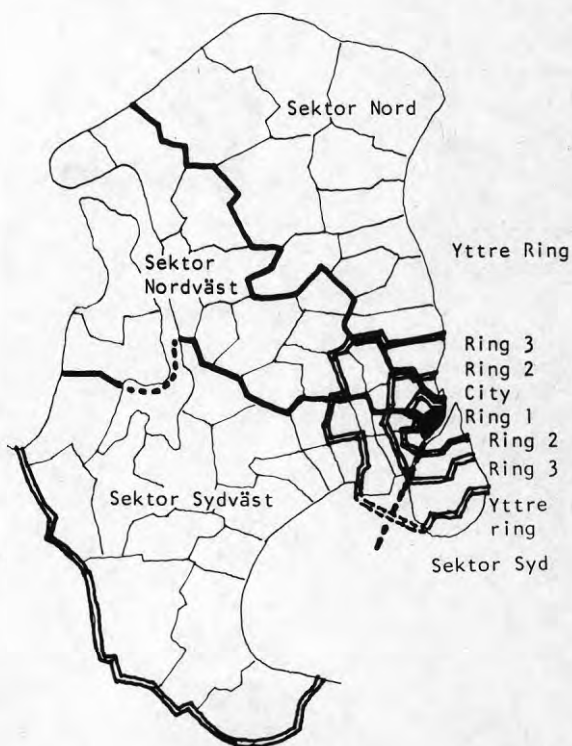


Fig. 8. Indelning av huvudstadsregionen i koncentriske og radielle zoner enligt ICP:s förarbejde till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1975.



Fig. 9. Köpenhamns och Frederiksbergs kommuners indelning i statistiska distrikt.

1. Indre by (a: Indre by syd/Middelalderbyen/, b: Indre by nord/Frederiksstaden/);
2. Voldkvartererne (a: Vestervold, b: Nørrevold, c: Østervold);
3. Christianshavn;
4. Vesterbro;
5. Indre Nørrebro;
6. Ydre Nørrebro;
7. Østerbro;
8. Amagerbro - Islands Brygge;
9. Sundbyøster nord;
10. Sundbyøster syd;
11. Sundbyvester;
12. Kongens Enghave;
13. Valby;
14. Vigerslev;
15. Utterslev nord;
16. Utterslev syd;
17. Brønshøj;
18. Husum;
19. Valby;
20. Frederiksberg øst;
21. Frederiksberg vest.

KAP. 7. KÖPENHAMN SOM METROPOL - "KRAFTCENTRUM". EXTERNA
UTVECKLINGSFAKTORER

INLEDNING.

Liksom många andra europeiska storstadsregioner har Köpenhamnsregionen haft ett kraftigt expanderande antal invånare och arbetsplatser alltsedan industrialismens början till 1970-talet. Under senare år märkes tendenser till stagnation, åtminstone kvantitativt, och befolkningen ökar snabbare i landsorten än i Köpenhamnsområdet. För att kunna värdera de senaste årens utvecklingstendenser och för att kunna bedöma sannolika framtida utvecklingstendenser är det nödvändigt att ha en mera djupgående kännedom om de faktorer, som huvudsakligen påverkar den moderna storstadens utveckling. Detta ämne är naturligtvis mycket stort och mycket komplicerat, och en undersökning av faktorerna måste begränsas till sådana, som utifrån teoretiska överväganden och utifrån övrig litteratur i ämnet kan bedömas vara särskilt viktiga. Naturligtvis kan en viss osäkerhet inte undvikas, då faktorer, som bedömts vara av underordnad betydelse kan vara viktigare än väntat.

För att förstå utvecklingen i Köpenhamn kan man till att börja med ställa frågan: Vad skiljer Köpenhamn från andra danska städer? Ett omedelbart svar är att Köpenhamn är vida större än alla andra danska städer, men detta ger upphov till frågan: varför? Svaret på denna fråga kan något odeciderat uttryckas som att "Köpenhamn är Danmarks ekonomiska och politiska centrum", och att företag och befolkning dras till ett sådant centrum. Då uppstår frågan: varför tycks denna dragningskraft minska idag? Vidare uppstår frågan: Vilken betydelse för Köpenhamnsregionens inre struktur har det, att regionen är Danmarks ekonomiska och politiska centrum, och vilken betydelse kan framtida stagnationstendenser ha för regionens inre utveckling?

Undersökningen måste således ta utgångspunkt i det för Köpenhamn specifika: att regionen är Danmarks överordnade ekonomiska, politiska och kulturella centrum, och mera detaljerat visa, vad "kärnan" i detta centrum är, d.v.s. vad som är de viktigaste beståndsdelarna i detta centrum. Som det framgår av litteraturgenomgången nämns "direkta personkontakter" och "en innovativ industriell miljö" som storstadsskapande faktorer, från planerarhåll nämnes ofta att Köpenhamn måste "raffineras" och vara "ett ekonomiskt kraftcentrum" för att "hävda sig i den internationella storstadskonkurrensen". I denna rapport är det avsikten att mera precist undersöka, vad som döljer sig bakom begrepp som ovan nämnda, för att bättre kunna förstå huvuddragen i den komplexa utvecklingsprocessen i Storköpenhamn.

Undersökningen av Köpenhamn som metropol - "kraftcentrum" - börjar med en undersökning av överordnade ekonomiska och politiska maktcentra: de stora kapitalgrupperna, näringslivsorganisationerna och staten. Denna undersökning skall visa något om vilka överordnade beslutscentra det finns i Danmark och om inbördes sammanhang mellan olika beslutscentra. Senare skall dels undersökas lokaliseringen av dessa beslutscentra, dels undersökas något om vilka synpunkter, som kommer härifrån beträffande Storköpenhamns utveckling.

Som danskt ekonomiskt centrum är Köpenhamn också centrum för

kontakter mellan danskt och utländskt näringsliv. Att Köpenhamn har en nyckelroll för det danska näringslivets internationella konkurrensmöjligheter brukar uttryckas genom att Köpenhamn måste "hävda sig i den internationella storstadskonkurrensen". För att få en bättre förståelse av innebörden av detta krävs en överblick över det danska näringslivet idag: på vilka områden kan danskt näringsliv hävda sig internationellt, och på vilka områden inom danskt näringsliv har de stora kapitalgrupperna störst inflytande? Vilka strukturella förändringar krävs inom industrin och vilken arbetsdelning mellan Köpenhamn och landsorten gagnar bäst det danska näringslivets konkurrenskraft? Dessa frågor är stora och komplicerade, men det är ändå möjligt att urskilja tendenser. Dessa frågor behandlas i avsnittet "Köpenhamnsregionens roll i det danska näringslivet idag".

Ovanstående undersökningar kompletteras med en undersökning av hur Köpenhamnsområdet är prioriterat i förhållande till landsorten i de offentliga investeringarna.

Genom ovanstående undersökningar samt litteraturstudier i ämnet är det avsikten att kunna beskriva några av de grundläggande orsakerna, som bestämmer storstadsutvecklingen i Köpenhamn, och sannolika yttre ramar för den framtida utvecklingen. I nästa kapitel studeras den inre strukturella utvecklingen inom Köpenhamnsregionen närmare.

Det måste framhåvas, att det ligger utanför denna forskningsuppgifts möjligheter att göra djupgående och detaljerade analyser av näringslivets utveckling, och att materialet kan ha en relativt ytlig karaktär, då det bygger på tillgänglig statistik och mera allmänna uttalanden och teorier. Med vissa förbehåll bör dock sammanfattningar och slutsatser i materialet vara riktiga.

DE STORA KAPITALGRUPPERNA, NÄRINGS- OCH SERVICEORGANISATIONERNA OCH STATEN.

De stora kapitalgruppernas storlek och inbördes förbindelser.

Företagsgrupperna/kapitalgrupperna kan grovt indelas i fyra kategorier:

1. Större danska enskilda företag och koncerner.
2. Utländska multinationella företag i Danmark.
3. Kooperativa företag.
4. Statliga företag.

1. Större danska enskilda företag och koncerner.

De tre största enskilda koncernerna i Danmark är A.P. Möller (rederier, skeppsvarv, flygbolag, oljeborrning m.m.), Östasiatisk Kompagni (rederier, skeppsvarv, konservindustri m.m.) och F.L. Smidth (cement och betong; byggnadsmaterial, byggnadselement). Dessa tre koncerner har också stora investeringar utomlands. Ytterligare 11 koncerner har en betydande storlek, och ett betydande inflytande i dansk ekonomi: De Danske Sukkerfabrikker, De Forenede Danske Spritfabrikker/Danisco, De Forenede Papirfabrikker, De Forenede Bryggerier, Superfos (utsäde, spannmål, mineralull) Korn-og foderstofkompagniet (utsäde, spannmål), byggföretagen Kampsax, Monberg & Thorsen och Højgård & Schultz och rengöringsmedelsbolaget International Service System (ISS).

Dessa 14 koncerner har dominerande inflytande på ca 45 % av det danska aktiekapitalet (33). De personer, som 1974 var representerade i de 14 koncernernas styrelser, var samtidigt representerade i en lång rad andra företags styrelser, så att de sammanlagt var representerade i styrelserna till företag som totalt hade mellan 60 % och 70 % av det sammanlagda danska aktiekapitalet. Inom sina branscher har de 14 nämnda koncernerna en mycket stark ställning, ibland har de totalt monopol (t.ex. F.L. Smidth på cement). I regel är det fråga om oligopol-situationer, eller monopolistiska marknader genom samarbetsavtal, personförbindelser mellan koncerner etc.

I figur 10 visas personförbindelserna mellan de 14 koncernerna, således, att varje förbindelselinje motsvarar minst två gemensamma styrelsemedlemmar. Det framgår, att man utifrån styrelseposterna kan urskilja tre kapitalgrupper, en omkring APM och FLS, en omkring H&S och ISS, och en, mera löst förbunden, omkring ÖK-M&T-Kampsax. Store Nordiske Telegrafskab är en tillsynes självständig kapitalgrupp, men har bl.a. förbindelse med APM/FLS via gemensamma intressen i Nordisk Kabel og Tråd, och med ÖK/M&T via Kampsax. De övriga 6 företagen, De for. papirfabrikker, DDSF/Danisco, Superfos, KFK, De for. bryggerier och DDS har alla dominerande ställning inom sina respektive produktionsområden, och deras ekonomiska aktivitet är huvudsakligen koncentrerad på att utvidga och stärka den produktion, de redan har. Dessa 6 koncerner har alla personkontakter till en eller flera av de nämnda 3 kapitalgrupperna. De 3 kapitalgrupperna har, om också inte direkt dominans över, mycket täta förbindelser till de 6 koncernerna, och dessa personförbindelser avspeglar troligen gemensamma ekonomiska intressen. T.ex. kan nämnas, att KFK:s aktiekapital till 50 % äges av Norsk Hydro,

samt att ISS/H&S har förbindelse till både KFK och Norsk Hydro.
(33)

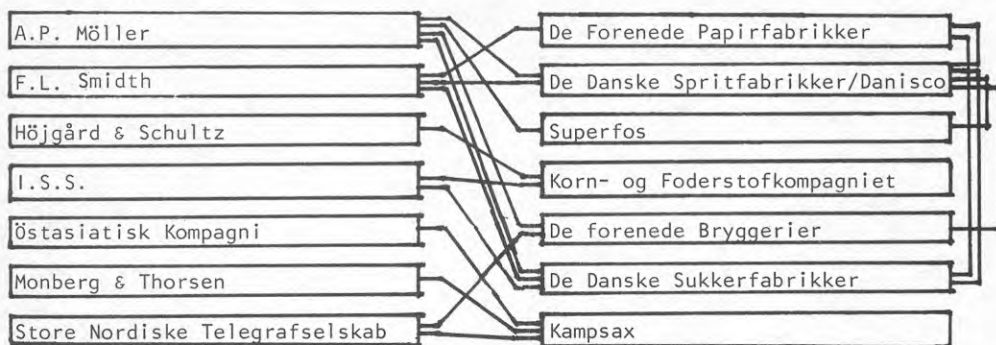


Fig. 10. De 14 stora danska koncernernas interna personförbindelser. En förbindelselinje motsvarar minst två gemensamma styrelsemedlemmar.

Källa: Sören Plum, Benedicte Weber och Lars Andkjær Petersen; "Centralisering och storbyväkst i Köbenhavn", examensarbete vid Institut for by- og landskabsplanlægning, 1975.

De nämnda 14 koncernerna har förbindelser, som sträcker sig långt utanför de egna verksamheterna, d.v.s. verksamheter, som de dominerar genom sin andel av aktiekapitalet. Företag som Burmeister & Wain, Skandinavisk Tobakskompagni, Otto Mönsted, Villadsens fabriker, Korsør Industrigård, Det Danske Luftfartsselskab/SAS o.s.v. har i sina styrelser representanter för en eller flera av de 14 stora koncernerna. T.ex. är styrelseordföranden i F.L. Smidth samtidigt styrelseordförande för Skandinavisk Tobakskompagni, och styrelsemedlem i ett av A.P. Möller-koncernens viktigaste företag. I figur 11 visas de viktigaste personförbindelserna via styrelseposter mellan å ena sidan de 14 koncernerna och å andra sidan en rad större industri- och handelsföretag samt en rad större bank-, finansierings- och försäkringsföretag. I förhållandet bankkapital/industrikapital märkes en skillnad mellan Danmark och Sverige. Medan det i Sverige finns två stora överordnade kapitalcentra runt de två storbankerna SE-banken och Svenska Handelsbanken, är det i Danmark de stora industrikoncernerna, som är överordnade kapitalcentra. Medan i Sverige de stora industriföretagen är grupperade runt storbankerna, finns det i Danmark ingen entydig förbindelse mellan enstaka storbanker och enstaka industrikoncerner. Tvärtom är de stora industrikoncernernas styrelsemedlemmar i regel representerade i alla storbankernas styrelser, också i den statliga Nationalbankens styrelse. Som exempel på styrelseposter kan nämnas, att H. Bech-Bruun från ÖK/M&T är ordförande för Handelsbanken, Mogens Pagh från samma kapitalgrupp är vice ordförande i Landmandsbanken/Den Danske Banks bankråd, och Bent Suneson från Store Nordiske Telegrafskab är ordförande för Privatbanken.

Ett företag som F.L. Smidth kontrollerar eller har betydande inflytande på över 100 företag med ett sammanlagt aktiekapital på över 10 % av Danmarks samlade aktiekapital. (33)

Personförbindelserna mellan de stora koncernerna underlättar kartell- och samarbetsavtal, gemensam konkurrenspolitik gentemot

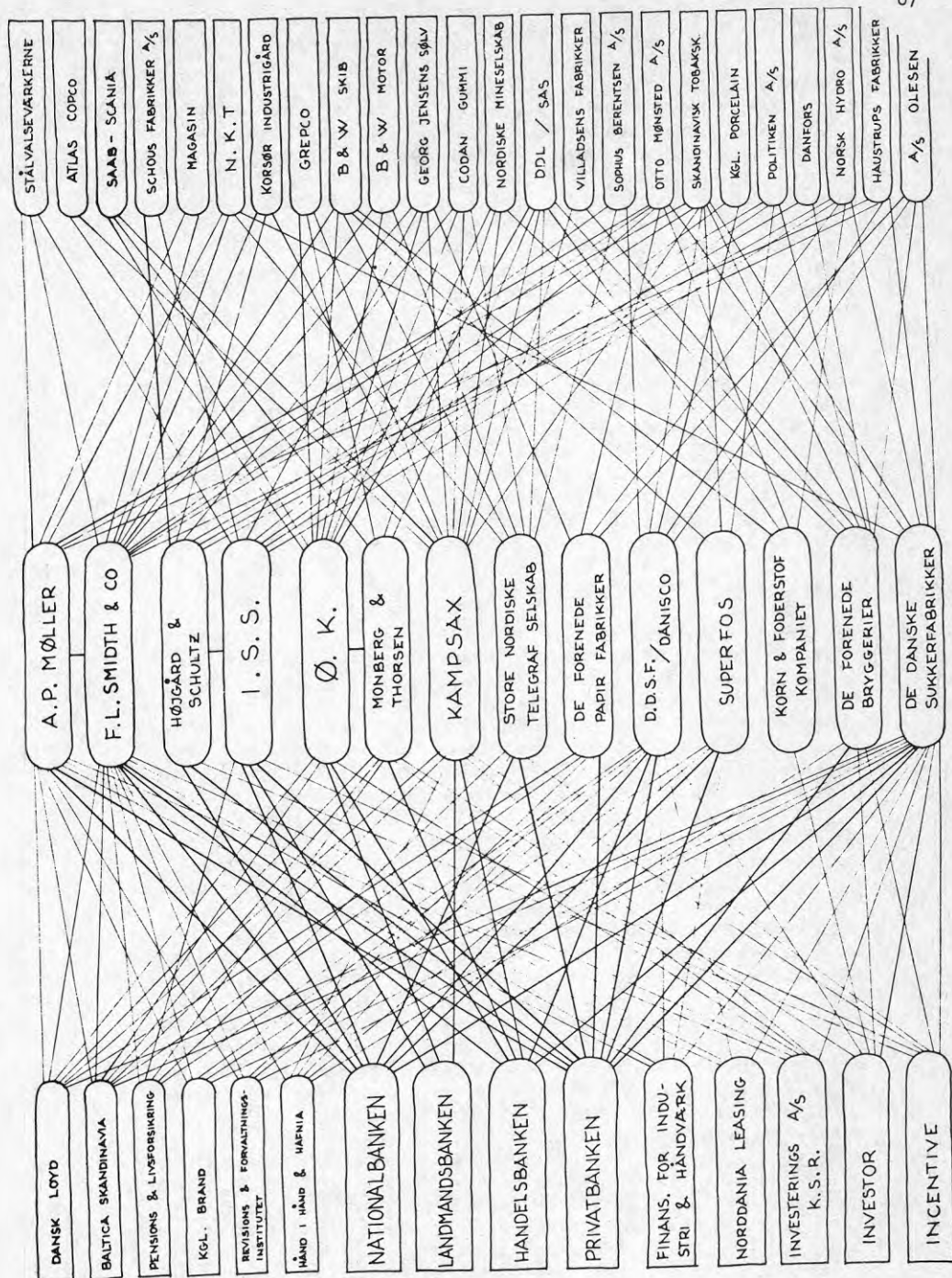


Fig. 11. Personförbindelser via styrelseposter mellan å ena sidan 14 större danska industriföretag (mellersta spalten) och å andra sidan de största danska bank-, försäkrings- och finansieringsföretagen (vänstra spalten) och en rad övriga större danska industri- och handelsföretag (högra spalten), år 1974.

Källa: Sören Plum, Benedicte Weber och Lars Andkjær Petersen; "Centralisering og storbyvækst i København". Examensarbete vid Inst. IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1975.

mindre företag, gemensam arbetsmarknadspolitik etc.

Figurerna 10 och 11 bygger på en undersökning av 130 personer från de 14 största koncernernas styrelser. Av dessa 130 personer var (1974) 60 representerade i mera än en koncern/verksamhet och 35 hade så pass centrala poster i flera viktiga företag, att de tycks vara viktiga personer för koordineringen och utvecklandet av storföretagens gemensamma politik. De 130 personerna hade sammanlagt 1127 direktions- och styrelseposter. De 15 mest aktiva av dessa personer hade sammanlagt 407 olika direktions- och styrelseposter, till största delen inom de största industri- och handelsföretagen, i de tre storbankerna och i finansierings- och försäkringsbolagen. (34)

De 14 stora koncernerna hade 1974 (bortsett från A.P. Möller-koncernen, som inte öppet redovisar sin omsättning) en sammanlagd omsättning på ca 56 miljarder d.kr., eller av samma storlek som den danska statsbudgeten. Den största koncernen, ÖK, hade en omsättning på 12,5 mdr d.kr. Jämfört med de internationellt stora multinationella företagen är detta dock en relativt blygsam siffra: General Motors, världens största koncern, hade samma år en omsättning på motsvarande 165 mdr d.kr. Denna siffra kan jämföras med Danmarks bruttonationalprodukt samma år: 192 mdr d.kr.

2. Utländska multinationella företag i Danmark.

De utländska multinationella bolagen har en mycket stor marknadsandel inom vissa branscher i Danmark, t.ex. inom elektronik-, livsmedels-, toalettartikel-, bil- och oljebranscherna. Även bland försäkringsbolagen märks en expansion av de multinationella, och dessutom har flera större amerikanska eller kontinentaleuropeiska banker etablerat kontor i Köpenhamn. Det har inte varit möjligt, att inom detta arbetes ramar närmare undersöka, hurvida de utländska bolagen har ett direkt inflytande i danska näringslivsorganisationer eller på den danska statens politik. Möjligen har de sitt största inflytande via EG-organisationer. Det har registrerats 53 större utländska industriföretag eller handelsföretag med avdelningar i Danmark. Endast 29 av dessa företag har uppgett antalet anställda. Dessa 29 företag hade 1974 totalt 16.272 anställda i Danmark. 48 av koncernerna hade 1974 en sammanlagd omsättning (i sin multinationella verksamhet) på 398,9 mdr US dollars, dvs ca 2.800 mdr d.kr. (enl. Fortune), dvs ca 14 ggr den danska bruttonationalprodukten samma år. De hade globalt 7,36 miljoner anställda. Inom branschen elektriska och elektroniska maskiner och apparater m.m. har registrerats 22 multinationella företag med avdelningar i Danmark. I vissa fall rör det sig om produktionsavdelningar, i andra fall endast om mindre försäljningsavdelningar. Inom radio-TV märkes Philips, AEG-Telefunken, ITT och Hitachi. Philips hade 1974 1.700 anställda i Danmark. Inom kontorsmaskinbranschen märkes IBM, Olivetti, Rank Xerox, Eskofot och Rex Rotary. IBM och Rex Rotary har båda över 1.000 anställda i Danmark. Burroughs och Sperry Rand tillhör databranschen och till företagen inom diverse andra elektriska apparater hör Siemens, Asea-Skandia, Braun, Bosch, Electrolux, Brown Boveri, Westinghouse, General Electric och AGA. Siemens har ca 1.000 anställda i Danmark. Inom fotobranschen märkes Kodak och Agfa-Gevaert med bl.a. framkallningslaboratorier.

Bil- och oljeföretagen är till allra största delen utländska. Inom bilbranschen har Chrysler, Citroën, Saab-Scania, Ford, General Motors, Fiat och Volvo avdelningar i Danmark (mest försäljning) och oljebolagen Esso, Chevron, BP, Shell, Gulf, Texaco och Mobil har kontor i Köpenhamn. Gulf har egen oljehamn i Skälskör. Också inom livsmedels- och toalettartikelbranscherna finns stora multinationella företag: Unilever (1.400 anställda i Danmark), Nestlé (1.200 anställda i Danmark), Kraft Foods, Colgate-Palmolive, Henkel, Beecham och Kelloggs. Unilever hade 1975 en global omsättning på 15 mdr US dollars (ca 75 mdr d.kr. eller ca 30 ggr så mycket som F.L. Schmidth).

Inom kemisk och medicinsk industri fanns 1974 företagen Hoechst, ICI, Bayer och Akzo och inom gummiindustrin Pirelli-Dunlop och Goodyear.

Inom metallvaruindustrin hade Krupp, Gränges-Essem och Greenex (Cominco) avdelningar i Danmark.

Samtliga utländska koncerners danska huvudkontor eller huvudavdelningar ligger inom Storköpenhamn, vilket illustrerar metropolens betydelse som det danska näringslivets internationella kontaktpunkt.

Bland utländska bolag inom servicebranschen kan nämnas några av de stora amerikanska reklambyråerna. I Köpenhamn finns avdelningar eller filialer till fem större amerikanska byråer: Foote, Cone & Bolding; Lockey, Norman, Craig & Kummel; Marius & D'Arcy-MacManus; J. Walter Thompson Co samt Ted Bates. J. Walter Thompson Co är världens näst största reklambyrå, med en omsättning på 867,5 mill. US dollars 1974. Ted Bates hade samma år en omsättning på 565,8 mill. US dollars. Samtliga reklambyråerna har sina kontor relativt centralt i Köpenhamn.

Fyra större amerikanska banker har under senare år etablerat kontor i Köpenhamn: Bank of America, Chase Manhattan Bank, American Express Bank och Bankers Trust Company. Samtliga dessa bankkontor ligger i Köpenhamns City, inom ca 15 minuters gångavstånd från bankkvarteren vid Holmens Kanal.

Bland utländska försäkringsbolag i Köpenhamn kan nämnas Commercial Union, Excess Insurance Co, Lloyd, Rechtsschutz Union, Utrecht och Zürich. Samtliga dessas danska huvudkontor ligger i Köpenhamns City.

3. Kooperativa företag

Till de kooperativa företagen hör dels arbetarkooperationen, dels lantbrukskooperationen ("Andelsbevægelsen"). Konsumentkooperationen, De Danske Brugsforeninger (DB) är ett självständigt företag med förbindelse både till arbetarkooperationen och "Andelsbevægelsen".

Arbetarkooperationen, huvudsakligen en producentkooperation, består av många olika produktions- och handelsföretag, bl.a. bagerier, fackföreningsägda byggföretag, matserveringar, bostadsföreningar, bränsleföreningar och diverse industrier. Bland kooperativa företag kan nämnas bostadsbetongfabriken Lösning, försäkringsbolaget ALKA, dagbladet Aktuelt, förlaget Fremad samt

Arbejdernes Landsbank. Efter 1970 har 1/4 av kooperationens företag antingen fusionerats med andra företag eller gått i konkurs. Kooperationens sammanlagda omsättning var 1974 ca 6 miljarder d.kr. (35)

Lantbrukskooperationen, "Andelsbevægelsen", omfattar idag 60 % av marknadsandelen inom produktion och handel med lantbruksvaror, varav 90 % av slakteriproduktionen och 86 % av mejeriproduktionen. Utöver slakterier och mejerier omfattar Andelsbevægelsen trädgårds-mästerier, utsädes-, spannmåls- och gödningshandel, handel och distribution av olja och annan energiförsörjning till lantbruket, maskinstationer samt bank-, försäkrings- och pensionsföretag. Under senare år har Andelsbevægelsens företagsstruktur koncentrerats från många mindre företag till färre, men större. Spannmålsföretaget Dansk Landbrugs Grovvarerhandel (DLG) var 1974 landets femte handelsföretag i storleksordning. Andelsbevægelsens försäkringsbolag har gått i fusion med Arbejdsgivernes Ulykkesforsikring och med kooperationen i resp. AU/MLU och Tryk Forsikring. (35) Andelsbevægelsen har en egen bank, Andelsbanken. Andelsbevægelsens samlade omsättning var 1974 ca 27,7 mdr. d.kr.

De Danske Brugsforeninger, konsumentkooperationen, har bildats genom en fusion av Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger (FDB) och Hovedstadens Brugsforeninger (HB), som tidigare var integrerade i Andelsbevægelsen resp. arbetarkooperationen. HB har idag ca 10 % av detaljhandelsomsättningen i Danmark, och är landets näst största handelsföretag. DB:s omsättning var 1974 7,3 mdr d.kr. DB samarbetar med konsumentkooperationen i andra nordiska länder, bl.a. med KF i Sverige. (35)

4. Statliga företag.

I Danmark har statsföretagen inte alls samma betydelse som i Sverige. De viktigaste statliga företagen är Danmarks Radio och Danske Statsbaner. Det finns inga betydande statsägda industriföretag i Danmark, däremot ett antal mindre företag inom diverse olika branscher. Bl.a. märkes det militära konfektionsföretaget. De största statliga företagen hade 1974 en sammanlagd omsättning på 11,8 miljarder d.kr. (35) Bland övriga statliga företag eller affärsdrivande verk kan nämnas flygplatserna, bornholmstrafiken och örlogsvarvet. Dessutom är Den Kongelige Grønlandske Handel ägt av staten.

De stora kapitalgrupperna och näringslivsorganisationerna.

Som tidigare nämnts, är många storföretag sammanknutna via gemensamma styrelsemedlemmar, via aktieposter, gemensamma investeringar etc. Detta innebär goda möjligheter för de stora kapitalgrupperna att utforma sin egen ekonomiska politik, ställa och genomdriva krav till samhället etc.

För att utöva ett ännu större inflytande över samhällsutvecklingen organiserar sig det privata näringslivet i olika bransch- och intresseorganisationer. Dessa skall hävda privatkapitalets intressen gentemot bl.a. staten och fackföreningarna och strävar efter att få inflytande på dessa. Inom näringslivsorganisationerna märks också tendensen, att de större kapitalgrupperna och de mest avancerade branscherna förstärker sin dominans över de mindre företagen eller de mindre utvecklade branscherna.

Fig. 12 visar de stora kapitalgruppernas representation i viktiga näringslivsorganisationer.

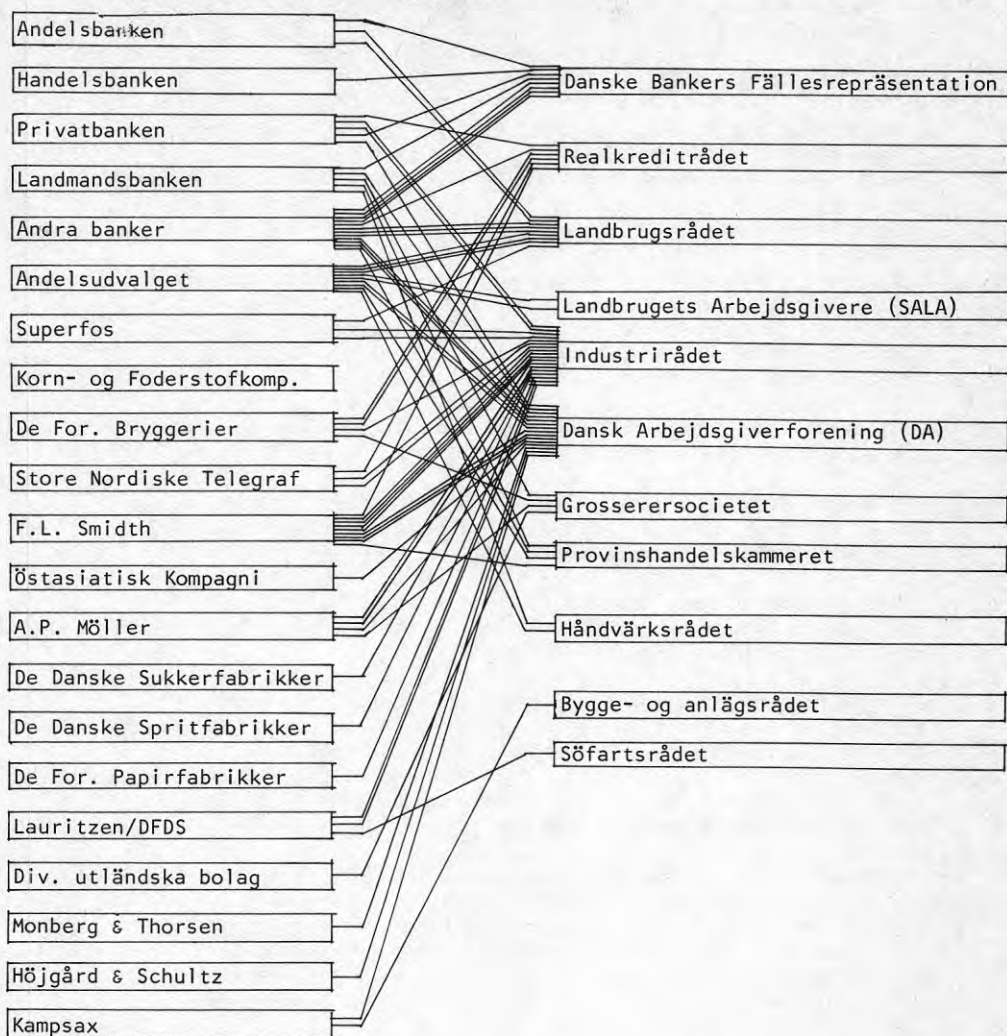


Fig. 12. Stora företags direkta personrepresentation i styrelser för viktiga näringslivsorganisationer år 1974.

Källa: Sören Plum, Benedicte Weber, Lars Andkjær Petersen: "Centralisering og storbyvækst i København". Examensarbete vid Inst. IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1975.

De mest centrala näringslivsorganisationerna är Industrirådet och Dansk Arbejdsgiverforening. I dessas styrelser är storföretagen väl representerade. I Industrirådets styrelse fanns t.ex. 1974 4 representanter för F.L. Smidthkoncernen, 2 från A.P. Möllerkoncernen, 2 från Lauritzen/DFDS, 2 från Store Nordiske Telegraf, 2 från Superfos, 2 från Privatbanken och dessutom representanter

för De Forenede Bryggerier, De Danske Sukkerfabrikker, De Danske Spritfabrikker, De Forenede Papirfabrikker m.m. (36) Av Industrirådets 70 styrelseposter är 40 representanter för de 14 stora koncernerna eller dem närliggande företag och 30, d.v.s. en minoritet, är representanter för mindre eller medelstora företag. (37)

I Dansk Arbejdsgiverforenings styrelse märktes 1974 representanter för F.L. Smidth (3 st), Östasiatisk Kompagni, A.P. Möller, Privatbanken, Landmandsbanken/Den Danske Bank, Monberg & Thorsen, Højgård & Schultz, Kampsax m.m. men också från lantbrukskooperationen (Andelsudvalget; 2 st.)

Arbetarkooperationen är organiserad i Arbejderbevægelsens erhvervsråd och Lantbrukskooperationen i Andelsudvalget, som i sin tur har en dominerande position i Lantbruksrådet. I Lantbruksrådets styrelse märkes också representanter för privata kapitalgrupper, t.ex. Superfos och ett antal banker.

De stora kapitalgruppernas gemensamma mål beträffande den ekonomiska utvecklingen i Danmark kan grovt summeras med följande: (38)

- Utvidgat samarbete/utvidgad specialisering mellan danska och utländska företag, så att den danska ekonomin kan anpassas till internationella marknadsförhållanden.
- Exportindustrin och den importkonkurrerande industrin skall vara den ledande ekonomiska faktorn, i relation till den snävt hemmamarknadsorienterade industrin.
- Utvidgning av de allmänna yttre produktionsbetingelserna och förbättrade avsettningsgarantier och produktutveckling. För att genomföra detta önskas en förändring av statsbudgeten genom en förskjutning från socialpolitik till näringslivspolitik, och en kanalisering av arbetskraften in i bestämda delar av såväl den enskilda som den offentliga sektorn.
- För att klara de nuvarande ekonomiska och politiska problemen så smärtfritt som möjligt krävs utvidgat samarbete mellan stat, kapital och fackföreningsrörelse. Storföretagen önskar ett brett samarbete om strukturrationalisering, koncentrations, specialisering och annan rationalisering. Detta samarbete sker t.ex. genom "Ökonomisk Demokrati", ATP eller liknande avtal. (D.v.s. tendenser till korporatism.)

Via näringslivsorganisationerna skall främjas detta breda samarbete om strukturrationalisering, koncentration, specialisering och annan rationalisering. Det danska storkapitalet stärks härigenom i den internationella konkurrensen. Huvudstadsregionens utveckling kommer att påverkas starkt av hur dessa mål realiseras.

Arbetsmarknaden.

Dansk Arbejdsgiverforening (DA) arbetar bl.a. för att stärka danskt kapitals internationella konkurrensduglighet genom att söka förhindra reallöneökningar och genom att förmå staten att överföra medel från social- och hälsovårdssektorerna till ekonomiska stödåtgärder för det privata näringslivet. Dansk Arbejdsgiverforening vill centralisera styrningen av arbetsmarknads-

politiska frågor, och har därför tillsammans med Industrirådet, Håndværksrådet och Grossererersocietetet utarbetat en strukturrapport, som betyder en kraftig centralisering av näringslivsorganisationerna. LO genomför en motsvarande centralisering, där LO:s nuvarande 59 medlemsförbund på sikt skall läggas samman till 9 storförbund. Båda DA och LO kommer att satsa på regionala arbetsmarknadsnämnder (i varje amt), med medlemmar från DA, LO och staten/amtet. DA:s representanter i arbetsmarknadsnämnden skall säkra, att de från DA centralt fattade besluten genomförs i praktiken på den regionala nivån.

Det är tydligt, att det finns en överensstämmelse mellan DA:s och LO:s strukturomläggning, och inom båda tycks de centrala nivåerna få ett utökat inflytande över de lokala nivåerna och "basplanet". Samtidigt tyder mycket på ett ökat samarbete på toppnivå mellan DA och LO. (39)

"Perspektivet for fremtidens udvikling blev strejftet af LO-formanden Thomas Nielsen, da han sagde, at han forudså, at DA og LO om nogle år havde fælles sekretariat." (Citat från "Management", nr 9, 1975.

Industri och hantverk.

Medan Industrirådet domineras av de stora kapitalgrupperna, är Håndværksrådet representant för de mindre företagen, men måste ändå i hög grad arbeta på de stora företagens villkor. De 2-4 % största företagen har 60-66 % av den totala omsättningen inom tillverkningsindustrin. De stora företagen är intresserade av, att vissa mindre företag finns kvar - under de stora företagens dominans - som underleverantörer och produktutvecklare. Det finns vissa "smådriftsfördelar", som snabb omställnings- och anpassningsförmåga etc. Genom teknologiska informationscentra under Teknologirådet ges vägledning och stöd åt mindre industrier, som anses vara utvecklingsbara (av bl.a. de storföretag, som via Industrirådet är representerade i Teknologirådet) och andra företag får goda råd, om hur en nedläggning kan ske.

De mindre företag, som efterhand växer sig större eller läggs samman till större, lämnar Håndværksrådet och går in i Industrirådet eller, om de är detaljhandelsorienterade, i Butikshandelns Fællesråd.

Dansk Arbejde är en organisation, vars medlemmar kommer från både små och stora företag och staten och omfattar både arbetsgivare och arbetstagare. Det har varit en viktig näringslivsorganisation, men Industrirådet övertar efterhand dess funktioner. Mellan Industrirådet och Dansk Arbejde finns idag vissa motsättningar. Dansk Arbejde representerar huvudsakligen mindre danska företags intressen gentemot utländska företag, bl.a. genom kampanjen "Køb dansk!" och genom exportinitiativ, som "Kontakt Danmark". Kontakt Danmark skall främja dansk export genom permanenta utställningar i "Cirkelhuset" vid Kokkedal och genom ett varukartotek, med 110.000 kort med data över vad som produceras i Danmark. Denna verksamhet är i motsättning till den nya exportfrämjandestruktur, som Industrirådet och andra huvudorganisationer efter flera års arbete har utarbetat. "Kontakt Danmark" innebär en konkurrens till Industrirådets egen exportbyrå och det bl.a. av Industrirådet understödda Bella Centret med "Scandinavian Trade Mart".

Lantbruket.

Lantbruket är den mest exportorienterade exportgrenen i Danmark, även om lantbruksexportens andel av den totala exporten minskar. Det sker en omläggning av produktionen till huvudsakligen animalisk produktion. Lantbruket underordnas mera och mera EG-ordningar. Lantbruket skall "moderniseras" och koncentreras till färre och större enheter, under vägledning av lantbrukskonsulter, och nedläggandet av olönsamma bruk skall forceras (jfr. de teknologiska informationsbyråernas roll för småindustrin).

Lantbruksrådet tillvaratar centraliseringspolitiken. Den europeiska utvecklings- och garantifonden (FEOGA) stöder huvudsakligen stora andelsföretag, som Tulip och Danpo.

Den industrialiserade delen av lantbruksproduktionen är också medlem av Industrirådet. Andelsudvalget och De Samvirkende Andelselskaber är lantbrukskooperationens egna organisationer.

Handel och finans.

Grosserersocietetet är den viktigaste partihandelsorganisationen. Ca 1/3 av Danmarks export förmedlas av exportörer. Grosserersocietetet önskar främja en strukturomläggning inom näringslivet till färre, större företag.

Det har skett en centralisering av partihandeln till Grosserersocietetets medlemmar, så att Provinshandelskammeret endast är organisation för landsortens handelskammare. (40)

Finansiering.

De tre största affärsbankerna har 60 % av den totala affärsbankomsättningen. De stora bankerna är, som tidigare nämnts, knutna till de stora industrikoncernerna via styrelsemedlemmar, och har ett dominerande inflytande i Dansk Bankforening. De utländska affärsbanker, som är etablerade i Danmark är också medlemmar i Bankforeningen. Dansk Bankforening har ett nära samarbete med Nationalbanken.

Sparbankerna, organiserade i Dansk Sparkasseforening, får genom den nya sparbankslagen möjligheter att gå samman med affärsbanker om gemensamma investeringar. Denna nya lag underlättar det också för utländska finansinstitut att etablera sig i Danmark. Lagen är ett EG-direktiv.

Försäkringsbolagen, organiserade i Assurandørsocietetet, genomgår en kraftig koncentrationsprocess, och den internationella konkurrensen skärpes. Försäkringsbolagen deltar i finansieringen av många stora byggprojekt, bl.a. butikscentra (t.ex. Høje Tåstrup/Danske Lloyd/ och Lyngbycentrat/Baltica/).

Det är karakteristiskt, att olika näringslivsorganisationer bedriver ett samarbete på många områden. De flesta näringslivsorganisationernas medlemmar är medlemmar i eller samarbetar med Dansk Arbejdsgiverforening, och, som tidigare nämnts, har t.ex. Industrirådet, Håndværksrådet och Grosserersocietetet tillsammans med Dansk Arbejdsgiverforening utarbetat en strukturrapport för de framtida näringslivsorganisationerna.

Exempel på formaliserade samarbetsorgan mellan olika näringsorganisationer är Dansk Eksportfinansieringsfond (Nationalbanken, Dansk Bankforening, Sparkasseforeningen), Erhvervenes Eksportråd (Grosserersocietetet, Håndværksrådet, Industrirådet, Landbrugsrådet; nu är funktionen övertagen av Handelsministeriets "Eksportfremmeråd"), Erhvervenes Trafikudvalg (Landbrugsrådet, Dansk Rederiforening, Grosserersocietetet, Industrirådet och Provins-handelskammeret) och Erhvervenes Udstillingselskab Bella Centret A/S (Industrirådet, Grosserersocietetet, Landbrugsrådet, Provins-handelskammeret m.m.)

Förhållandet mellan näringslivsorganisationerna och staten.

I förra avsnittet visades exempel på, hur ett relativt begränsat antal storföretag har en dominerande ställning inom viktiga näringslivsorganisationer. I detta avsnitt skall ges exempel på näringslivsorganisationernas inflytande över den statliga ekonomiska politiken, vilket indirekt också påverkar Köpenhamns roll som "metropol" eller "ekonomiskt kraftcentrum".

Näringslivets organisationer och centrala statsorgan har ofta gemensamma ledande medlemmar, genom att det i båda finns representerade vissa av de stora koncernernas styrelsemedlemmar. Sådana direkta personöverlappningar (som närmare skall beskrivas i nästa avsnitt) kan antagas ha viss betydelse för näringslivets inflytande över statspolitiken.

Det enskilda näringslivet (i synnerhet storföretagen) behöver för att kunna tillvarata viktiga gemensamma intressen och för att kunna hävda sig i en internationell konkurrens en ökad planering och koordinering av den ekonomiska utvecklingen. Det är i de flesta företags intresse, att "de fria marknadskrafterna" inte leder till en okontrollerad och anarkisk utveckling, men att medvetna ekonomiska strategier kan utarbetas och följas. Förutom att näringslivets egna organisationer har en planerande och koordinerande funktion, är det nödvändigt med en stark statsapparat, och speciellt med starka utövande organ, som kan samarbeta med näringslivets organisationer. Samarbetet underlättas av strukturomvandlingen inom den offentliga förvaltningen: Via kommunalreformen, statens ekonomiska s.k. perspektivplaner, lagen om riks- och regionplanering etc. Strukturformerna inom den offentliga förvaltningen och inom näringslivsorganisationerna betyder fastare ramar och procedurer för samarbetet stat-näringsliv på både centrala och regionala/lokala nivåer.

För det privata näringslivet är det nödvändigt med statliga ingrepp i ekonomin, t.ex. arbetsmarknadspolitik, deltagande i forskning och utveckling, bildande av olika fonder, som ger näringslivet kreditmöjligheter till låg ränta, avskrivningsregler och skatteprivilegier samt förstatligande av vissa grundläggande industrier, transportsektorn och energiförsörjningen. (Förstatligandet är dock mindre omfattande i Danmark än i Sverige - ännu.)

Exportpolitiken är ett exempel på samarbete näringslivsorganisationer - stat. Det tidigare nämnda "Erhvervenes Eksportråd" föreslog 1974, att Handelsministeriet skulle upprätta ett nytt "Eksportfremmeråd" med ett centralt anslagsutskott. Detta råd

kulle överta arbetet från bl.a. Erhvervenes Eksportråd, "Handelsministeriets rådgivande udvalg vedrørende eksportfremmende foranstaltninger", "Komitéen for udstillinger i udlandet", "Udenrigsministeriets eksportkampagneudvalg", "Handelsattachéudvalget" och "Eksportstipendieudvalget". Förslaget togs emot positivt, och stadgarna för det nya rådet utarbetades av näringslivsorganisationerna och myndigheterna gemensamt.

Ett annat exempel är "Eksportfremmeudvalget" under Handelsministeriet, i vilket Industrirådet, Grossererersocietetet och Landbrugsrådet + berörda ministrar ingår, och som kommer med förslag till "Danmarks Erhvervsfond" angående exportfrämjande åtgärder. Under Danmarks Erhvervsfond finns "Eksportkreditrådet", som ger ekonomiskt stöd åt exportföretag. I rådet ingår medlemmar från samtliga viktiga näringslivsorganisationer samt handels- och landbruksministerierna. Ett annat exempel är "Dansk Eksportfinansieringsfond", som skall administrera statens exportstöd. Fonden inrättades efter förslag från Industrirådet och affärsbankerna och administreras av "Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk". Industrirådet har inflytande på stödets fördelning genom sin representation i Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk. (41)

Inom forskningspolitiken har centraliseringen lett till att huvuddelen av statens anslag till industriorienterad forskning och utveckling går genom Teknologirådet, under Handelsministeriet. Detta råd är ett centralt styrningsorgan för de teknologiska instituten och för anslagen till teknologisk service. Industrirådet stödde upprättandet av Teknologirådet 1973, då det främjade industrins forskningsintressen. Under Teknologirådet finns bl.a. Akademiet for Tekniske Videnskaber (ATV), vari flera stora koncerner har styrelseposter. De teknologiska instituten under Teknologirådet är till allra största delen koncentrerade till Huvudstadsregionen, medan det finns ett antal regionala teknologiska informationscentra. (42)

Också inom utbildningspolitiken märkes ett samarbete stat-näringslivsorganisationer. Industrirådet har bl.a. medverkat till att dra upp riktlinjer för Ålborgs och Roskilde Universitetscentra. Industrirådets eget "Teknologi- og uddannelsesudvalg" är genom över 40 personer representerat bland utbildningssektorns ledande poster. (43)

Den fysiska planeringen följer strukturutvecklingen. Industrirådet arbetar för en koncentration av industrin till regionala tillväxtcentra. Detta stöds av politiken med regional teknologisk service och regionala arbetsmarknadsnämnder, samt den nya regionala fysiska planeringen.

Industrirådet har själv upprättat en avdelning för fysisk planering, som skall tillvarata industrirådets intressen i den statliga, amtsliga och kommunala fysiska planeringen. Industrirådet startar själv underavdelningar på amtsnivå, som ökar möjligheterna till inflytande över den regionala planeringen.

Industrirådet har också deltagit i utformandet av statens planerings- och miljöpolitik. Följande citat belyser Industrirådets roll vid utformandet av miljölagen 1975:

"Med den opbygning den danske centraladministration har, må ekspertise fortsat hentes udefra, det vil sige som oftest fra organisationerne. Derfor var det Industrirådet, der i praksis skrev miljøloven". (Management" nr 9, 1975)

Ett annat exempel på sådant utomparlamentariskt inflytande är arbetsmiljölagen 1975, som i praktiken skrevs av LO och DA:

"Arbejds miljølov og revision af dagpengeorden aftaltes mellem LO og DA, hvorefter politikerne kunne rette kommaer." ("Management" nr 9, 1975)

I samma tidning nämner Kurt Boelsgård:

"Men det er ingenting mod den inflydelse, organisationerne er på vej til at få blot ved at være med i de statlige organer, som fordeler eksportstøtte, egnsudviklingshjælp, ATP-investeringer, skibskredit, bistandsfondens midler, Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk og flere kommende".

I detta sammanhang kan också nämnas ett exempel på samarbete mellan Dansk Arbejde och Industrirådet och Köpenhamns kommun, som har fått direkta konsekvenser för den fysiska utvecklingen:

År 1964 beslöt Dansk Arbejde och Industrirådet att företa gemensamma aktioner för att skaffa industriområden i huvudstadsregionen så nära Köpenhamn som möjligt. Initiativet resulterade i samarbete med kommunen om invallningarna vid Avedøre Holme till Industriområden. Efterfrågan efter industrimark under 1960-talet medförde monopolpriser på industrimark i regionen. Invallningen vid Avedøre Holme bröt denna monopolställning för en kort tid, och priserna på industrijord kunde pressas ned.

Industrirådets utskott för fysisk planering är ett mellanled mellan industrirådet och den offentliga planeringen. Utskottets huvuduppgift är att behandla lokaliseringsspolitiska och regionalpolitiska frågor, bl.a. lagar och lagförslag om riks-, region- och kommunalplanering samt den offentliga förvaltningen på dessa nivåer. Utskottet formulerar dessutom industripolitiska synpunkter på internationellt samarbete rörande fysisk planering och regionalpolitik samt industriorienterade forskningsuppgifter inom fysisk planering. Dessutom sysslar utskottet med EG:s regionalpolitik. (44)

Om sitt inflytande på den nya danska kommunalplanlagen säger Industrirådet: "Industrirådet har på en række områder opnået en væsentlig inflydelse på lovforslaget. Det har været et ønske, at de kommende års planlægning måtte få et mere realitetsbetonet præg, end tilfældet har været i de seneste år. Lovforslaget lægger da også op til en begyndende integrering af kommunernes fysiske og økonomiske planlægning, hvad der på lidt længere sigt vil give mulighed for at opnå et overblik over ressourcforbruget i kommuner og amter". (Industrirådets årsredogørelse, 1975.)

I förslaget till den nya stadsplaneringslagen finns en bestämmelse om, att "allmänheten" i störst möjliga omfattning skall indras i amtens och kommunernas stadsplanering. Industrirådet vill försöka att förmedla detta inflytande genom regionala

industrirådsrepresentanter. Man håller dessutom seminarier om riks-, region- och kommunplanering. Detta ger Industrirådet möjligheter att på formaliserat sätt få igenom sina intressen i planeringen, bl.a. under parollen "demokrati i planeringen".

De stora kapitalgruppernas direkta representation i statsorganen.

Utöver storföretagens inflytande på statens politik via näringslivsorganisationerna, har storföretagen också inflytande genom direkt representation i åtskilliga statliga råd, utskott etc. I det tidigare citerade examensarbetet "Centralisering og storbyvækst i København" från 1975 undersöktes 64 statliga råd och utskott, som hade stort inflytande på de parlamentariska besluten i folketinget. Man undersökte viktigare råd och utskott, underställda följande ministerier: Utrikesministeriet, bostadsministeriet, socialministeriet, arbetsministeriet, finansministeriet, handelsministeriet, justitieministeriet, lantbruksministeriet, miljöministeriet, Grönlandsministeriet, ministeriet för offentliga arbeten, undervisningsministeriet och ekonomiministeriet. Det registrerades 697 poster inom statsapparaten, varav många var dubbla. Det var bara möjligt att få närmare upplysning om 401 av dessa personposter, och av dessa 401 innehades 320 av personer, som samtidigt representerade en eller flera av industri-, handels- och finansföretag och/eller arbetsmarknads- och näringslivsorganisationerna. Av dessa 320 personer satt således i genomsnitt 5 med i vart och ett av de 64 statliga råden och utskotten. Då dessa 320 personer till stor del representerar flera företag eller näringslivsorganisationer, betyder detta enligt undersökningen, att de 320 personerna representerade sammanlagt 1.013 personförbindelser mellan de 64 statsorganen å ena sidan och enskilda företag och näringslivsorganisationer å andra sidan. Av dessa 1.013 personförbindelser kunde 586 eller 58 % sägas representera personförbindelser mellan statsorganen och storföretagsamheten. (45) Man måste dock ta ett förbehåll för dessa siffror, eftersom personer på sammanlagt 137 poster inom de 64 statsorganen inte var möjliga att registrera.

Storföretagens representation var särskilt omfattande i 25 statsorgan, som kan indelas i tre kategorier:

1. Viktiga centralekonomiska råd och utvecklingsfonder: "Det rådgivende udvalg vedrørende Danmarks erhvervsmæssige forbindelser med andre lande m.v.", "Monopoltilsynets Råd", "Det økonomiske råd", "Industrialiseringsfonden for U-landene", "Fonden til fremme af teknisk-industriell udvikling" och "Atomenergikommissionen".
2. Viktiga råd, utskott och fonder, som berör mera speciella sektorer av utvecklingen, eller som är lägre prioriterade av storföretagen än dem under kategori 1: "Styrelsen for internationalt udviklings samarbejde", "Arbejdsretten", "ATP og Lønmodtagernes Garantifond", "Skibsfartsnævnet", "Patentankenævnet og Ankenævnet for valutaskager", "Danmarks Erhvervsfond", "Direktoratet for egnsudvikling og Egnsudviklingsrådet", "Kgl. Grønlandske Handels og Grønlands Tekniske Organisations styrelseråd", "Planlægningsrådet for forskningen" och "Skolerådene for de tekniske skoler og uddannelser, HK-uddannelserne og Lærlingerådet".
3. Organ som under kategori 2, men som är betydligt lägre prioriterade beträffande representationen: "Det danske hedeselskab", "Kryolitelskabet Øresund A/S", "Københavns Havnebestyrelse", "Københavns Frihavn A/S", telefonbolaget (KTAS, JTAS och FKTAS),

Nationalbanken, SAS/DDL och "Statsanstalten for livsforsikring".

Som exempel på centralt placerade personer (år 1974) kan nämnas: C. Hunderup (direktör i SAS och Burmeister & Wain, styrelsemedlem i Köbenhavns Havn och Frihavnen, medlem i Industrirådet, Dansk Arbejde m.m.), H. Brüniche-Olsen (direktör i De Danske Sukkerfabrikker, styrelsepost för Industrirådet, poster inom A.P. Möllerkoncernen, Akademiet for Tekniske Videnskaber, Atomenergikommissionen m.m.), A. Maersk McKinney Möller (direktör för A.P. Möllerkoncernen, medlem i Skibsfartsnævnet m.m.) Niels Foss (direktör för F.L. Smidth, ordförande i industrirådet, post inom Fonden til fremme af teknisk-industriell udvikling m.m.).

Arbetarkooperationen har inflytande över statens politik främst via sina nära kontakter med LO, det socialdemokratiska partiet och Arbejderbevægelsens Erhvervsråd. Ordföranden i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd hade 1974 också ledande poster i bl.a. Det kooperative fællesforbund och i Industrialiseringsfonden for U-landene (där också bl.a. H. Brüniche-Olsen satt med).

Andelsbevægelsen (lantbrukskooperationen) har inflytande över statens politik främst via representation i Landbrugsrådet, Det økonomiske råd etc och via sina kontakter med partiet Venstre.

KÖPENHAMNSREGIONENS ROLL I DET DANSKA NÄRINGSLIVET IDAG.

Danmarks näringsliv i internationell konkurrens.

Allmänt om internationella och nationella marknader och metropoler.

I tidigare avsnitt har teoretiskt genomgåts, hur "den internationella storstadskonkurrensen" i själva verket är en internationell konkurrens mellan företag om marknader, där metropolerna representerar olika marknadsområden, både geografiskt och branschmässigt. Vi har antagit, att Köpenhamns utveckling i hög grad påverkas av Köpenhamns ställning i "den internationella storstadskonkurrensen", d.v.s. Köpenhamns ställning som centrum för olika marknadsområden, och de internationella konkurrensförhållandena för de företag, som är speciellt knutna till Danmark och Köpenhamn. I avsnittet "Arbetsdelning inom Danmark. Specialisering inom huvudstadsregionen" skall närmare genomgå, vari Köpenhamns roll som metropol konkret består, d.v.s vilka funktioner i Köpenhamn, som klart hänger samman med Köpenhamns roll som metropol, och därefter skall frågan om dessa funktioners betydelse för stadsutvecklingen som helhet i Köpenhamn behandlas. Innan vi konkret kan gå in på Köpenhamns metropolfunktioner måste dock översiktligt behandlas Danmarks näringslivs internationella konkurrensförhållanden, d.v.s. den specialisering och utveckling av Danmarks näringsliv, som äger rum, för att stärka detta i den internationella konkurrensen. Denna utveckling återverkar på metropolfunktionerna i Köpenhamn, och via dessa på den fysiska utvecklingen, och speciellt arbetsplats- och centerutvecklingen i Köpenhamn. I följande avsnitt kommer därför specialiseringen av det danska näringslivet att beskrivas närmare, och speciellt behandlas Danmarks exportnäringar, d.v.s de näringar, där den internationella konkurrenskraften har störst betydelse. I nästa avsnitt kommer den danska industrin att genomgå översiktligt, för att sambanden mellan industribranschernas utveckling, exportindustrin, kapitalgrupper och industrilokalisering skall belysas. Detta kan naturligtvis inte göras fullständigt inom detta forskningsarbets ramar, men avsikten är, att huvuddragen skall kunna beskrivas.

Frågan om vilken betydelse lokalt arbetande företag och lokala marknader har för Köpenhamns utveckling i förhållande till internationellt arbetande företag och internationella marknader har diskuterats i kapitel 4.

Specialisering av danskt näringsliv. Utveckling av "metropol"- och "mart"-branscher.

Danmarks export har under de senaste decennierna omfattat mellan 1/4 och 1/3 av produktionen. Detta är en hög siffra, jämfört med t.ex. Västtyskland (1/5). Detta betyder, att dansk ekonomi påverkas mycket av internationella konjunktursvängningar. Samtidigt är en mycket stor del av den danska industrin beroende av import av råvaror och halvfabrikat, då Danmark självt är fattigt på råvaror. Importen har under de flesta efterkrigsåren varit större än exporten. År 1973 exporterade Danmark t.ex. varor för 6,1 mdr. dollars, men importerade för 7,6 mdr. dollars. (46)

Konkurrensen på den internationella marknaden har skärpts betydligt under senare år, och de danska storföretagen, som alla har en betydande ställning på hemmamarknaden, är små jämfört med utländska företag. Så låg t.ex. det danska industriföretag, som hade störst omsättning 1975, F.L. Smidth, endast på 397:e plats bland de största industriföretagen utanför USA, mätt i årsomsättning. (47) Detta betyder, att dansk industri i högre grad satsar på specialiserad s.k. "nisch"produktion, på "know-how" eller på rutinpräglad produktion som har formgivning/design som viktigaste konkurrensparameter. Den danska industrin är av alltför begränsad storlek för att kunna konkurrera på stora och utbredda marknader. En sådan konkurrens kräver större investeringar, mera kapital och större forsknings- och utvecklingskostnader, än vad de danska firmorna kan klara av. Industrirådet har gjort produktundersökningar, som visar att det är bättre att satsa på en stor andel av en begränsad marknad än på en begränsad andel av en stor marknad. Denna specialiserade produktion, t.ex. av vissa apparater, instrument och utrustningar, kallas för "nisch"produktion.

En stor del av produktpolitiken går ut på att få en stor marknadsandel inom sådana begränsade "nischer". Inom dessa områden skall företagets resurser utnyttjas till att basera produktionen på ett stort forskningsinnehåll och en hög kvalitetsnivå, vilket också betingar ett högt pris. Man menar, att Danmark inte kan konkurrera prismässigt med u-ländernas billiga arbetskraft, men däremot kvalitetsmässigt genom den högt utbildade och erfarna arbetskraften i Danmark, och genom s.k. "know-how".

Sådan högutvecklad och specialiserad produktion kan kallas "metropolindustri", då denna produktion är beroende av sådana service och sådana kontakter, som bäst kan fås i metropolen/storstaden. D.v.s internationella personkontakter, kontakt till forskning och utveckling och till högt utbildad och specialiserad arbetskraft. Sådana produktionsgrenar präglas av ett stort antal tekniker och ingenjörer i förhållande till antalet arbetare. Den kemiska industrin är en typisk sådan bransch. Den svarar för ca 10 % av den totala industriexporten, och har en exportkvot på ca 30 %. Branschen slukar ca 25 % av industrins totala forskningsutgifter. Produktionen är i hög grad automatiserad och andelen tjänstemän av de anställda är störst bland alla industribranscher. Den elektroniska industrin liknar mycket den kemiska industrin, vad beträffar arbetskraftssammansättning och export, och är en typisk "nisch"-bransch. Maskinindustrin har däremot en stor andel arbetare bland de sysselsatta, och har samtidigt en stor andel, ca 20 %, av landets totala industriexport. (48)

Via forsknings- och utbildningspolitiken, bl.a. via de teknologiska instituten, ger staten och näringslivsorganisationerna stöd åt framför allt "metropolbranscherna". Varje "metropol"-industrigren använder också forskningsresultat från andra områden. T.ex. använder elektronikindustrin också biokemiska och optiska laboratorier. Detta förhållande karakteriserar de tillväxande industribranscherna, d.v.s. de bygger på en bred teknologisk bas. Detta är ett av skälen till samlokalisering i metropolregioner. De stora kapitalgrupperna, registrerade i förra avsnittet har alla intressen av metropolindustrin.

De metropolpräglade industribranscherna, som kemisk och elektrokemisk industri och grafisk industri (tidningstryckerier) m.m. är

i hög grad koncentrerade till de största städerna. Inom kemisk industri finns t.ex. 58 % av arbetsplatserna i Danmark inom Köpenhamnsregionen. Köpenhamnsregionen och de övriga storstadsregionerna Ålborg, Århus och Odense, har den klart dominerande delen av landets industriarbetsplatser inom gruppen "metropol-industri".

Danmark kan också konkurrera på den internationella marknaden inom industribranscher, som tekniskt sett är av mera rutinpräglad och mindre avancerad karaktär, men som har formgivningen som främsta konkurrensparameter. Sådana produkter, t.ex. möbler, textilier, kläder och husgeråd tillverkas billigare i länder, där arbetslönen är lägre, och därför blir de danska produkterna relativt dyra på den internationella marknaden. Detta gör, att formgivningen och kvaliteten måste vara av hög klass, för att produkterna skall kunna säljas. Sådana produktionsgrenar präglas av stor satsning på försäljningsarbetet och på designen, men av relativt lågt forskningsinnehåll och en stor andel lägre utbildad, ofta kvinnlig arbetskraft. Varorna präglas av relativt snabbt modellskifte eller av nya formgivningsidéer, men utan att detta innebär större tekniska eller funktionella innovationer. Oftast är varorna konsumtionsvaror.

Inom Danmark har sådan industri tendens att lokalisera sig där arbetskraften är billigast och stabilast, d.v.s. i mindre städer i landsorten. Denna industri har således motsatt lokaliseringsmönster jämfört med den tidigare beskrivna "metropol"-industrin, och ofta är företagen små, och utan inblandning från större kapitalgrupper. Dessa branscher blir för sin export beroende av centrala avsättnings- och marknadsföringsavdelningar i metropolen; gärna gemensamma för flera företag. I Danmark har det under senare år upprättats "marts" i Köpenhamn för möbel-, inrednings- och konfektionsprodukter. Dessa "marts" är permanenta utställningar för in- och utländska uppköpare. Möbelmartet är idag en central utställning och avsättningsavdelning för möbler från hela Skandinavien. Idén är att utländska uppköpare skall kunna se hela Skandinavien möbelproduktion på ett och samma ställe i Köpenhamn (Bella Centret), och företa alla ev. affärstransaktioner där, så att det blir onödigt att besöka lokala möbelutställningar och möbelfabrikanter runt om i Skandinavien. Sådana industribranscher kan kallas "mart"industrier, och kan ha en geografiskt decentraliserad produktion, där arbetskraftsförhållandena bedöms som gynnsammast för företagen, och en centraliserad avsättning i ett "mart".

Till sådana "mart"industrier kan också räknas livsmedelsindustri och en stor del av maskinindustrin, och även vissa relativt avancerade branscher, som radio- och TV-industrin. Exempelvis kan det danska radio- och TV-företaget Bang & Olufsen räknas till martindustrierna, trots att produktionen bygger på ny teknisk utveckling. Detta beror på att B&O ändå har design och formgivningsidéer som viktigaste försäljningsmedel, eftersom det teknologiska innehållet har utvecklats på annat håll, och knappast skiljer sig från radio/TV-fabrikation i andra länder. Det är också typiskt, att andelen lågutbildad arbetskraft är stor, och att en stor del av företagets produktion finns i jylländska småstäder.

Lokaliseringen av "mart"industrier kan alltså ske betydligt friare

än av "metropol"-industrier, och dessutom har många "mart"-industrier relativt litet fast kapital bundet i sina produktionsenheter, vilket också möjliggör att företagen kan flytta från en plats till en annan relativt lätt. Detta betyder, att sysselsättningen i orter, som är dominerade av "mart"-industrier ofta hotas genom omlokalisering eller nedläggning av filialer.

Idag är det knappast meningsfullt att tala om "industrin" som helhet, som en enhetlig näringsgren, och jämföra med "serviceyrken" som helhet. En sådan uppdelning visar endast, att servicearbetsplatserna håller på att bli flera än industriarbetsplatserna i Danmark som helhet, att det sker en geografisk decentralisering av industriarbetsplatserna från Köpenhamsregionen till landsorten, och att andelen servicearbetsplatser är störst i Köpenhamsregionen. Men denna uppdelning döljer den arbetsdelning och specialisering, som äger rum både inom industrin och serviceyrkena och dessutom döljer de lokaliseringsfaktorer, som idag bestämmer hela näringslivets geografiska differentiering.

Rapporten "Trafiksektoren frem mod år 2000" från Akademiet for Tekniske Videnskaber (ATV), 1975, uttalar om den danska industrin i den internationella konkurrensen, att en specialisering kommer att fortsätta i framtiden. T.ex. kommer de danska handelsträdgårdarna att utkonkurreras av länder med varmare klimat. Den petrokemiska industrin kommer att koncentreras till andra länder än Danmark, men annan kemisk industri väntas växa snabbt i Danmark. Järn- och metallindustrin väntas också växa, och det väntas en utveckling mot enstaka större företag, samt mindre, men mera specialiserade företag. Byggnadsindustrin i Danmark kommer att bli mera exportorienterad, men exporten kommer att bestå mera av "know-how" och licenser än fysisk export av byggnadsmaterial. (49)

Danmarks exportnäringar.

Danmarks export var länge dominerad av lantbruksprodukter, och ännu i slutet av 1950-talet svarade lantbruket för mera än hälften av landets export. År 1970 bestod ca 25 % av exporten (exportvärdet) av lantbruksprodukter och 75 % av industriprodukter. Det animaliska lantbruket (köttproduktionen) har förstärkts efter Danmarks medlemskap i EG 1972. Inom industrin kommer betydande delar av produktionen också från lantbrukssektorn.

År 1973 hade industrihuvudgrupperna närings- och njutningsmedelsindustrin och järn- och metallindustrin den största omsättningen, nämligen 33 % resp. 28 % av den totala industriomsättningen. På tredje plats kom den kemiska industrin, med 12 % av industrins totala omsättning. Dessa tre huvudgrupper hade således 73 % av den totala industriomsättningen. (50)

I perioden 1970 - 73 steg hela industrins export från 28 % till 30 % av omsättningen. Järn- och metallindustrin svarade för 37 % av Danmarks totala export, och den kemiska industrin svarade för 32 %. De industrigrupper, som exporterade mest i förhållande till sin omsättning, var "annan industri" (52 %), järn- och metallindustrin (39 %), kemisk industri (34 %), textil-, konfektions- och läderindustrin (34 %) och närings- och njutningsmedels-

industrin (29 %).

Det framgår av industristatistiken, att de industrihuvudgrupper, som har störst betydelse för Danmarks konkurrens med utländsk industri, är närings- och njutningsmedelsindustrin, kemisk industri, järn- och metallindustrin, textil-, konfektions- och läderindustri och "annan industri". Inom dessa huvudgrupper exporterade 1973 följande branscher mera än 40 % av produktionen:

- inom närings- och njutningsmedelsindustrin: 1. charkuterivaror och köttkonserver, 2. fiskindustri och fiskmjölsproduktion, 3. smältost och mjölkcondenseringsfabrikation.

- inom kemisk industri: 1. medicinalvaror, 2. gummivaror och 3. framställning av kemiska grundämnen och primära kemiska föreningar.

- inom järn- och metallvaruindustrin: 1. industrimaskiner, 2. radio och TV, 3. mätinstrument, 4. optisk och fotografisk utrustning, 5. hushållsmaskiner och el-artiklar till hushållet, 6. skeppsvarv och 7. skeppsmotorer.

- inom textil-, konfektions- och läderindustrin: 1. garn och kemiska fibrer, 2. textilfärgerier och impregneringsfabrikation och 3. tält och flaggor.

- inom "annan industri": 1. leksaker och 2. sportutrustningar m.m.

De branscher inom de nämnda fem industrihuvudgrupperna, som hade den absolut största exporten (mera än 500 milj. d.kr.) 1973 var:

- inom närings- och njutningsmedelsindustrin: 1. svinslakterier, 2. charkuterivaror och köttkonserver, 3. smältost och mjölkcondensering, 4. fiskprodukter, 5. fiskmjöl och 6. sprit-, likör- samt bryggeri- och maltproduktion.

- inom kemisk industri: 1. kemiska grundämnen och primära kemiska föreningar, 2. medicinalvaror och 3. mineraloljaffinerings-, asfalt och takpapp, samt andra olje- och kolprodukter, 4. plast- och gummiindustrin.

- inom järn- och metallindustrin: 1. industrimaskiner och 2. skeppsvarv.

Huvudgrupperna råvaruutvinning, pappers- och grafisk industri, sten-, ler och glasindustri samt trä- och möbelindustrin hade en relativt liten betydelse för Danmarks export.

De olika industrihuvudgruppernas absoluta exportvärde 1973 framgår av tab. 1.

	milj. d.kr.
Råvaruutvinning	15
Järnverk, metallverk och gjuterier	365
"annan industri"	365
Pappers- och grafisk industri	378
Sten-, ler- och glasindustri	452
Trä- och möbelindustri	591
Textil-, konfektions- och läderindustri	1.690
Kemisk industri	3.046
Närings- och njutningsmedelsindustri	7.044
Järn- och metallvaruindustri	8.088

Tab. 1. Industrihuvudgruppernas absoluta exportvärde 1973.

Källa: Industristatistiken.

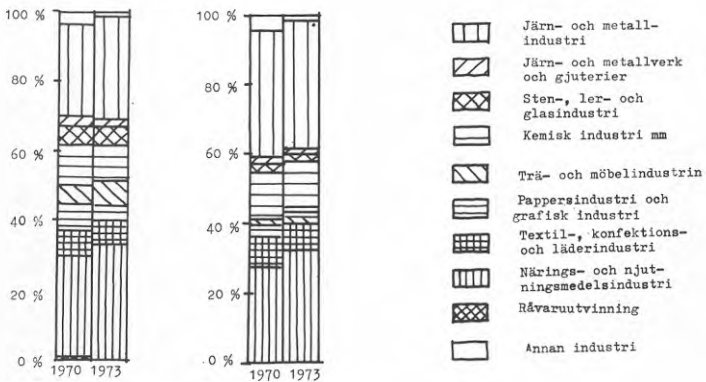


Fig. 14. (t.v.) De olika industrihuvudgruppernas procentuella andel av den totala industriomsättningen i Danmark 1970 och 1973.

Källa: Industristatistiken.

Fig. 15. (t.h.) De olika industrihuvudgruppernas procentuella andelar av den totala industriexporten från Danmark 1970 och 1973.

Källa: Industristatistiken.

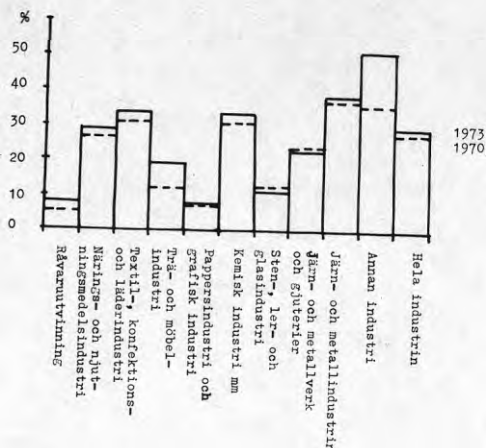


Fig. 16. Exportens andel av den totala omsättningen inom de olika industrihuvudgrupperna 1970 och 1973.

Källa: Industristatistiken.

Fig. 17 visar exportkvotens utveckling 1956 - 70 hos en del typiska "martindustribranscher" (textil, konfektion och möbler) samt typiska "metropolindustribranscher" (kemi, maskinindustri, elektronik). Diagrammet visar, att det inte finns något entydigt samband mellan exportkvoten och industrins karaktär av "mart"- eller "metropolindustri".

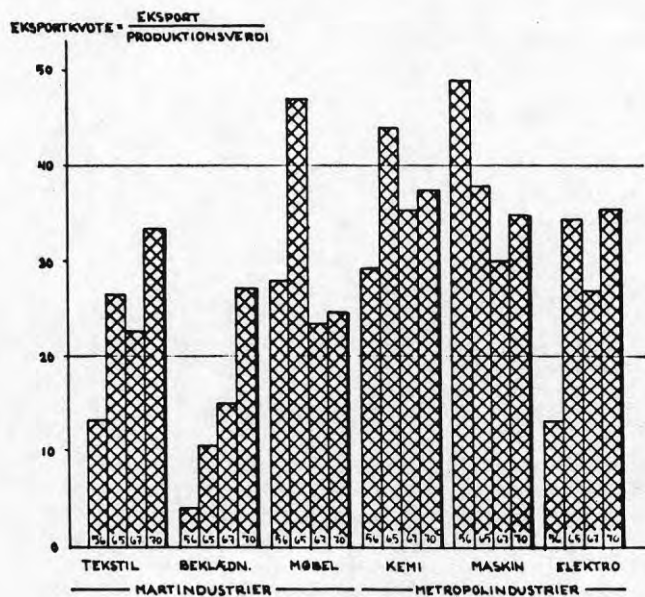


Fig. 17. Exportkvoternas utveckling 1956 - 70 för textil-, konfektions-, möbel-, kemi-, maskin- och elektroindustrin.

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som kraftcenter". Examensarbete vid Inst. IV, Arkitekt-skolan i Köpenhamn, 1976.

Dansk industristruktur idag.Industrins lokalisering. Allmänt.

År 1972 fanns sammanlagt 6.870 industriföretag i Danmark, varav 35 % låg inom Huvudstadsregionen, motsvarande 39 % av alla industriarbetsplatserna. Företagens storlek hade följande fördelning:

Antal sysselsatta	6-9	10-19	20-49	50-99	100-199	200-499	500-
huvudstadsregionen	442	729	634	271	144	93	37
resten av Danmark	894	1.165	1.295	580	290	181	52
hela landet	1.336	1.894	1.929	851	434	274	89

Tab. 2. Industriföretagens fördelning på storlek inom huvudstadsregionen och resten av Danmark 1972.

Källa: Industristatistiken.

Ca 1/3 av företagen med över 100 anställda fanns 1972 inom Huvudstadsregionen.

Arbetsplatsernas geografiska fördelning var inom de olika industrihuvudgrupperna följande:

	Huvudstadsregionens andel av arbetsplatserna
Råvaruutvinning	30 %
Närings- och njutningsmedelsindustri	28 %
Textil-, konfektions- och läderindustri	19 %
Trä- och möbelindustri	15 %
Pappers- och grafisk industri	53 %
Kemisk industri	58 %
Sten-, ler- och glasindustri	38 %
Järn- och metallverk och gjuterier	49 %
Järn- och metallindustri	40 %
Annan industri	44 %
Industrin som helhet	39 %

Tab. 3. Huvudstadsregionens andel av arbetsplatserna inom de olika industrihuvudgrupperna.

Källa: Industristatistiken.

Det framgår av tabellen, att Pappers- och grafisk industri samt kemisk industri är mest huvudstadsorienterade. Den stora andelen järn- och metallverk samt gjuterier i Huvudstadsregionen beror främst på Det Danske Stålvalseverk i Frederiksvärk. Denna lokalisering har främst historiska orsaker, för övrigt är denna bransch inte någon typisk storstads/huvudstadsbransch. Även järn- och metallindustrin och "annan industri" är i hög grad koncentrerad till Huvudstadsregionen. Det framgår även, att textilindustrin och trä- och möbelindustrin är utpräglade landsortsindustrier.

Socioekonomiska skillnader mellan olika industribranscher.

De olika industribranscherna har olika karakteristika beträffande arbetskraften. Inom olika industribranscher varierar t.ex. genomsnittslönens storlek, den relativa fördelningen på lägre och högre utbildad arbetskraft, det genomsnittliga antalet anställda per företag etc.

Inom industrin är det genomsnittliga antalet anställda per företag 60,2 (50). Antalet varierar mellan 20,6 hos råvaruutvinningsindustrin till 95,3 hos järn- och metallverk och gjuterier.

De största företagen finns förutom i järn- och metallverk och gjuterier inom närings- och njutningsmedelsindustrin (i genomsnitt 87,3 anställda per företag) och järn- och metallindustrin (i genomsnitt 80,0 anställda per företag).

Arbetarnas andel av de anställda inom industrin varierar från 62 % inom den kemiska industrin till 95 % inom trä- och möbelindustrin. I tab. 4 är industrihuvudgrupperna rangordnade efter andelen arbetare av de anställda. Det framgår den klara tendensen, att det till Huvudstadsregionen finns en koncentration av sådana industrihuvudgrupper, som har en lägre andel arbetare av de anställda. För hela industrin utgör andelen arbetare i genomsnitt 75 % av de anställda. Inom Huvudstadsregionen finns 39 % av hela landets industrianställda.

Andelen arbetare bland de anställda är ett mått på graden av teknologisk nivå i produktionen. Tendensen är, att ju lägre andelen arbetare är, desto högre är andelen tekniker och ingenjörer, och desto mera teknologiskt avancerad är produktionen. År 1972 varierade de facklärda och de ofacklärda arbetarnas andel av det totala antalet anställda enligt tabell 4.

Trä- och möbelindustri	95 %
Textil-, konfektions- och läderindustri	81 %
Järnverk, metallverk och gjuterier	80 %
Sten-, ler- och glasindustri	80 %
Närings- och njutningsmedelsindustri	78 %
Råvaruutvinning	77 %
Industrins genomsnitt	75 %
Järn- och metallvaruindustri	74 %
"annan industri"	73 %
Pappers- och grafisk industri	67 %
Kemisk industri	62 %

Tab. 4. Arbetarnas andel av de anställda inom olika industrihuvudgrupper.

Källa: Industristatistiken.

Andelen arbetare av de anställda och det genomsnittliga antalet anställda per företag inom de olika industrihuvudgrupperna framgår av fig. 18.

genomsnittsan-
tallet per
verksamhet

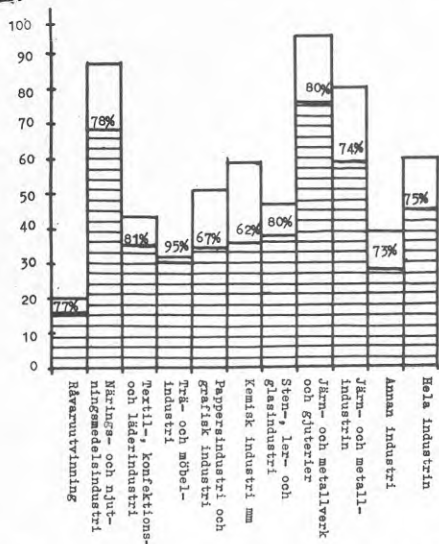


Fig. 18. Genomsnittligt antal anställda per verksamhet inom industrihuvudgrupperna 1972, och den procentuella andelen arbetare av de anställda.

Källa: Industristatistiken

År 1972 var genomsnittslönen inom industrin 41.000 d.kr. varierande från 32.800 d.kr. inom textil-, beklädnads och läderindustrin till 58.000 d.kr. inom sten- ler- och glasin-
dustrin. Den kemiska industrin kom på andra plats beträffande genomsnittslönen (50.800 d.kr.) och pappers- och den grafiska industrin på tredje plats (47.300 d.kr.). (50)

I fig. 19 visas genomsnittslönen per anställd inom de olika industrihuvudgrupperna. Det är tydligt, att sådana branscher, som har en hög genomsnittslön också utgör en större andel av industriarbetsplatserna i Huvudstadsregionen än i resten av Danmark.

Allmänt är genomsnittslönen för de industrianställda större inom Huvudstadsregionen än inom övriga Danmark, 45.600 d.kr. resp. 37.800 d.kr. (50)

Inom Huvudstadsregionen märks en differentiering: Centralkommunerna har den högsta genomsnittslönen, 46.800 d.kr., och Frederiksborg amt den lägsta, 41.700 d.kr. I Köbenhavns amt var 1972 genomsnittslönen 45.600 d.kr. och i Roskilde amt 42.000 kr, d.v.s. alla huvudstadsamtene hade en högre genomsnittslön än genomsnittslönen för de industrianställda i landet som helhet.

I tab. 5 visas timlönen, andelen ofacklärd arbetare och kvinnliga arbetare samt produktiviteten år 1970 inom dels "mart-branscherna" textil-, konfektions- och möbelindustri, dels "metropolbranscherna" kemi-, maskin- och elektroindustri. Det framgår, att löneskillnaden är märkbar mellan å ena sidan mart- och å andra sidan metropolindustrin.

genomsnittslön per anställd.

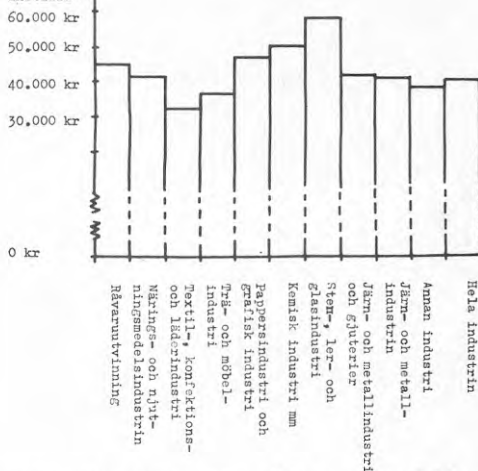


Fig. 19. Genomsnittslön per anställd inom industrihuvudgrupperna 1972.

Källa: Industristatistiken.

Industrigrupp	Timlön (d.kr.)	Andel ofacklärad arbetskraft (%)	Andel kvinnlig arbetskraft (%)	Produktivitet per arbetstimme
Textil	20,40	80	63	308
Beklädnad	18,15	81	89	213
Möbler	18,80	80	17	169
Kemi	37,00	55	29	332
Maskin	25,10	71	9	236
Elektro	25,45	72	49	375
Hela industr.	24,00	75	30	256

Tab. 5. Timlön, ofacklärda arbetares och kvinnliga arbetares andel av de anställda vid mart- och metropolindustrin samt produktivitetsindex (1955 = 100) år 1970.

Indikator för produktivitetsstigning: Produktionsindex dividerat med index för det utförda antalet arbetstimmar.

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anne-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som kraftcenter". Examensarbete vid Inst. IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.

Ekonomiska förhållanden och lokaliseringstendenser för olika industribranscher.

De tre största industribranscherna både beträffande omsättning och export, närings-/njutningsmedelsindustrin, kemisk industri och metall/verkstadsindustri är alla präglade av de stora kapitalgrupperna, och flertalet viktigare huvudkontor ligger i Köpenhamn. Inom närings- och njutningsindustrin märks en koncentration av produktionen till större landsortsstäder; dock ligger en betydande del av bryggeri- och tobaksindustrin i Köpenhamn. Den kemiska industrin ligger till 58 % (av arbetsplatserna) i Köpenhamnsregionen, och i synnerhet är medicinindustrin, färgindustrins laboratorier och annan mera innovativ kemisk industri koncentrerad till regionen. Metall- och verkstadsindustri är koncentrerad dels till Köpenhamn, dels till viktigare landsortsstäder. Till branschen hör också elektronikindustrin, och här är i synnerhet tillverkning av specialiserade instrument och apparater samt elektroniska komponenter koncentrerad till Köpenhamnsområdet.

Närings/njutningsmedelindustrin domineras av Östasiatisk Kompagni, Andelsbevägelsen, De Danske Spritfabrikker, De Forenede Bryggerier, De Danske Sukkerfabrikker och de utländska koncernerna Nestlé och Unilever.

Inom den kemiska industrin finns en lång rad utländska multinationella koncerner, bl.a. oljebolagen, Hoechst, Henkel, Bayer Kemi, Beecham Products. Färgindustrin domineras av F.L. Smidth, Östasiatisk Kompagni, De Danske Spritfabrikker och Monberg & Thorsen och plastindustrin av A.P. Möller och F.L. Smidth. Inom medicinindustrin märkes bl.a. storföretagen Lövens, Ferrasan och Dumex.

Metall/verkstadsindustrin består av metallvaruindustrin (metallemballage, metalltråd, ackumulatorer/torreelement och transportmedelindustri/skeppsvarv), elektrisk/elektronisk industri och maskin/motorindustri. Inom branschen märks F.L. Smidth,

Östasiatisk Kompagni, A.P. Möller, Lauritzen-DFDS, Store Nordiske Telegraf, De Danske Sukkerfabrikker och andra storföretag som Danfoss, Bang & Olufsen samt Burmeister & Wain. De stora koncernerna har ofta investeringar i flera av industrihuvudgruppens grenar. Det finns ett stort antal utländska företag i branschen med avdelningar i Danmark: IBM, Olivetti, Rank Xerox, Burroughs, Siemens, Sperry Rand, Braun, ASEA, Plåtmanufaktur etc.

Järn- och metallverk samt gjuterier har en relativt mindre betydelse, och bygger på utländska råvaror. Det största företaget, Det Danske Stålvärsverk, ligger av historiska skäl i Frederiksvärk, nära Köpenhamn. Ett annat storföretag, Bersöe & Søn har också sin huvudverksamhet utanför Köpenhamn. Inom branschen är de dominerande kapitalgrupperna för övrigt Östasiatisk Kompagni, F.L. Smidth, De Danske Spritfabrikker och Lauridsen-DFDS.

Sten-, ler- och glasindustrin är helt dominerad av F.L. Smidth och de stora byggföretagen (Monberg & Thorsen, Højgård & Schultz m.fl.). Inom cementproduktionen har F.L. Smidth-koncernen totalt monopol. Cementindustrin ligger nära råvarorna, och byggmaterialindustrin nära marknaderna, d.v.s med en andel i Köpenhamnsområdet, som ungefär motsvarar andelen invånare i Köpenhamnsområdet. Branschen är hemmamarknadsorienterad.

Pappers- och den grafiska industrin är också hemmamarknadsorienterad, och har som kännetecken en mycket stor koncentration till Köpenhamn och de största städerna. 53 % av arbetsplatserna ligger i Köpenhamnsområdet, och andelen är ännu större beträffande den grafiska industrin. Denna bransch är traditionellt storstadsorienterad, och särskilt dagspressen har behov av att ligga "i handelernas centrum". Pappersindustrin domineras av De Forenede Papirfabrikker och F.L. Smidth och den grafiska industrin av ett antal storföretag, som inte tillhör "de 14 stora koncernerna": Politiken, Berlingske, Gøtbergshus, Allers, A-pressen, Gyldendahl, m.fl. Nästan alla har huvudkontor i Köpenhamns city.

Råvaruutvinningen (utöver sten och grus) är relativt obetydlig i Danmark, men en oljeborring i Nordsjön har börjat, var till A.P. Möllerkoncernen fått koncession. Lauritzen-DFDS har bl.a. intressen i mineralutvinning på Grönland.

Textil/konfektionsindustrin och trä/möbelindustrin präglas av många små och mellanstora företag, och en spridd lokalisering i landsorten. En stor del av textilindustrin finns i Herningområdet på Jylland. Köpenhamnsområdets andel av dessa industribranschers arbetsplatser är liten. Textilindustrin får en växande betydelse som exportindustri, och även träindustrins export skall främjas via satsning på "Danish Design" och centraliserad marknadsföring. De stora kapitalgrupperna har obetydliga investeringar inom dessa branscher, men de har däremot intressen i Bella Centret, som utvecklats till centrum för branschernas marknadsföring.

Industribranscherna beskrivs mera detaljerat i bilaga 1.

Arbetsdelning inom Danmark. Specialisering inom Huvudstadsregionen.

I tidigare avsnitt definierades "metropol"industrier som industrier, som hade särskilt behov av att vara lokaliserade i

storstadsregioner på grund av behovet av närhet till avancerad forskning, produktutveckling och specialiserad arbetskraft. Inom dessa branscher är produktionen beroende av lokaliseringen i metropolen.

"Mart"industrier benämndes de mera rutinpräglade arbetsintensiva industrier, som huvudsakligen var lokaliserade i landsorten, men som var beroende av avsättningsfunktioner i huvudstadsregionen, som t.ex. Bella Centrets mart-funktioner. Inom dessa branscher är således avsättningen, och inte produktionen, beroende av lokaliseringen i metropolen.

Medan antalet industriarbetare i Danmark som helhet har fortsatt att växa under hela 1960-talet och 1970-talets första hälft (om än i allt långsammare takt), har antalet industriarbetare i huvudstadsregionen stagnerat och under senare år sjunkit. De rutinpräglade, arbetskraftsintensiva industrierna (martindustrierna) kommer på längre sikt att flytta ut till regionala centra i landsorten, och till områden i närheten av "det stora H-et", d.v.s. i närheten av transportaxlarna Köpenhamn - Esbjerg, Helsingör - Rødby och Frederikshavn - Flensburg. Huvudstadsregionen kommer dock även i framtiden vara dansk industris internationella kontaktpunkt, d.v.s. internationella personkontakter och transaktioner/avsättning kommer även i framtiden att koncentreras till Köpenhamnsområdet, bl.a. via Bella Centret och det planerade World Trade Centret. (51)

Även om antalet industriarbetare i Storköpenhamn fallit betydande under perioden 1958 - 1968, har en ökning skett av antalet arbetare inom Kemisk industri och järn- och metallindustri (vilket innehåller elektronik- och maskinindustri). D.v.s. ett ökat antal anställda inom metropolindustrier i Storköpenhamn, men samtidigt ett kraftigt minskat antal anställda inom martindustrin. Fig. 20 visar antalet industriarbetare i Storköpenhamn inom vissa mart- och metropolindustribranscher 1958 och 1968. Fig. 21 visar vissa metropolindustribranschers och andra "traditionella" storstadsindustribranschers andelar av de industrisysselsatta i Huvudstadsregionen och i hela Danmark år 1970.

Industriutvecklingen i Huvudstadsregionen och under senare år visar klart, att det är de mera rutinpräglade, icke-forskningsintensiva branscherna med hög andel ofacklärdd arbetskraft, som inte har någon utpräglad fördel av lokalisering i regionen, utan flyttar ut till områden, där arbetskraften är billigare, men servicenivån tillräcklig. Subsidier genom lokaliseringsbidrag förstärker denna utveckling. Kommunerna konkurrerar om att få flest möjliga företag till sig. Som ett led i dessa strävanden har 45 kommuner anställt näringslivschefer ("erhvervschefer") med uppgift att locka företag till kommunerna. De sprider upplysningar om kommunernas lokaliseringsfördelar, som stabil och billigare arbetskraft, goda transportmöjligheter, låga skatter, låga avgifter för kommunal service etc. År 1973 bildades Danske Erhvervscheferes Fællesråd (DEF), men något större samarbete mellan kommunerna har inte kunnat etableras, eftersom kommunerna sins emellan konkurrerar om arbetsplatserna. Dock finns det exempel på, att flera kommuners näringslivschefer har samarbetat om etablering av industriområden, och har genomfört gemensam utställnings- och informationsverksamhet i Huvudstadsregionen.

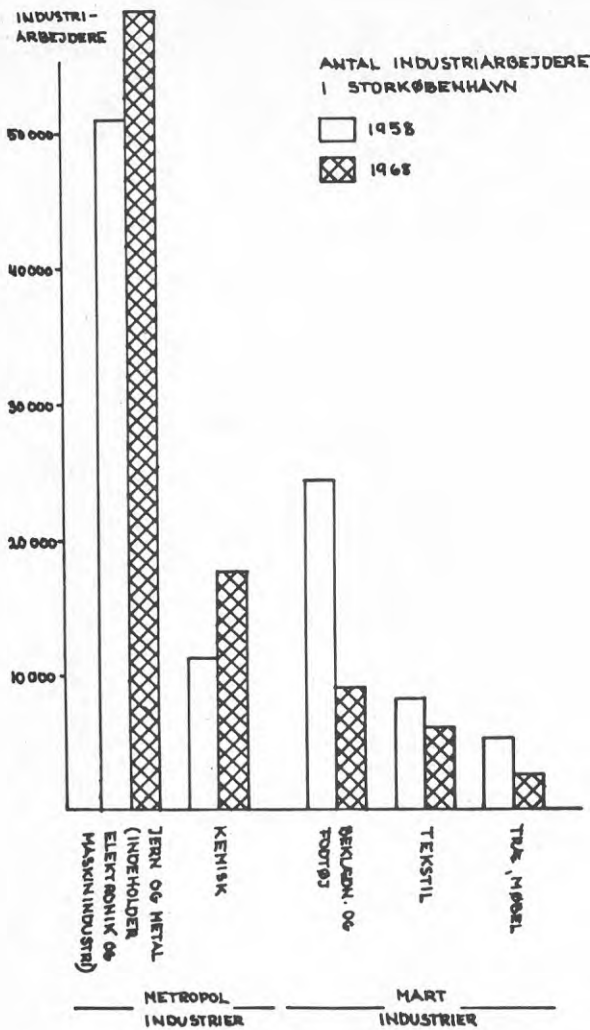


Fig. 20. Antalet industriarbetare inom vissa "metropol"- och "mart"-industribranscher i Storköpenhamn 1958 och 1968.

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som 'kraftcenter'", examensarbete vid Inst. IV, Arkitektskolan i Köpenhamn.

Metropolfunktioner.

I den nuvarande arbetsdelningen mellan näringslivet i Köpenhamnsregionen och landsorten kan sammanfattas följande för huvudstaden/metropolen typiska funktioner, metropolfunktioner:

- Koncentration av viktiga beslutsfunktioner, centraladministration och internationella och överordnade nationella transaktioner m.m. Detta innebär en koncentration av statsapparaten

ledning, av de viktigaste näringslivsorganisationerna och av de stora kapitalgruppernas huvudkontor.

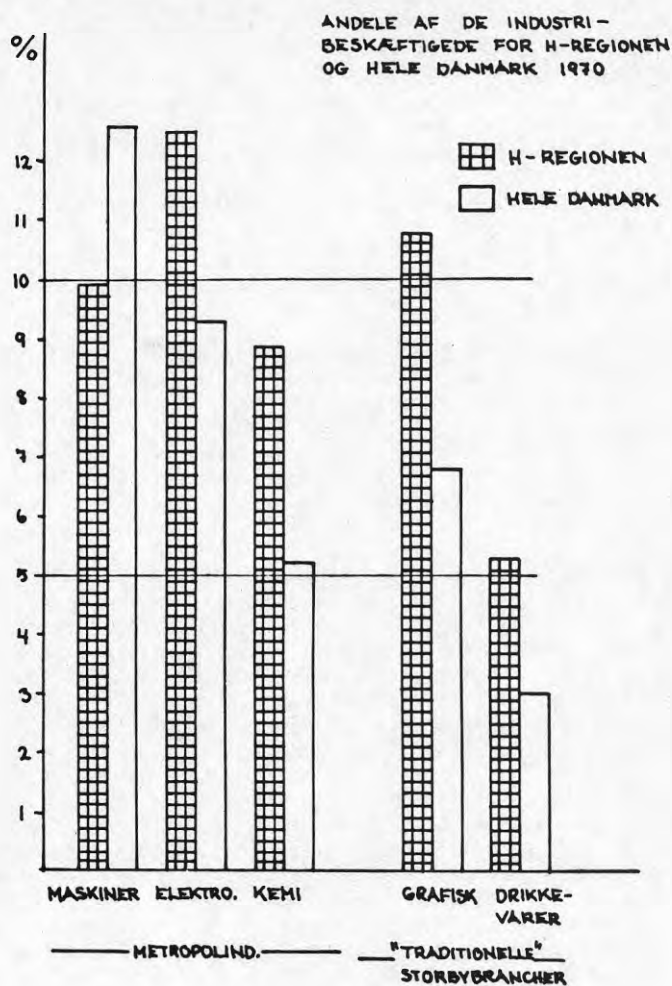


Fig. 21. Metropolitindustrins och andra storstadspräglade industribranschers andel av de industrisysselsatta i Köpenhamnsregionen och i hela Danmark 1970.

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som 'kraftcenter'". Examensarbete vid Institut IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.

- Koncentration av den tekniskt mest avancerade och innovativa produktionen, d.v.s. av 'metropolitindustrier'.
- Internationella avsättnings- och marknadsföringsfunktioner, i hög grad för sådan geografiskt spridd mera rutinpräglad industri, som inte har huvudkontor i Köpenhamnsregionen, d.v.s. 'mart'-industrier.

- Avancerad och specialiserad service till ovanstående metropol-funktioner, d.v.s. utbildnings- och forskningsanstalter, data-service, konsultverksamhet och högt utbildad och specialiserad arbetskraft. Dessutom underleverantörer till metropolindustrier m.m. och service åt beslutsfattare på besök i Köpenhamn: Internationella persontrafikmöjligheter (Kastrups flygplats), hotell-service etc.

I följande avsnitt skall översiktligt genomgå industri- och servicearbetsplatsernas fördelning mellan Köpenhamsregionen och resten av Danmark, och därefter skall metropolfunktionernas lokalisering genomgå mera detaljerat. Detta avsnitt skall på ett mera konkret sätt än ovanstående avsnitt visa Huvudstadsregionens roll inom den nuvarande geografiska arbetsdelningen i Danmarks näringsliv.

Allmänt om arbetsplatsutvecklingen i Köpenhamsregionen jämfört med i resten av Danmark.

Danmark är ett av de länder i Europa, där befolknings- och arbetsplatskoncentrationen till huvudstadsregionen är störst. Utöver denna kvantitativa koncentration märks, som tidigare nämnts en kvalitativ arbetsdelning, som bl.a. resulterar i att antalet industrisysselsatta i Köpenhamsregionen sjunker, medan antalet sysselsatta i serviceyrkena ökar kraftigt. Denna tendens är mycket mera utpräglad i Köpenhamsregionen än i resten av landet.

"Regeringens planlägningsudvalg" betonade år 1970, i samband med regionplaneringen, att industrin med fördel kan flyttas från huvudstadsregionen till landsorten, liksom serviceföretag, som inte har speciella fördelar av att ligga i en miljonstad eller i närheten av statens centraladministration. Det utpekades "storstadsalternativ" för sådana funktioner: Århus, Ålborg, Odense och Esbjerg, och efterhand "trekantsstaden" Kolding-Fredericia-Vejle samt Herning.

Under efterkrigstiden har Köpenhamn, Roskilde och Hilleröd hela tiden haft en större andel sysselsatta inom administration och fria yrken, än vad städerna i genomsnitt har haft. Under samma tid har antalet landsortsstäder med relativ övervikt av administration och sysselsatta minskat i antal, medan antalet städer med relativ övervikt av industri (d.v.s. större andel sysselsatta inom industrin än för landets städer i genomsnitt) ökat. (52) Detta tyder på en mera decentraliserad industristruktur, samtidigt, som det sker en utflyttning från Huvudstadsregionen.

Under 1950- och 1960-talen halverades antalet sysselsatta inom primärnäringarna i Huvudstadsregionen, och sedan har antalet fortsatt att sjunka kraftigt. Antalet sysselsatta inom jordbruket har sjunkit snabbare i Köpenhamsregionen än i resten av Danmark, samtidigt som priserna på jordbruksegendomar stiger snabbare i Köpenhamsregionen. Under 1960-talet minskade antalet lantbruk inom regionen från 10.000 till 6.000 och den upplade ytan från 150.000 ha till 125.000 ha. Antalet sysselsatta minskade från 16.000 till 12.000.

Medan landet som helhet har haft ett ökande antal industri-sysselsatta 1960-1975, har regionen, som tidigare nämnts, under

senare år haft ett minskande antal industrisysselsatta. Industrier flyttar i särskilt hög grad till Jyllands östra, södra och västra delar. Det är framför allt arbetskraftsintensiv industri som flyttar, och den flyttar till områden med lägre lönenivåer än i Köpenhamsregionen. Textilindustrin, sko- och konfektionsindustrin och trä- och möbelindustrin är typiska exempel på industribranscher, som flyttar ut. I dag finns endast 15 % av de anställda inom trä- och möbelindustrin inom Köpenhamsregionen. (Martindustrier.) Däremot har antalet anställda inom tekniskt avancerad industri (t.ex. instrumentindustri och kemi-/plastindustri) i Köpenhamsregionen ökat. (Metropolindustri) Industribranscherna kan indelas i två huvudgrupper beträffande arbetskraften: A. Industrier med en stor andel tjänstemän och tekniker bland de anställda: Kemisk industri, grafisk industri m.m. B. Industrier med många ofacklärda arbetare bland de anställda: näringsmedelsindustri, tekoindustrin, sten- och lerindustrin m.m.

År 1930 tillhörde 47 % av landets industriarbetsplatser kategori A och 53 % kategori B. År 1950 dominerade kategori A: 51 % mot 49 %. Motsvarande andelar var 1960 55 % resp. 45 % och år 1965 57 % resp. 43 %. (53) I Huvudstadsregionen märkes en koncentration av industrigrupp A.

Industrigrupp A:s andel av de industrisysselsatta.				
	1930	1950	1960	1965
Huvudstadsregionen	49 %	57 %	63 %	67 %
Landsortsstäderna	45 %	47 %	49 %	51 %
Resten av landet	50 %	51 %	52 %	54 %

Tab. 6. Andelen av de industrisysselsatta, tillhörande branscherna kemisk industri, pappers- och grafisk industri, järn- och metallindustri, transportmedelsindustri och "övrig industri" 1930-1965 i Huvudstadsregionen och resten av Danmark.

Källa: Afdeling B, Arkitektskolan i Köpenhamn: "Danske Byers Udvikling", 1972.

Sysselsättningen inom industri och hantverk, handel och transport och administration och fria yrken inom Huvudstadsregionen 1950-1965 framgår av fig. 22-24.

Minskningen av antalet industrisysselsatta (bortsett från inom byggnadsbranschen) framgår av fig. 22, och av fig. 23 framgår, att antalet sysselsatta inom handel och transport har stagnerat under senare år. Av fig. 24 framgår den kraftiga ökningen av antalet sysselsatta inom administration och fria yrken samt offentlig service.

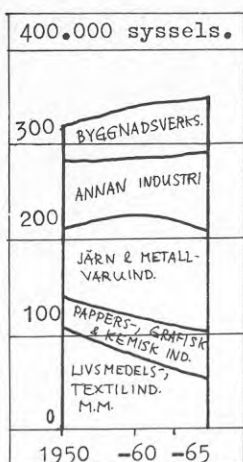


Fig. 22

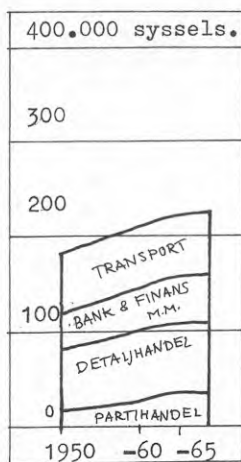


Fig. 23

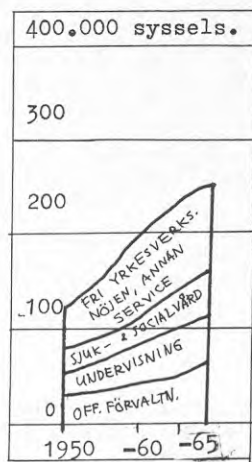


Fig. 24

Fig. 22. Antalet sysselsatta inom industri och hantverk i huvudstadsregionen 1950 - 68.

Fig. 23. Antalet sysselsatta inom handel och transport i huvudstadsregionen 1950 - 68.

Fig. 24. Antalet sysselsatta inom administration och fri yrkesverksamhet i huvudstadsregionen 1950 - 68.

Källa till fig. 22, 23 och 24: Egnspanrådet: Regionplan 1973, förutsättningar.

År 1958 fanns ca hälften av landets industrisysselsatta i Huvudstadsregionen varav 80 % inom Köpenhamns, Frederiksbergs och Gentoftes kommuner. År 1968 hade regionens andel av landets industrisysselsatta sjunkit till nästan 1/3. 1958-68 ökade antalet industrianställda i Danmark som helhet med 15 %, medan antalet industrianställda i Huvudstadsregionen minskade med 32 %. (54)

Inom större industrikoncerner märks två tendenser beträffande lokaliseringen: Samlad lokalisering av produktion och administration för att minska de interna kostnaderna och åtskillnad mellan på ena sidan produktion, rutinadministration och produktutveckling och på andra sidan beslut och förhandlingar. I Huvudstadsregionen kvarstannar främst sådan industri, som dels är betjänt av att ha produktion och administration samlad och samtidigt är beroende av att ha huvudkontor och produktutveckling inom regionen. Detta betyder, som tidigare nämnts, att det främst är tekniskt avancerade företag med snabba innovationer och tät kontakt produktion-forskning-ledning som stannar inom regionen. (D.v.s metropolindustri.)

Allmänt gäller dock, att industrins produktutveckling i regel blir allt mindre beroende av huvudstadslokaliseringen, och att forsknings- och utvecklingsavdelningarna följer med, när

produktionen flyttar ut. Inom regionen tenderar dock fortfarande de mindre rutinpräglade delarna av företagens administration att koncentreras. Kontakterna företagen emellan (på direktionensnivå) sker snabbast och billigast inom huvudstadsområdet, liksom de -viktigare- kontakterna med centraladministration och näringslivsorganisationerna.

Medan antalet anställda inom handel och transport som helhet inom Huvudstadsregionen har stagnerat under senare år, märkes också inom dessa branscher en differentiering. Medan huvudstadsregionen år 1970 hade 50 % av landets anställda inom partihandeln, hade regionen 73 % av landets anställda inom tekoindustrins partihandel (jfr. martfunktionerna i Köpenhamn), 59 % av de anställda inom maskinindustrins partihandel och 62 % av de anställda inom "övrig partihandel". Maskinindustrins partihandel var den del av partihandeln, som hade den största relativa ökningen av antalet anställda i Danmark 1965-70 (+45 %) medan gruppen "övrig partihandel" ökade med 19 % i landet som helhet och omfattar ca 40 % av landets partihandelsanställda. De partihandelsanställda inom livsmedels-, spannmåls- och foderbranscherna fanns däremot till 75 % utanför Huvudstadsregionen, och antalet sysselsatta minskade med 12 % 1965-70. Inom bank- och finansarbetsbranscherna ökade antalet sysselsatta i Danmark med 93 % från 33.000 år 1950 till 63.000 1970. Den största ökningen skedde inom bank- och kreditinstitut: Antalet anställda ökade här med 159 % från 14.000 år 1950 till 36.000 år 1970. Ökningen inom försäkringsbolagen och fastighetsbranschen var mindre.

Det finns en stor koncentration av specialiserad service till Huvudstadsregionen. År 1970 hade regionen:

- 90 % av Danmarks intresseorganisationer,
- 85 % av universitetsekonomerna,
- 85 % av konsultfirmorna,
- 70 % av dataservicebyråerna,
- 65 % av civilekonomerna,
- 60 % av reklambyråerna och
- 56 % av ingenjörerna. (55)

I nästa avsnitt genomgås lokaliseringen av metropolfunktionerna mera detaljerat.

Lokalisering av metropolfunktioner.

Här skall närmare genomgås lokaliseringen av metropolfunktionerna 1) överordnade besluts- och administrationsfunktioner, 2) tekniskt avancerad och innovativ industri (metropolindustri), 3) internationellt inriktade avsättnings- och marknadsföringsfunktioner för geografiskt spridd produktion och 4) specialiserad service för de olika metropolfunktionerna.

Avsnittet skall belysa koncentrationen av metropolfunktioner till Köpenhamnsområdet i förhållande till resten av Danmark, och dessutom kommer något av metropolfunktionernas lokaliseringsmönster inom regionen att beskrivas. Regionens inre differentiering kommer dock att genomgås mera detaljerat i kap. 3.

Lokalisering av överordnade besluts- och administrationsfunktioner.

Det finns huvudsakligen tre slags besluts- och administrationsfunktioner:

- De stora företagens huvudkontor: Till dessa räknas dels huvudkontoren för de största danska koncernerna och firmorna, dels multinationella utländska firmors danska huvudkontor, dels lantbruks- och arbetarkooperationens huvudkontor och statsföretagens huvudkontor.

- De viktigaste näringslivsorganisationerna: Till dessa räknas dels arbetsmarknadsorganisationerna, dels branschföreningarna och dels de centrala näringslivsorganisationerna som Industrirådet, Grosserersocietetet, Håndværksrådet m.fl.

- Statens centraladministration och Huvudstadsregionens ledande förvaltningar. Statens centraladministration består av regeringen, folketinget och ministerierna samt en rad centrala råd och utskott. Inom många råd och utskott finns personöverlappningar med näringslivsorganisationerna. Till de centrala statsorganen hör också ledningen av den repressiva statsapparaten och kontakten med utländska stater (ambassader). Köpenhamns kommuns centraladministration hör också, till följd av Köpenhamns kommuns befolkningsmässiga storlek, till landets centrala offentliga administrationsfunktioner. Vidare bör "Hovedstadsrådet" och Huvudstadsamtens ledning tagas med bland dessa centrala organ.

- Lokalisering av de stora företagens huvudkontor: Långt de flesta danska storföretagens huvudkontor ligger inom Storköpenhamn, (Se fig. 25 och 26) och 2/3 av dem ligger i Köpenhamns City. Korn- och Foderstofkompagniet är en av de få koncerner, som har huvudkontor utanför regionen, i Århus. Detta är också en huvudsakligen lantbruksorienterad verksamhet. Många av de stora industrieföretagen i landsorten, t.ex. skeppsvarven i Odense, Ålborg, Helsingør och Nakskov, är underlagda koncerner (ÖK, Lauritzen-DFDS, A.P. Möller) med huvudkontor i Köpenhamn.

Det märks även en koncentration inom Köpenhamns City till två delområden: omkring Rådhusplatsen-Vestervold och omkring Kongens Nytorv-Holmens Kanal. Inom dessa delområden ligger över hälften av storföretagens huvudkontor i City. De utländska multinationella bolagen i Danmark har alla sina danska huvudavdelningar inom Storköpenhamn. I många tillfällen innehåller dessa avdelningar såväl produktion, försäljning som administration. Inom elektronikbranschen finns flest utländska bolag. De utländska multinationella bolagens huvudavdelningar i Danmark ligger relativt utspridda inom regionen, men det märks en viss koncentration till City och till Glostrupområdet. De utländska bolagen karakteriseras av bl.a. att: Alla bilfirmorna ligger vid ringmotorvägen eller vid godsjärnvägsringen. Alla oljebolagen och reklambolagen har däremot sina kontor i City eller i Citys randområden. För övrigt är det typiskt att de firmor, som har produktions- och lagerverksamhet i regionen, har denna lokaliserad i nya industriområden vid motorvägsringen, som bara har försäljningskontor i Köpenhamn, har i regel dessa lokaliserade centralt, men inte alltid i själva City.

Både "andelsbevægelsens" och arbetarkooperationens huvudkontor ligger i närheten av Huvudbangården i City. Bland de statliga

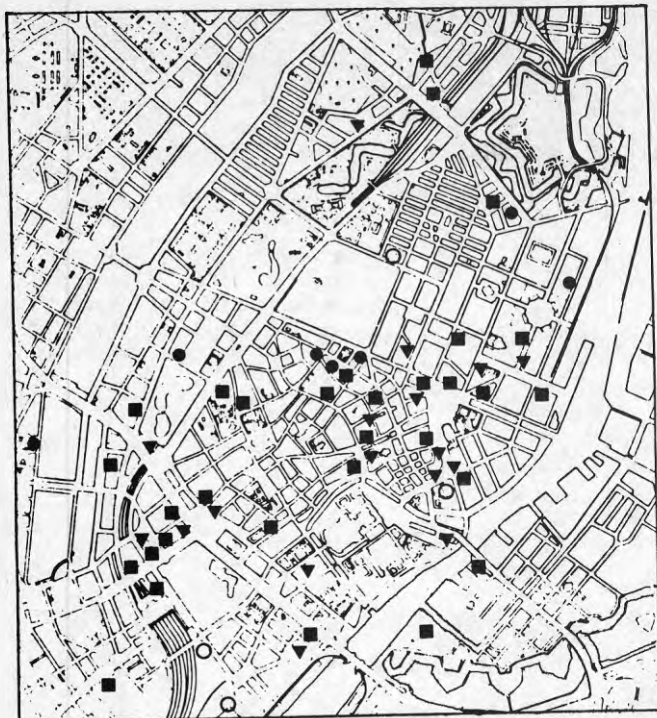


Fig. 25

Lokalisering av storföretagens huvudkontor i Danmark.

Fig. 25. Huvudkontor för danska storföretag utanför Storköpenhamn.

Fig. 26. Huvudkontor för danska storföretag inom Köpenhamns city.

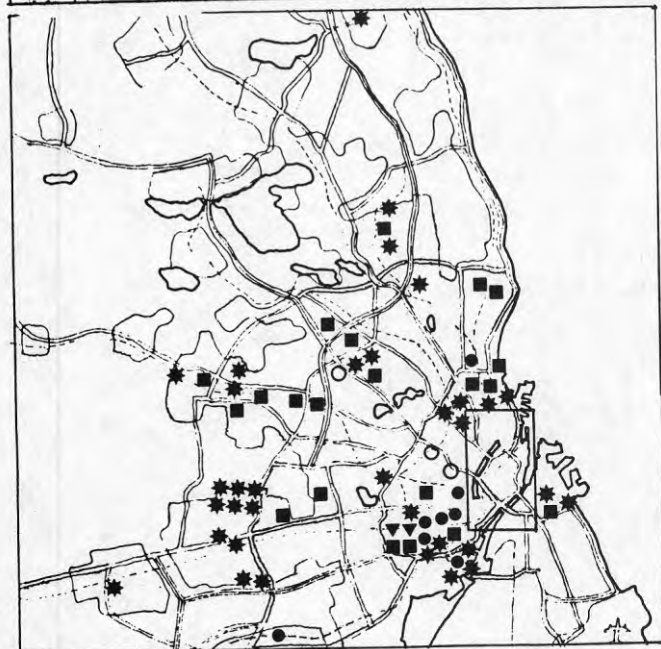
Fig. 27. Huvudkontor för danska storföretag och utländska storföretags danska huvudkontor i Storköpenhamn utanför City.

De utländska storföretagens danska huvudkontor i City visas på fig. 28, nästa sida.

Inga utländska storföretag har danska huvudkontor utanför Storköpenhamn.

På planerna är medtagna huvudkontoren för de företag, som registrerats samt enstaka andra större företag.

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som 'kraft-center'". Examensarbete vid Institut IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.



- * Utländska multinationella industri- och handelskoncerners danska huvudkontor eller huvudavdelningar. (De utländska bankerna ligger alla i City, se fig. 28)
- Huvudkontor för danska enskilda eller kooperativa storföretag inom industri och handel.
- ▼ Huvudkontor för de största danska bank-, försäkrings-, kredit och investeringsfirmorna.
- Större danska reklambyråer, dataservicebyråer m.m.
- Danska statsföretags huvudkontor, eller huvudavdelningar.

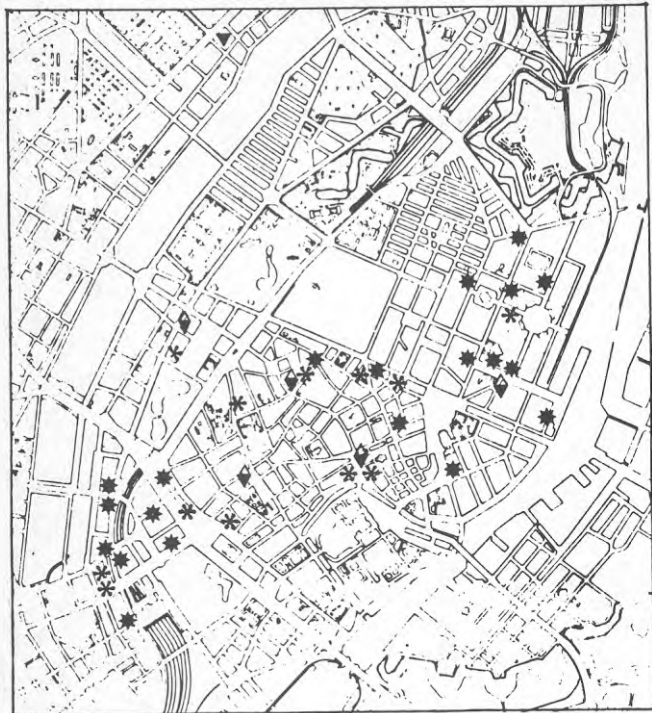


Fig. 28. (t.v.) Lokalisering av utländska multinationella företags danska huvudkontor eller huvudavdelningar i Köpenhamns City. (Huvudkontor och huvudavdelningar i Storkøbenhavn utanför City, se fig. 27).

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "København som 'kraftcenter'". Examensarbete vid Institut IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.

- * Utländska multinationella industri- och handelskoncerners danska huvudkontor eller huvudavdelningar.
- * Utländska multinationella bank- och försäkringsbolags danska huvudavdelningar.
- ◆ Utländska multinationella reklam- och marketingbyråer.

företagen är DSB och Danmarks Radio störst. De har bägge huvudkontor i Storkøbenhavn.

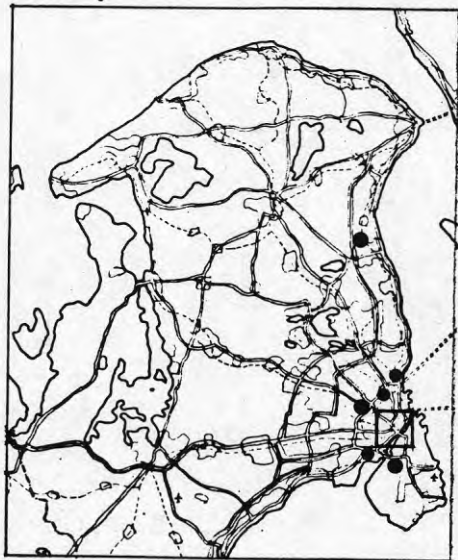
Under senare år har det märkts en tendens till utflyttning av huvudkontor från City till Storkøbenhavns periferi. Detta beskrivs närmare i kap. 8.

- Lokalisering av de viktigaste näringslivsorganisationerna:

Det är karakteristiskt att nästan alla centrala näringslivsorganisationer är koncentrerade inte bara till Köpenhamn, men också till City och Citys randområden. Näringslivsorganisationerna är speciellt koncentrerade till Frederiksstaden (prestigeområde, nära kungliga slotten) eller till Vesterportområdet (internationellt transportknutpunkt med SAS-terminal och Huvudbangård). De viktigaste arbetsmarknadsorganisationerna ligger i Vesterportområdet eller i dess omedelbara närhet.

Näringslivsorganisationerna har ett betydligt större intresse än huvudkontoren av att vara lokaliserade till City. Ett exempel på nylokalisering är "Teknikumingeniörernes Foreningskontor". Detta kontor hade möjlighet att få nya lokaler i ett moderniserat äldre hus i City eller i ett nybyggt hus i Glostrup. Trots att interna förhållanden talade för Glostrupalternativet, valdes City, framför allt p.g.a. närheten till andra organisationer och till folketinget.

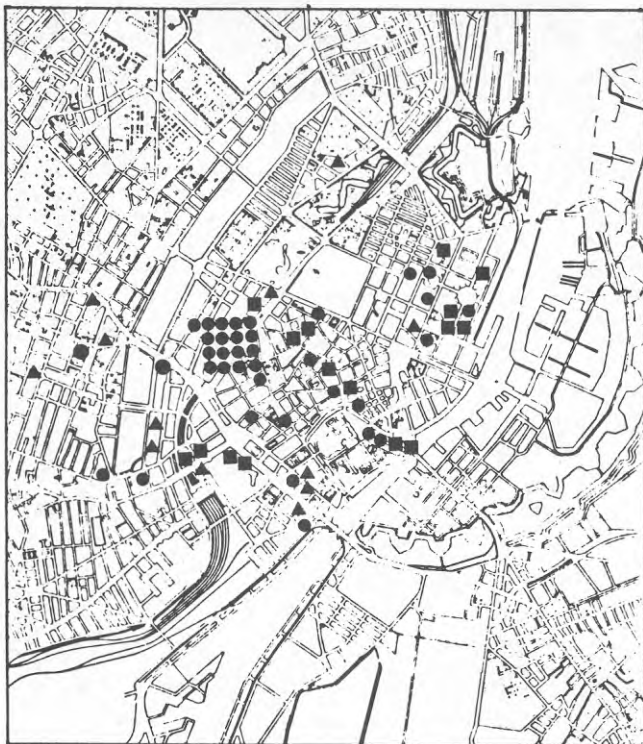
Det finns ingen tendens till utflyttning av näringslivsorganisationer. Tvärtom har under senare år nya lokaler för organisationerna byggts i City, bl.a. i Nyropsgadeområdet. 90 % av landets intresseorganisationer ligger idag inom huvudstadsregionen.



Näringslivsorganisationernas lokalisering i Huvudstadsregionen utanför City (fig. 29)

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som 'kraftcenter'", examensarbete vid Institut IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.

- Gemensamma tvärgående utskott och arbetsgrupper.
- Branschföreningar under Industrirådet.



Näringslivsorganisationernas lokalisering i Huvudstadsregionen i City med randområden (fig. 30)

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som 'kraftcenter'", examensarbete vid Institut IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.

- Gemensamma tvärgående utskott och arbetsgrupper.
- Branschföreningar under Industrirådet.
- Centrala näringslivsorganisationer (exkl. branschföreningar).
- ▲ Arbetsmarknadsorganisationer.

- Lokalisering av statens centraladministration och Huvudstadsregionens ledande förvaltning.

Huvuddelen av de centrala statsorganen ligger i Köpenhamns centrala stadsdelar, och de flesta ministerierna ligger inom 10 min:s gångavstånd från Christiansborg (Folketinget). De utländska ambassaderna är i huvudsak koncentrerade till Östervold och Hellerup, d.v.s. till områden, som sedan länge har haft en hög prestige.

Statens ytbehov i regionen beräknas att växa från 4 milj. m² arbetsplatsyta år 1970 till 7 milj. m² arbetsplatsyta 1985. Under senare år har statens arbetsplatstillväxt varit betydligt mer omfattande än det privata näringslivets i Köpenhamns City. Det har skett en omfattande nyetablering av statliga

arbetsplatser längs Köpenhamns innerhamn. Hamnfronten blir också prestigeläge för maritimt orienterade storföretags (A.P. Möller och Burmeister & Wain) huvudkontor, och för hotell. Medan det finns en tendens till att privata arbetsplatser flyttar sina huvudkontor ut från de tätt bebyggda stadsdelarna, fortsätter staten att etablera nya arbetsplatser centralt.

Det råder en motsättning mellan statens restriktioner beträffande investeringar till infrastruktur m.m. i City och statens egen lokalisering. Köpenhamns kommun är intresserad av statliga investeringar i kommunen, både i form av arbetsplatser och infrastruktur. P.g.a. de begränsade expansionsmöjligheterna i City, måste det antagas, att större delen av statens framtida arbetsplatser kommer att etableras utanför City. Köpenhamns kommun vill, att expansionen av statens arbetsplatser även i framtiden sker inom Köpenhamns kommun, och då speciellt på Västamager. Statens expansion i City sker dels som inhyrning i privat ägda hus (t.ex. Gutenberghus), dels i nybyggen, där staten själv är byggherre (Postgirokontoret, Bostadsministeriet, Nationalbanken m.m.). Hittills har endast en större nyetablering av statliga arbetsplatser skett i Storköpenhamns periferi: Skattehuset ("Kildeskattehuset") i Birkerød. Ett mindre antal mera rutinmässiga eller sekundära statsinstitutioner har flyttat ut till landsorten. Den viktigaste av dessa är Egnsudviklingsdirektoratet i Silkeborg.

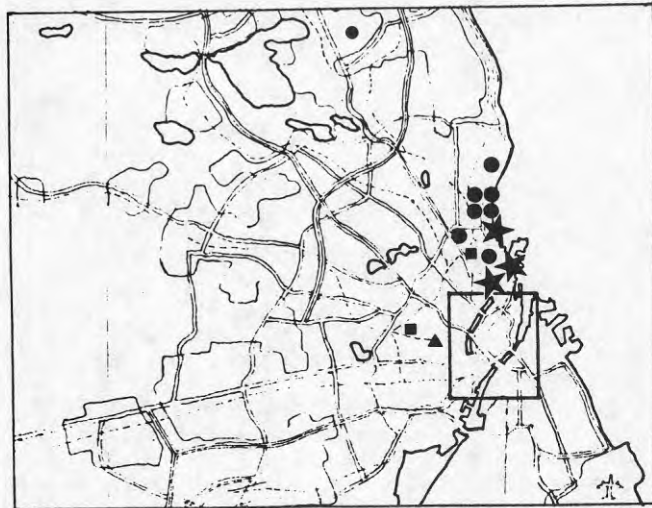


Fig. 31. (t.v.): Centrala stats- och andra offentliga organ i Köpenhamnsregionen utanför Köpenhamns City.

Teckenförklaring: Se vid fig. 32, nästa sida.

Källa: Gustav Lohse, Anna-Margrethe Thagaard, Susanne Mogensen: "Köbenhavn som 'kraftcenter'". Examensarbete vid Institut IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.

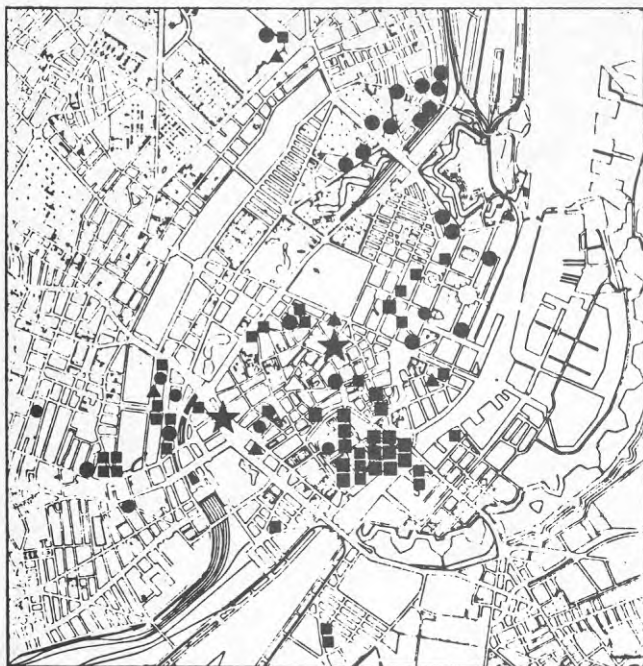


Fig. 32 (t.v.): Centrala stats- och andra offentliga organ i Köpenhamns City och Citys randområden.

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som 'kraftcenter'". Examensarbete vid Institut IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.

- Folketinget, regeringen och ministerierna.
- Centrala råd och utskott, centrala nämnder, avdelningar under ministerierna, domstols- och polishuvudkontor.
- ▲ Centraladministration för huvudstadsamten, Huvudstadsrådet och Köpenhamns kommun.
- ★ Internationella organisationer.
- Ambassader.
- Folketingspartiernas huvudkontor.

Lokalisering av tekniskt avancerad och innovativ industri ("metropol"industri).

Som tidigare nämnts, är andelen av de industrisysselsatta inom den tekniskt avancerade och innovativa industrin betydligt större i Huvudstadsregionen än i resten av landet. Denna metropolindustri är huvudsakligen lokaliserad till de efter 1945 upp-
vuxna industriområdena i Köpenhamns amt, i närheten av ringmotor-
vägssystemet och de nya radiella vägförbindelserna. Dessa indust-
riområden planerades till stor del av organisationerna Dansk Ar-
bejde och Industriområdet under andra världskriget. I kapitel 8
beskrivs närmare metropolindustriernas lokalisering inom regionen.
Till metropolindustrin räknas framför allt den kemiska indust-
rin, den elektroniska och elektrotekniska industrin och den me-
ra avancerade maskinindustrin. Dessutom är den grafiska indust-
rin och bryggeriindustrin typiska storstadsbranscher, av andra
skäl: Den grafiska industrin, speciellt tidningsförlagen, är
beroende av redaktioner i storstäderna, "händelsernas centrum",
och bryggerinäringen har fördel av att vara lokaliserad i

närheten av den stora marknad, som storstäderna utgör (då transporten är relativt dyr). På fig. 21 visades maskin-, elektro-, kemi- samt dryckesvaruindustrins och den grafiska industrins andel av de industrisysselsatta inom Huvudstadsregionen och i Danmark som helhet år 1970.

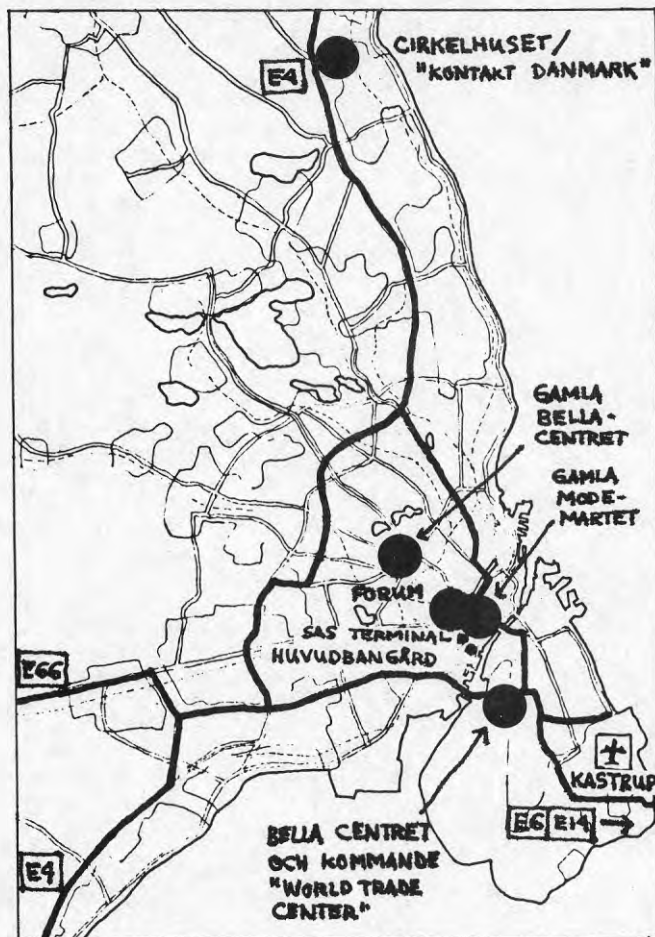


Fig. 33. Lokalisering av internationella utställnings- och mart-funktioner i Storköpenhamn, samt internationella persontrafik-förbindelser (Europavägar, huvudbangården och flygterminaler)

Lokalisering av internationellt inriktade avsättnings- och marknadsföringsfunktioner för bl.a. geografiskt spridd produktion.

Vi har tidigare sett, hur de stora näringslivsorganisationerna arbetar för att centralisera det exportfrämjande arbetet, och hur organisationerna deltar i de beslutande exportorganen under Handelsministeriet. Samma mönster finns inom de

de världsmarknadsorienterade utställnings-, mässo- mart- och kongressfunktionerna, som huvudsakligen tillvaratas av Erhvervenes Udstillingsselskab, som har stiftats av Industrirådet, Grosserersocietetet, Landbrugsrådet och Provinshandelskammeret (1964).

Möbelbranschen präglas av en decentraliserad produktion och många småföretag. År 1968 flyttade den danska möbelmässan från Fredericia till ett nyetablerat möbelmart på Bellahøj i Köpenhamn - "Scandinavian Trade Center for Homefurnishings". De norska och finska möbelfabrikanterna utställde på Forum i Köpenhamn. År 1969 flyttade den svenska möbelmässan till Köpenhamn (Bellahøj) och 1972 beslöt de svenska möbelfabrikanterna att låta det nya Bella Centret i Köpenhamn bli centralpunkt för svensk möbelexport. Köpenhamn blev nu centrum för den skandinaviska möbelexporten. Förutom de permanenta utställningarna (möbelmartet) hålls en årlig möbelmässa - "Scandinavian Furniture Fair", i det nya Bella Centret. Möbelbranschen är en typisk martindustribransch, och Bella Centret är den geografiskt spridda branschens centrala exportkanal, belägen i Köpenhamn.

Konfektionsindustrin liknar möbelindustrin: Det etablerades 1970 ett modemart, oberoende av Erhvervenes Udstillingsselskab, men redan 1972 flyttade detta mart till det gamla Bella Centret på Bellahøj. På Bella Centret finns idag det permanenta martet "Scandinavian Fashion Center" och mässan "Scandinavian Fashion Week", som liksom för möbelindustrin fungerar som en gemensam skandinavisk exportkanal för en geografisk spridd produktion.

Även inom mera tekniskt avancerade industrier, som elektronikbranschen ökar betydelsen av mässor och utställningar. Elektronikbranschen har 1975 avhållit en mässa för professionella uppköpare i Bella Centret 1975, där 1.200 firmor från 21 länder deltog. Elektronikmässorna kommer dock med längre intervall än möbel- och modemässorna, eftersom de elektroniska produkterna inte utvecklas efter någon fast utställningsrytm, på samma sätt som t.ex. modeindustrin. Elektronikindustrin är inte geografiskt decentraliserad på samma sätt som "mart"industrierna, men produktionen är ändå uppdelad på många mindre företag. Via mässorna och utställningarna främjas en arbetsdelning mellan företagen, och troligen också tendenserna till koncentration och huvudproducent-underleverantörförhållanden.

Bella Centrets ledning har nämnt framtida möjliga fasta utställningar, marts: elektronikmart, livsmedelsmart, konsthantverksmart, mart för fritidsbåtar etc. Det har också nämnts ett "know-how-mart".

Bella Centret svarar idag för huvuddelen av mässorna och utställningarna i Köpenhamnsregionen. Det finns viss lokal konkurrens från Forum och Cirkelhuset i Kokkedal, men där är det, i motsats till Bella-Centret, huvudsakligen fråga om publikorienterade utställningar, öppna för allmänheten. Det nya Bella Centret, omfattande 73.000 m² våningsyta, stod färdigt 1975. Man räknar med utvidgningar i framtiden i samband med nya martfunktioner, och dessutom väntas ett "World Trade Center" bli etablerat i närheten av Bella Centret inom de närmaste åren. I dag finns det ett 70-tal World Trade Centers i världen, bl.a. ett i Göteborg. Dessa centra innehåller en betydligt större

andel kontorslokaler än utställningslokaler. En stor del, av den internationella varuhandeln kommer i framtiden att koncentreras till sådana centra, vilka tillhör de utpräglade metropolfunktionerna. Sådana centra får stor betydelse också för t.ex. hotellnäringarna. Danmarks Turistråd beräknar, att om fem år kommer var femte hotellövernattning i Köpenhamn bero på Bella Centret. Bella Centrets lokalisering på Västamager har bestämts av utvidgningsmöjligheterna, av närheten till Kastrups flygplats och den samtidiga närheten till Köpenhamns City.

Lokalisering av specialiserad service åt metropolfunktionerna.

Här skall genomgåas tre typer av specialiserad service för metropolfunktioner: 1) Service åt företagsledning m.m.: databyråer, konsultverksamhet etc. 2) Service åt teknisk avancerad produktion: forsknings- och utbildningsinstitutioner, och 3) Service åt internationella affärskontakter och kontakter mellan statsorgan: Internationella personkommunikationer, hotellnäringar m.m.

- Service åt företagsledning m.m.:

Databyråer, konsultverksamhet etc ingår ofta som självständiga underavdelningar under en firma, och har både interna och externa funktioner, t.ex. ÖK-DATA (Östasiatiskt Kompagni). I andra tillfällen är de inkorporerade direkt i firmans interna verksamhet (t.ex. Andelsbevægelsen).

Konsultföretagen, som ger råd inom en mängd olika områden, t.ex. management, organisation, rationalisering och operationsanalys, har ökat kraftigt i antal under senare år. Konsultverksamheter övertar till viss del den funktion, som självständiga rådgivande ingenjörer, revisorer och advokater tidigare har haft, och utför även arbeten inom databranschen. Ibland tillvaratar industri- och handelsföretagen själva de funktioner, som konsultfirmorna har, och ibland bistår branschorganisationerna med konsultverksamhet.

I motsättning till databyråerna är konsultföretagen inte kapitalintensiva. År 1969 fanns det i Danmark 83 konsultföretag, varav 90 % var placerade i Köpenhamn och resten i 11 orter i resten av landet varav tre i Huvudstadsregionen utanför Köpenhamn. Branschen organiserades 1970 i Den Danske Sammenslutning af Konsulenter i Virksomhedsledelse.

Fig. 34 visar lokaliseringen av konsultföretagen 1969.

Dataservicebyråerna löser både rutinuppgifter, som löneuträkningar, och mera avancerade uppgifter, som marknadsanalyser. Branschen har utvecklats efter andra världskriget. Databranschen är den mest kapitalintensiva servicebranschen, och den är koncentrerad till stora danska eller utländska kapitalgrupper. Arbetsprocessen är i hög grad automatiserad, och arbetskraften har främst en reglerande och övervakande funktion. Ofta arbetas det i treskift, för att maskinerna skall utnyttjas maximalt.

Efter en snabb expansion på 1960-talet tycks expansionstakten under senare år ha dämpats för den del av branschen, som är

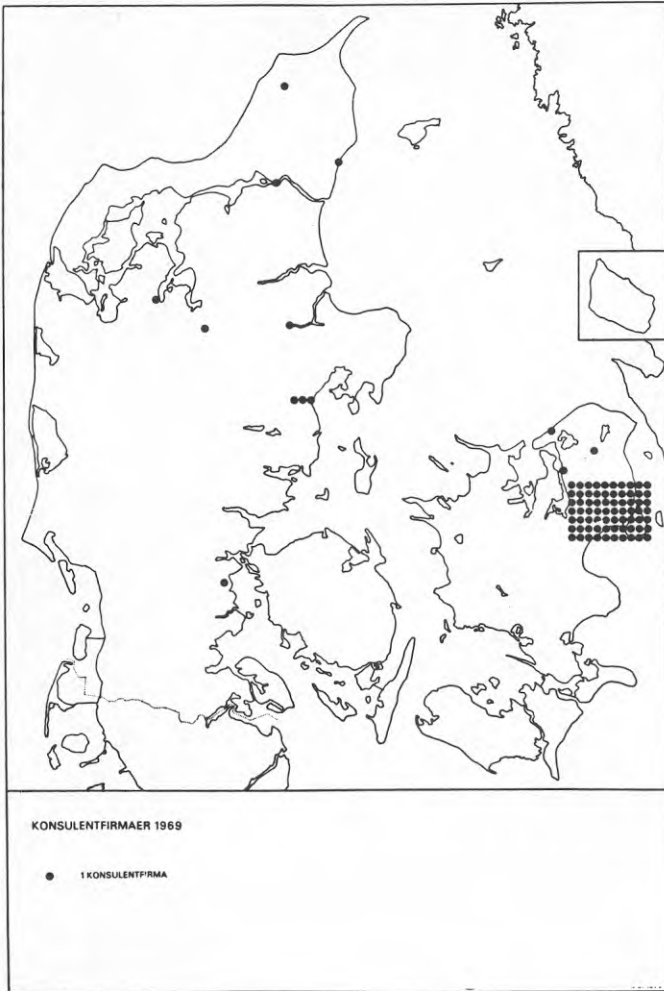


Fig. 34. Lokalisering av konsultföretag för företagsledning i Danmark 1969.

Källa: Landsplanudvalgets Sekretariats serviceundersøgelse, 1972.

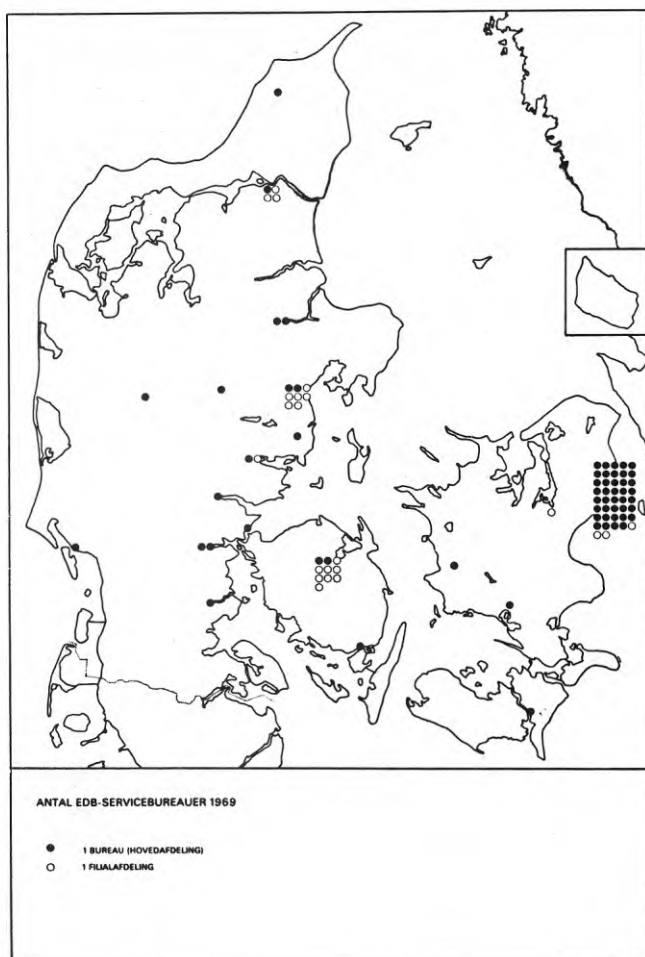


Fig. 35. Dataservicebyråernas lokalisering i Danmark 1969.

Källa: Landsplanudvalgets Sekretariats serviceundersøgelse, 1972.

knuten till den offentliga sektorn eller till specialiserade kundkategorier. Det har förekommit flera sammanslagningar, eftersom stora anläggningar blir de mest räntabla. Vissa stora industri- och handelskoncerner har upprättat gemensamma dataanläggningar, t.ex. F.L. Smidth och ISS.

År 1969 fanns ca hälften av dataföretagen i Köpenhamn, om filialer räknas som självständiga företagsenheter. Företagen i Köpenhamn sysselsatte dock ca 3/4 av personalen. Dessutom fanns en koncentration av företagsenheter (i synnerhet filialer) i Århus, Odense och Ålborg, och mindre dataföretag finns i 15 andra städer, d.v.s. i de flesta städerna med över ca 25.000 inv. 70 % av

landets dataservicebyråer fanns 1969 inom Huvudstadsregionen. Fig. 35 visar lokaliseringen av dataservicebyråerna år 1969.

År 1975 fanns det, enligt telefonkatalogen, 96 marketing- och företagsanalysföretag på Själland. Av dessa fanns endast två utanför huvudstadsregionen, och fem i huvudstadsregionen utanför Storköpenhamn (d.v.s. utanför riktnummerområde 02). Inom Storköpenhamn låg således 89 av företagen, varav 15 i riktnummerområde 02 (de yttre förstäderna) och 74 i riktnummerområde 01. I själva City fanns 35 av företagen. Fig. 36 och 37 visar lokaliseringen av marketing- och analysföretagen år 1975.

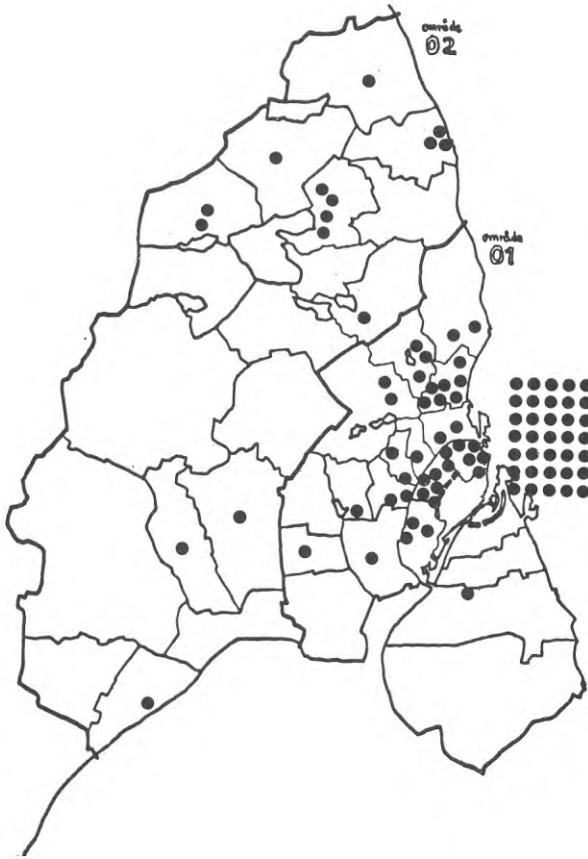


Fig. 37. (ovan): Lokalisering av marketing- och analysbyråer på Själland utanför Storköpenhamn, i riktnummerområde 03.

Källa: Telefonkatalogen 1975.

Fig. 36. Lokalisering av marketing- och analysbyråer i Storköpenhamn.

Källa: Telefonkatalogen 1975.

Även bland reklambyråerna märks en betydande koncentration till Köpenhamn. Här fanns 1972 55 av landets 101 reklambyråer (inkl. filialer). Av de övriga 46 byråerna fanns 30 i Århus, Odense eller Ålborg och 16 i 13 medelstora städer i landsorten. Samtliga amerikanska reklamföretag i Danmark är lokaliserade till Köpenhamn, och t.o.m. till Köpenhamns City. 60 % av landets reklambyråer fanns 1972 inom huvudstadsregionen.

Lokaliseringen av reklambyråerna år 1972 framgår av fig. 38.

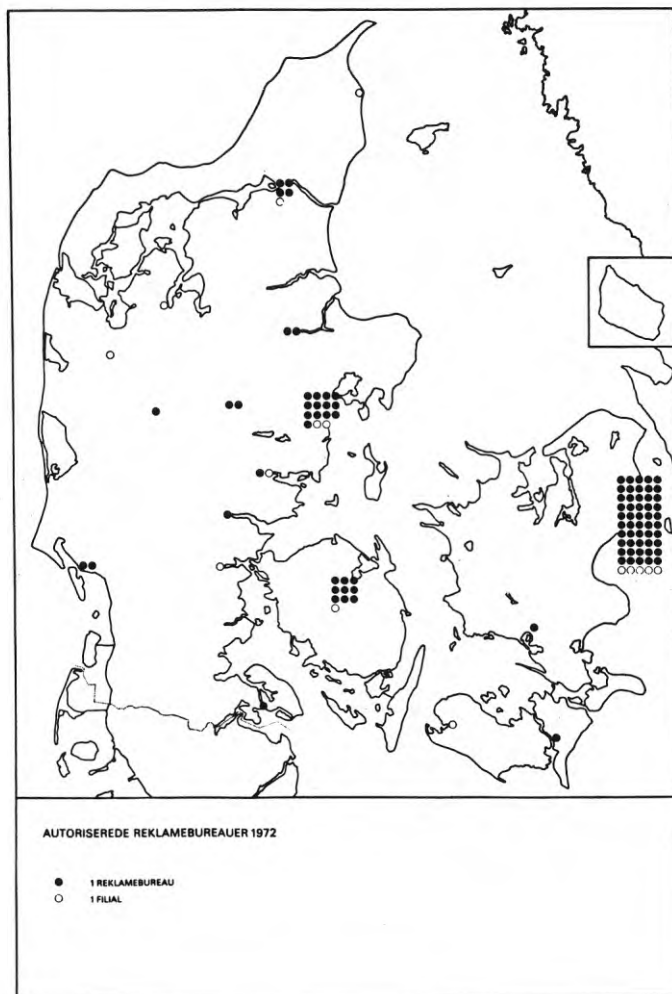


Fig. 38. Lokalisering av reklambyråer i Danmark år 1972.

Källa: Landsplanudvalgets Sekretariats Serviceundersøgelse, 1972.

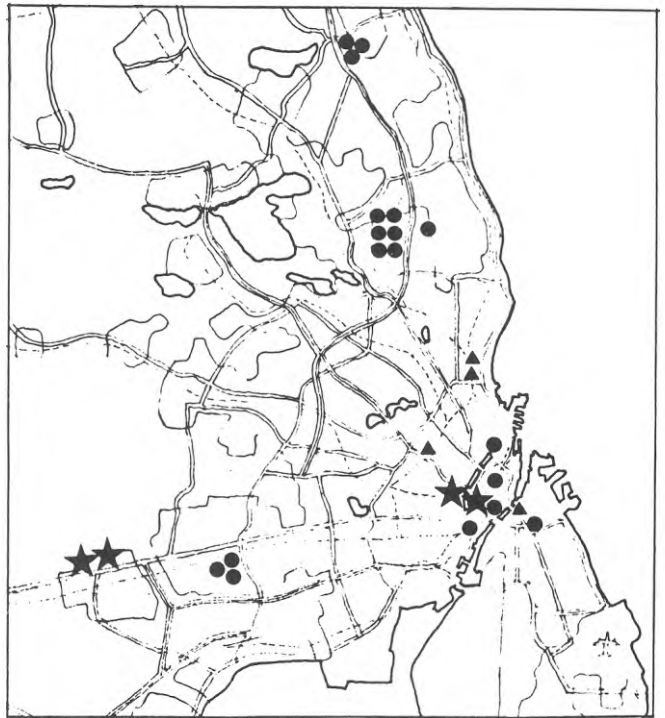
- Service åt tekniskt avancerad produktion:

De forskningsintensiva företagen kräver närhet till vetenskapliga institut och laboratorier. Dessa är i hög grad koncentrerade till huvudstadsregionen. Alla institutioner under Teknologirådet utom två, ligger i Storköpenhamn. En del ligger i anslutning till Danmarks Tekniske Højskole, och en del i närheten av det nya Teknologiska Institutet i Tåstrup. Dessutom finns ett stort antal privat finansierade forskningsinstitutioner och laboratorier, som inte hör under Teknologirådet, men som är inriktade på näringslivet och knutna till industrin.



Fig. 39. (ovan):
Institutioner under
Teknologirådet, utanför
Storköpenhamn, 1975.

Fig. 40. (till höger):
Institutioner under
Teknologirådet, inom
Storköpenhamn, 1975.



Källa till fig. 39 och 40:
Gustav Lohse, Susanne
Mogensen, Anna-Margrethe
Thagaard: "Köbenhavn som
'kraftcenter'", examens-
arbete vid Inst. IV,
Arkitektskolan i Köpen-
hamn, 1976. Från "Indus-
trivirksomhedens produkt-
politik", Industrirådet,
1975.

- ★ Teknologiska institut
- ATV-institut under Teknologirådet.
- ▲ Andra institutioner under Teknologirådet



Fig. 41. (ovan):
Privata laboratorier och
forskningsinstitutioner på
Sjælland utanför Storköpen-
hamn (riktnummerområde 03).

Källa: Telefonkatalogen 1975.

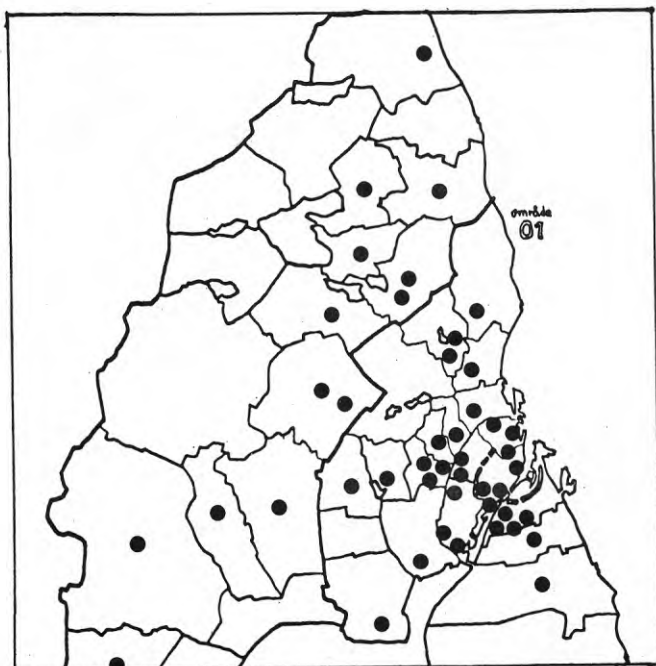


Fig. 42. (ovan t.h.): Privata laboratorier och forskningsinstitutioner inom
Storköpenhamn (riktnummerområde 01 och 02).

Källa: Telefonkatalogen 1975.

Även de privata forskningsinstitutionerna är i hög grad koncentrerade till Storköpenhamn, men de är inte knutna till Danmarks Tekniske Højskole på samma sätt som Teknologirådets institutioner, (fig. 39-42).

För både de privata institutionerna som Teknologirådets finns inget utpräglat samband mellan det enskilda institutet och en viss industribransch. Oftast bygger de forskningspräglade industrierna på ett brett spektrum av teknologisk service. Många av de högre utbildningsanstalterna, d.v.s. universitetsinstitutioner, lasarett m.m. har förbindelse med den forskningspräglade industrin. Dessa utbildningsanstalter ligger till stor del inom Storköpenhamn, och speciellt i universitetsstadsdelen på Nørrebro/Østerbro. Fig. 43 visar lokaliseringen av högre utbildningsanstalter med förbindelse till industrin. (57)

För övrigt kan nämnas, att köpenhamnsregionen år 1969 hade 56 % av landets ingenjörer, 65 % av civilekonomerna och 85 % av universitetsekonomerna.

Typiskt för näringslivsservicen, som är inriktad på företagsledning eller tekniskt avancerad produktion, är, att serviceföretagens storlek kan variera från några enstaka personer till hundratals anställda. Det är vidare typiskt, att det finns en märkbar koncentration till Storköpenhamn, och att den avancerade servicen blir en allt viktigare faktor för företagens

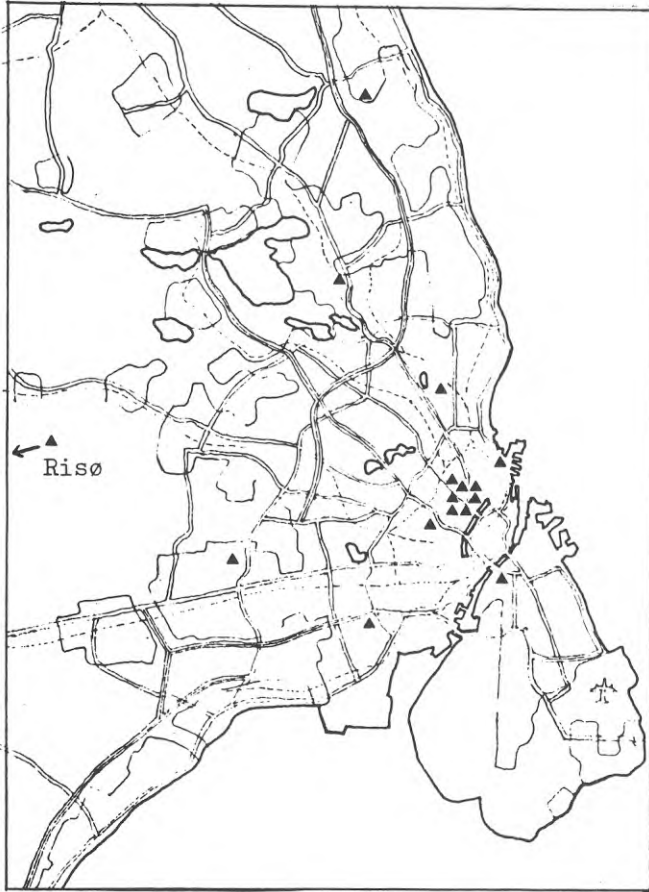


Fig. 43. Högre utbildningsanstalter inom Storköpenhamn med förbindelse till forskningspräglad industri.

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som 'kraftcenter'". Examensarbeten vid Inst. IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.

Indirekt källa: Telefonkatalogen 1975.

konkurrensmöjligheter. Den specialiserade servicen nödvändiggörs av produktionens ökade specialisering och arbetsdelningen mellan företagen.

De specialiserade och avancerade serviceföretagen kräver ofta kundunderlag från hela landsdelar, ibland från hela landet. Detta är en anledning till koncentrationen i Köpenhamn och de största landsortsstäderna. De olika landsändornas tillgång till avancerad näringslivsservice blir i hög grad en fråga om avstånd eller kommunikationsmöjligheter till de största städerna och i synnerhet till Köpenhamn. Utvecklingen av inrikesflyget och "intercity-tågen" ökar möjligheterna att koncentrera servicen och forskningen till Köpenhamn, fastän den mera rutinpräglade produktionen decentraliseras.

- Service åt internationella affärs- och statskontakter i metropolen:

Som tidigare nämnts, har de flesta utpräglade metropolfunktionerna, vare sig det gäller företagsledning, forskningsarbete, försäljnings/marknadsarbete, offentlig centraladministration eller intresseorganisationer det gemensamt, att en central beståndsdel av dessa funktioner är direkta personkontakter mellan beslutsfattare och rådgivare av olika slag, och mellan danska och utländska affärs- och statsmän. Detta innebär, att det är av mycket stor betydelse för Köpenhamns attraktivitet som metropol-"kraftcentrum", att personkommunikationerna, dels mellan metropolen och utländska metropoler, dels mellan metropolen och dess upp- och delvis mellan viktiga centra inom metropolen är väl utbyggda. Vidare är det viktigt, att servicen för affärs- och statsmän etc. på besök i Köpenhamn är väl utbyggd (hotell och restauranger m.m.). Sådana funktioner är främst inriktade på höga beslutsfattares behov, och i andra hand på normala turist-ers behov. Utöver detta finns det naturligtvis en turistindustri inriktad på ordinär turism, men denna är ingen utpräglad metropolfunktion. Däremot har Köpenhamns "image" som turiststad indirekt en betydelse för Köpenhamns attraktivitet som metropol (de ideologiska lokaliseringsskriterierna får större betydelse, när metropolens lokalisering blir alltmer oberoende av den materiella produktionen). På samma sätt betyder en tekniskt och funktionellt välfungerande storstad (med bl.a. god bostads-arbetsplatstrafikförbindelser och en god infrastruktur) att stadens attraktivitet som metropol generellt ökar.

De metropolorienterade personkommunikationerna/persontransporterna sker idag främst via Kastrups flygplats. Rent allmänt kan trafiken med betydelse för metropolen Köpenhamn uppdelas i fyra kategorier:

- Trafik från Köpenhamn till utlandet, och från utlandet till Köpenhamn.
- Transittrafik
- Inrikestrafik från Köpenhamn till landsorten.
- Trafik inom Köpenhamnsregionen.

Det är persontrafiken för toppledarna till och från metropolen, som är viktigast metropolens internationella konkurrensduglighet, och här dominerar flyget som transportmedel. Därför är ett välutbyggt flyglinjenät av avgörande betydelse för metropolens internationella personkontaktmöjligheter. Transittrafiken får bara en indirekt betydelse, som ytterligare förbindelse till andra metropoler. Inrikestrafiken har betydelse för Köpenhamns ställning som centralort för Danmark.

Inrikesflyget spelar en betydande roll för personkontakterna mellan beslutsfattare inom landet. Järnvägen har sin största betydelse som godstransportmedel och persontransportmedel över kortare avstånd. Konkurrensen mellan "Intercity-tågen" och inrikesflyget skärpes. Sjöfarten omfattar idag främst godstransport över mycket långa sträckningar samt färjetransport över sund och kortare avstånd, där det saknas broar. Eftersom godstrafiken

blir mer och mer oberoende av metropolen, blir metropolen också mer och mer oberoende av hamnen.

De reguljära flyglinjerna mellan Köpenhamn och utlandet är mycket omfattande, då Kastrup är centrum för SAS's linjenät. År 1968 hade Kastrups flygplats 5,3 miljoner passagerare, och var Europas 4:e i storleksordning. Ca 2/3 av passagerarna på de reguljära utrikeslinjerna är beslutsfattare inom stat och näringsliv eller andra högt uppsatta personer, som reser i tjänsten. Turistresorna har en mindre betydelse för den reguljära trafiken. Turisterna reser i högre grad med chartertrafik. Chartertrafiken är ingen utpräglad metropolfunktion, och prioriteras lägre än den reguljära trafiken, vad gäller planerna för Kastrups framtid. Ev. kommer Kastrups flygplats att helt överlåtas till reguljär trafik i framtiden, samtidigt som chartertrafiken flyttas till Tune lufthavn vid Roskilde.

Om flygplatsens betydelse för metropolen skriver Öresundsrådet i skriften "Öresundsregionen":

"I de europeiska storstadsområdenas konkurrens om näringslivets och förvaltningens överordnade funktioner kommer de områden ständigt att ha försprång, som kan bevara positionen som internationellt flygtrafikcentrum. Men en stor flygplats nära viktiga stadscentra och flera specialflygplatser i periferin har Öresundsregionen enastående förutsättningar att dra till sig huvudkontor för internationella koncerner, mässor och utställningar, utbildnings- och forskningsinstitutioner."

Inrikesflyget utbyggdes på 1960-talet och omfattar linjer till 11 landsortscentra. Alla linjerna utgår från Köpenhamn. Idag stagnerar inrikesflyget något, p.g.a. konkurrensen från DSB:s nya "Intercitytåg". Ca 20 % av persontrafiken över Stora Bält går idag med flyg. DSB räknar med att fördubbla sin Intercitytrafik mellan 1970 och 1990. Både Intercitynätet och inrikesflyget stödjer en utveckling i större tillväxtcentra i "det stora H-et", samtidigt som Köpenhamns ställning som överordnat centrum bibehålles.

Planerna för storflygplats på Saltholm är mindre aktuella idag. År 1976 uttalade Köpenhamns amtsborgmästare Per Kålund, att de framtida Öresundsbroplanerna inte behövde knytas till en ev. flygplats på Saltholm. I "Dansk Industri" nr 3, 1975, har Industrirådet uttalat ett klart nej till Saltholm. Man anser, att Kastrup kan utbyggas till nödvändig kapacitet åtminstone till år 2000, bl.a. p.g.a. nya flygplanstyper, möjligheter till tätare starter och landningar och möjligheterna att flytta bort chartertrafiken. Saltholmsprojektet byggde på överdrivet stora prognoser. Den färdiga saltholmsflygplatsen skulle ha en kapacitet på 60 miljoner passagerare per år. År 1975 var passagerartalet endast 8,5 miljoner.

Industrirådet är visserligen medvetet om de svåra bullerstörningarna för de tätt bebyggda bostadsområdena på Amager, som direkt gränsar till Kastrups flygplats. Men i artikeln i "Dansk Industri" skriver Industrirådets ordförande H. Brüniche-Olsen:

"Med den store besparelse er der økonomisk plads til at ekspropiere de ca. 2.500 støjramte huse".

Service åt utländska besökare i Köpenhamn: En viktig funktion för metropolen är hotell och restauranger, gärna i kombination med konferens- och kongresslokaler. Denna kategori hotell har visserligen en betydelse för ekonomiskt bättre situerade turister, men på samma sätt som det reguljära linjeflyget främst är inriktat på affärsresor, är storhotellen främst inriktade på affärsbesök. Affärsbesöken har också en mycket stor betydelse för hotellverksamheten. Danmarks Turistråd beräknar, att om 5 år kommer enbart Bella Centret att vara orsak till var femte hotellövernattnings i Köpenhamn. Det är karakteristiskt, att det är stora internationella kapitalgrupper, som investerar i storhotellbranschen. Ett av Köpenhamns första moderna storhotell, Hotel Europa, har köpts av den europeiska EHC-gruppen, och är omdöpt till Penta Hotel. Bakom EHC-gruppen står flygbolagen, BEA, Lufthansa, Alitalia, Swissair och Maersk Air (A.P. Möller). År 1970 tog SAS initiativ till Hotel Scandinavia, med över 500 sängar samt konferens- och kongressfaciliteter. År 1972 slöts avtal mellan SAS, Monberg & Thorsen, andra danska parter och den amerikanska hotellkedjan Western Hotels, vars huvudägare är det amerikanska flygbolaget United Airlines, om uppförandet av hotellet. Senare har den japanska hotellkedjan Prince också blivit delägare. Bakom Prince står bl.a. Mitsubishi-koncernen. Ett tredje storhotell är Sheratonhotellet, som bl.a. har den amerikanska ITT-koncernen som ägare. Hiltonkedjan, som ägs av det amerikanska flygbolaget TWA, har länge sökt etablera hotell i Köpenhamn, liksom de amerikanska hotellgrupperna HYATT-hotels och Holiday Inn. Dessa kedjor har dock ännu inte byggt hotell i Köpenhamn. Ett fjärde storhotell är den engelska kedjan Magnum Hotels' om- och utbyggnad av f.d. Hotel Codan. Hotellet inryms till största delen i en gammal magasinsbyggnad, som angränsar till det tidigare Codan-hotellet.

Det är en klar tendens, att de stora flygbolagen investerar i hotellbranschen. SAS investerar också inom andra metropolbranscher; SAS är t.ex. med bland Bella Centrets finansierare.

Servicen åt de utländska besökarna i Köpenhamn, som framför allt är inriktad på affärsresande m.m., men som också betjänar vanliga turister, är och förblir till största delen koncentrerad till Köpenhamns centrum. Även om själva besöksmålen i Köpenhamn (för affärsresor m.m.) tenderar att spridas i regionen, kommer hotellnöjen och resebyråer m.m. även i fortsättningen att koncentreras till City, då detta område har störst attraktivitet för utländska besökare. I dag är flygbolagens kontor och de största resebyråerna klart koncentrerade till Vesterport (nära SAS-terminalen och Huvudbangården), och de största hotellen finns i ett band mellan Vesterport och inre hamnen (se fig. 47 och fig. 48). En viss expansion av sådana funktioner kan i framtiden dock väntas på Västamager, nära Kastrup och Bellacentret.

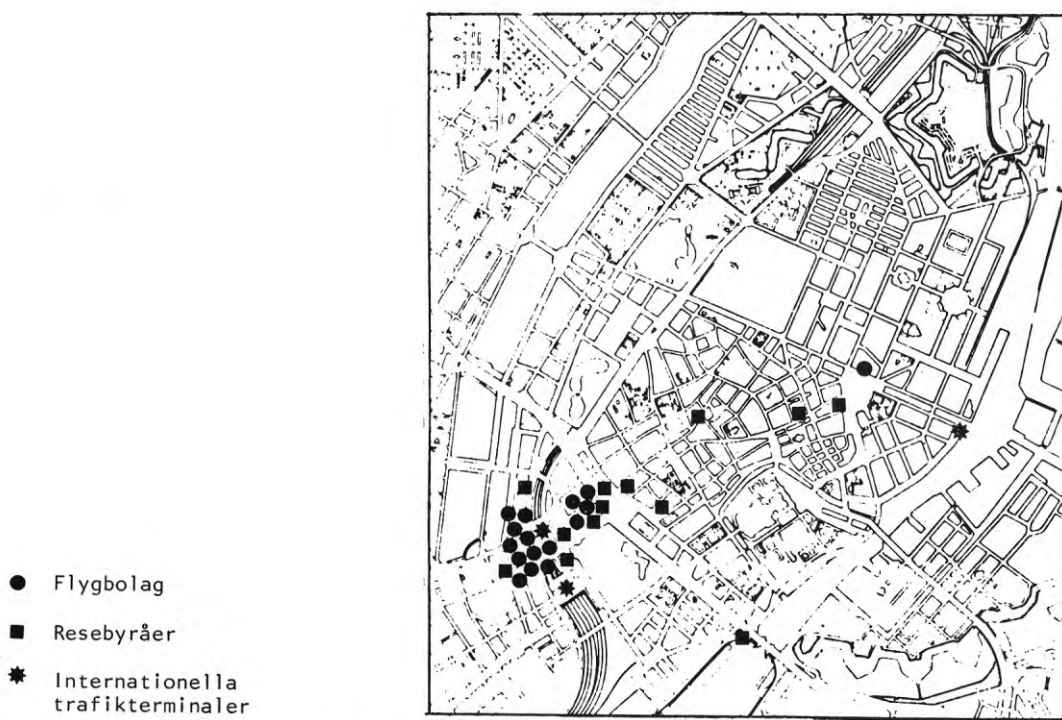


Fig 47. Flygbolag, större resebyråer och internationella trafikterminaler i Köpenhamns City.

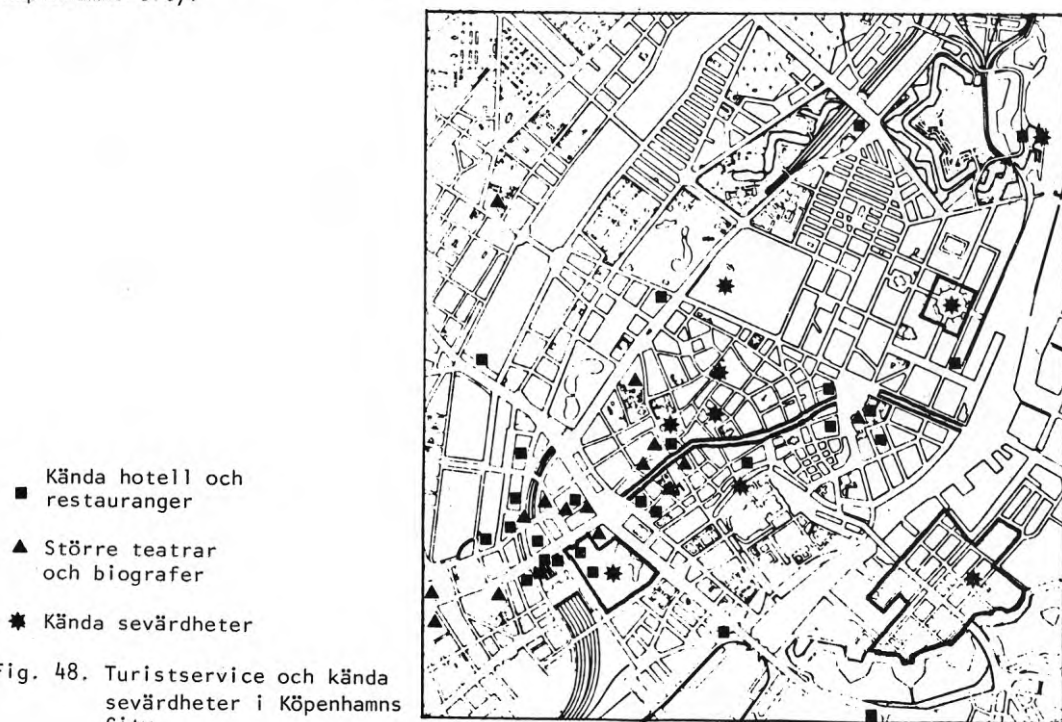


Fig. 48. Turistservice och kända sevärdheter i Köpenhamns City.

OFFENTLIGA INVESTERINGAR I HUVUDSTADSREGIONEN JÄMFÖRT MED I RESTEN AV LANDET.

Att staten och den offentliga förvaltningen vill stödja Köpenhamns utveckling som överordnat nationellt centrum framgår av, att huvudstadsregionen ekonomiskt prioriteras högre än resten av landet, vad gäller offentliga utgifter. Detta förhållande skall inte analyseras närmare i detta arbete, men illustreras med ett antal sifferuppgifter.

Huvudstadsregionen har ca 35 % av Danmarks befolkning, men inom flera viktiga områden har regionen en högre andel av de offentliga investeringarna. År 1966 - 71 var regionens andel av de offentliga nyinvesteringarna genomsnittligt enligt tabell 7:

vägar	36,0 %	sjukvård	40,5 %
gas, vatten, el	56,4 %	bostadsbyggande	39,0 %
avlopp	46,4 %	annat	44,1 %
undervisning	39,8 %		

Tab. 7. Huvudstadsregionens genomsnittliga andel av de offentliga nyinvesteringarna 1966-71.

Källa: Landsplanudvalgets sekretariat: "De kommunale investeringers regionale fordeling", 1974.

Huvudstadsregionens andel av landets totala kommunala nyinvesteringar har ökat kraftigt under senare årtionden. År 1956 hade regionen 30,1 % av landets totala kommunala nyinvesteringar, och år 1970 41,6 %. Tab. 8 illustrerar utvecklingen.

	1956	1962	1966(+)	1970 (+)
Centralkommunerna + Köpenhamns amt	157,1 (24,4 %)	310,7 (24,3 %)	546,0 (25,2 %)	1.373,5 (29,0 %)
Hela huvudstadsregionen	197,1 (30,1 %)	433,1 (33,9 %)	829,1 (38,3 %)	1.971,4 (41,6 %)
Hela Danmark	642,5 (100 %)	1.270,0 (100 %)	2.164,1 (100 %)	4.732,6 (100 %)

(+) Siffrorna för 1966 och 1970 är exklusive motorvägar - medan siffrorna för 1956 och 1962 är inklusive.

Tab. 8 Fördelningen av de sammanlagda kommunala nyinvesteringarna 1956-1970 på Storköpenhamn, Huvudstadsregionen som helhet och Danmark som helhet. Summorna är angivna i miljoner d.kr. i löpande priser, och den procentuella andelen av de totala kommunala nyinvesteringarna anges inom parentes.

Källa: Landsplanudvalgets sekretariat: "De kommunale investeringers regionale fordeling", 1974.

År 1968-70 hade huvudstadsregionen i genomsnitt 41,1 % av de kommunala nyinvesteringarna, men endast 36,8 % av industrins ny- och reinvesteringar. Detta avspeglar servicesektorns ökade betydelse, men också att huvudstadsregionens andel av industrins investeringar fortfarande var något högre än befolkningsandelen.

LPUS rapport "De kommunale investeringers regionale fordeling" visar de kommunala investeringarna per invånare 1956 - 1970 i fasta priser (beräknade med hjälp av index konstruerat på bakgrund av bruttonationalprodukten) enligt tabell 9.

	1956	1962	1966	1970
Centralkommunerna och Köpenhamns amt	118	195	284	597
Huvudstadsregionen	123	223	346	662
Hela Danmark	138	232	318	564

Tab. 9.

Utanför huvudstadsregionen har även Vejle och Ribe amt under perioden 1966-71 haft en stigande andel av de offentliga nyinvesteringarna, medan övriga amt har haft en konstant eller minskande andel.

De kommunala (amts- och primärkommunala) nyinvesteringarna per invånare har ökat snabbare i huvudstadsregionen än i landet som helhet, men inom huvudstadsregionen märks en differentiering: De kommunala nyinvesteringarna per invånare 1956 - 70 har varit störst i regionens perifera delar, d.v.s. i Fredriksborgs och Roskilde amt. Detta hänger naturligtvis samman med att Storköpenhamn har börjat växa utanför Köpenhamns amt (bl.a. i Kögebugt-området, vid Roskilde och i området Farum-Birkerød-Allerød-Kokkedal). Fig. 49 visar utvecklingen hos de kommunala nyinvesteringarna per invånare 1956-70.

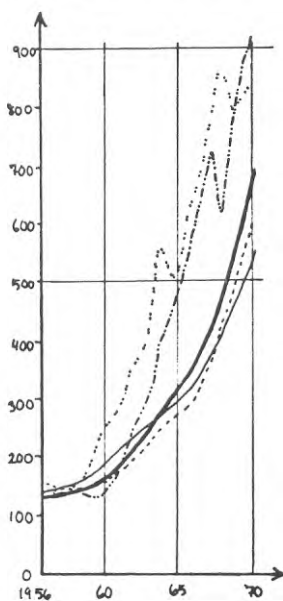
Speciellt investeringarna till sjukvård och undervisning i huvudstadsregionen har haft en ökande andel av de totala kommunala nyinvesteringarna. Medan regionen år 1970 hade 35 % av landets invånare, hade regionen ca 55 % av landets kommunala nyinvesteringar inom sjukvården och ca 45 % av de kommunala nyinvesteringarna till undervisningen. Dessa siffror säger dock inte allt om hur högt huvudstadsregionen är prioriterad som nationellt centrum. Därför bör t.ex. de speciella former av utbildning och service, som representerar högt kvalificerad och specialiserad arbetskraft undersökas: En jämförelse mellan huvudstadsregionen och resten av landet beträffande utgifterna (drift och nyinvesteringar) inom forskning och högre undervisning 1966 - 72 visar, att regionens andel av de totala utgifterna i perioden har varit någorlunda konstant 85 %, men med en något minskande andel efter 1972 (80 % år 1974/75). År 1966 - 72 steg den totala utgiften till dessa poster med 390 % från 570 milj. d.kr. till 1,5 mdr d.kr. (58)

Huvudstadsregionens andel av de kommunala och statliga väginvesteringarna är endast obetydligt större än befolkningsandelen. I vägplanskissen 1975 - 90 föreslås dock 2,2 mdr d.kr. till motorvägsinvesteringar i huvudstadsregionen, motsvarande 40 % av de totala motorvägsinvesteringarna.

Sammanfattningsvis kan sägas, att huvudstadsregionen är högst prioriterad av landets regioner vad gäller offentliga

investeringar och utgifter. Staten har genom sin ekonomiska politik främjat huvudstadsregionens dominerande ställning i landet och därmed också förstärkt regionens internationella position(59). Huvudstadsregionen har under senare decennier konsoliderat sin ställning som överordnat centrum för högt kvalificerad arbetskraft och service (bl.a. forskning), och det har inte skett någon nämnvärd utjämning mellan regionen och resten av landet, trots olika decentraliseringssträvanden. Om öresundsbron realiserats, kommer en ännu större del av statens infrastruktur-investeringar att gå till huvudstadsregionen.

investeringar (d.kkr)
årets penningvärde



- Huvudstadsregionen
- - - Hela Danmark
- · - · Centralkommunerna och Köpenhamns amt
- · · · Roskilde amt
- · · · Frederiksborgs amt

Fig. 49. De kommunala nyinvesteringarna per invånare 1956-70 i huvudstadsregionens olika delar och i Danmark som helhet.

Källa: Lars Andkjær-Petersen, Sören Plum och Benedicte Weber: "Centralisering og storbyvækst i København", examensarbete vid Inst. IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1975. (Efter LPUS: "De kommunale investeringers regionale fordeling".)

Samtidigt kan nämnas, att Köpenhamns kommun under senare år har gynnats ekonomiskt jämfört med andra kommuner, bl.a. i fråga om lån till investeringsändamål (60). Statens mål, att uppnå större grad av kommunal självfinansiering motverkar dock Köpenhamns ekonomiska särställning. Kommunens möjligheter att föra en självständig ekonomisk politik blir mera beroende av skatteunderlaget. Vidare bidrar omläggningen av statens räkenskaps- och budgetsystem och övergången till "blocktillskott" till kommunerna till att undergräva Köpenhamns ekonomiska (och administrativa) självstyre. Köpenhamns kommuns strävanden hittills efter att få kontroll över tillväxten i regionen (administrativa lösningar, markköp, ekonomiska utjämningsystem) har reducerats till strävanden att bevara kommunens självständighet gentemot staten (61). Köpenhamns kommun utvecklas från landets dominerande kommun till en "filial" av staten, som visserligen är intresserad av Köpenhamn som ett ekonomiskt och politiskt starkt centrum i regionen, men utifrån en "helhetssyn", som inte bygger på lokala intressen, men statens och näringslivets överordnade intressen (62).

SAMMANFATTNING.

Inom det danska näringslivet domineras de flesta branscher av ett relativt litet antal större företag. Inom industrin är det endast textil- och trävarubranscherna, som präglas av mindre företag, men inom dessa branscher sker en centralisering av av-sättningen genom Bella Centret i Köpenhamn.

Det finns 14 danska industriföretag eller -koncerner med särskild tyngd inom näringslivet. De tre största företagen är A.P. Möller, F.L. Smidth och Östasiatisk Kompagni. De 14 företagen har styrelserepresentanter i en lång rad andra industri- och handelsföretag, i affärsbankerna, försäkringsbolagen och i investeringsföretagen. Det finns också gemensamma styrelseposter mellan de 14 företagen inbördes. De personer, som år 1974 var representerade i de 14 företagens styrelser, var samtidigt representerade i styrelserna till företag, som sammanlagt hade mellan 60 % och 70 % av det totala aktiekapitalet i Danmark.

Till de stora företagen hör också landbrukskooperationen (Andelsbevægelsen) och konsumentkooperationen (De Danske Brugsforeninger).

De utländska multinationella företagen får ett ökat inflytande i den danska ekonomin, och har ca 1/5 av industriomsättningen. De är dock inte representerade i danska näringslivsorganisationer och statsorgan. Det finns däremot en hög grad av personöverlappningar mellan de danska storföretagen, näringslivsorganisationerna och statsorganen. De viktigaste näringslivsorganisationerna är Industrirådet, Grosserersocietetet, Landbruksrådet, Danske Bankers Fællesrepræsentation m.m. samt de centrala arbetsmarknadsorganisationerna. I Industrirådet innehas 40 av de 70 styrelseposterna av representanter från de 14 storföretagen eller dem närstående företag. Det finns vidare personöverlappningar mellan Industrirådet och en rad styrelser, underställda de statliga departementen. Som exempel kan nämnas Styrelsen for internationalt udviklings samarbejde (Udenrigsministeriet), Byggeriets udviklingsråd (Boligministeriet), Arbejdsretten och ATP (Arbejdsministeriet), Monopoltilsynets råd, Eksportkreditrådet och Egnsudviklingsrådet (Handelsministeriet), Jernbanerådet (Ministeriet for offentlige arbejder), Atomenergikommissionen (Undervisningsministeriet) och Det økonomiske råd (Økonomiministeriet). Industrirådet är troligen den viktigaste näringslivsorganisationen idag, och tycks ha ett stort inflytande på exportpolitiken, specialiseringen av det danska näringslivet, strukturförändringarna inom industrin och den överordnade fysiska planeringen i landet.

Det finns en kategori av mera rutinartad industri, som är mera beroende av närhet till stabil och billig arbetskraft än av närhet till forskning, utveckling och organisationer. Dessa industribranscher lokaliseras decentraliserat, men avsättningen till den internationella marknaden centraliseras till mässor, s.k. marts och utställningar. Formgivning och marknadsföring är av avgörande betydelse för denna industri, som därför kan kallas "martindustri". Martindustrin domineras ännu av mindre företag, och typexempel är textil- och möbelindustrin.

Det finns en annan kategori industrier, vars produktion är tekniskt avancerad, specialiserad och innovativ, och som har behov

av närhet till forskning, utveckling, organisationer och internationella kontakter. Sådan industri kan kallas "metropolindustri", då den tenderar att lokaliseras i storstadsområden/metropoler. Som typexempel kan nämnas elektronikindustri, produktion av specialinstrument, kemisk industri, medicinalindustri m.m. Det finns också andra industrier, som till stor del söker storstadslokalisering p.g.a. behov av närhet till stora lokala marknader eller närhet till information: byggnadsindustrin, bryggeriindustrin och grafisk industri/tidningstryckerier.

All exportindustri, oberoende om det är "martindustri" eller "metropolindustri" har stor fördel av att ha avsättnings- och transaktionsfunktioner koncentrerade till metropolen. De stora företagen har betydande investeringar dels i "metropolindustri" och annan storstadsorienterad industri, dels i försäljningsledet för "martindustrin" (både via Bella Centret och butikskedjor).

Industrirådet arbetar för att främja dansk exportindustri och importkonkurrerande industri, och för att statliga medel skall överföras från "improduktiva" sektorer till industrin. Den danska industrin konkurrerar mera med "know-how" och kvalitet än med pris och kvantitet. Ett litet antal storföretag har en stor andel av den danska exporten och ett stort inflytande över exportpolitiken.

Det finns ett nära sammanhang mellan ekonomiska centra, export- och näringspolitik och "raffineringen" av storstadens arbetsplatser. Storstadens utveckling som metropol är beroende av en kvalitativ snarare än en kvantitativ tillväxt. Typiska drag i denna kvalitativa utveckling är:

- att landets ekonomiska och politiska centra alltmer överlappar varandra och koncentreras till ett litet antal storföretag och organisationer samt statsorgan, och att överordnade beslutscentra är beroende av närhet till varandra. Kärnan i metropolen är ledande, styrande och beslutande funktioner, avancerad forskning och utbildning, specialiserad service till detta samt centra för utrikeshandeln. (Metropolfunktioner.)
- att metropolen Köpenhamn är det danska näringslivets och den danska statens kontaktpunkt med utlandet.
- att bakom begreppet "internationell storstadskonkurrens" döljer sig internationell företagskonkurrens, och att avgörande faktorer för denna konkurrens är de ovan nämnda metropolfunktionerna.
- att huvudstadsregionens andel av metropolindustrin växer, medan andelen av landets industri som helhet minskar. Att huvudstadsregionens andel av industrierna med högst utbildad arbetskraft ökar. Att metropolindustrin har högre utbildad och högre avlönad arbetskraft än martindustrin, och att detta bidrar till att lönenivån är högre i storstadsområdena.
- att samtliga servicebranscher ökar antalet sysselsatta inom Köpenhamnsregionen.
- att Köpenhamnsregionen har en mycket stor del av landets specialiserade service och konsultverksamhet.

- att en mycket stor del av metropolfunktionerna ligger i Köpenhamns centrala delar, men att tendensen är utflyttning till lätt tillgängliga delar av Storköpenhamns periferi. Däremot sker nästan ingen utflyttning till landsorten eller till de delar av regionen, som ligger utanför Storköpenhamn.

- att statens centraladministration och de centrala organisationerna är de metropolfunktioner, som är mest koncentrerade till City, och tycks vara det även i framtiden.

- att de reguljära flygtransporterna, flygplatsen och servicen åt internationella beslutsfattare på tjänsteresor i Köpenhamn har en stor betydelse för stadens ställning som metropol, men knappast är till förnormala turister eller en bredare allmänhet. Att internationell reseservice och turism har stor betydelse för Citys utveckling.

Den danska storföretagsamheten önskar sålunda dels allmän satsning på näringslivets strukturomvandling för att stärka dansk industris internationella konkurrenskraft, dels en "raffinering" av metropolfunktionerna i Köpenhamnsområdet. Utvecklingen i Köpenhamn betyder att ekonomiska medel direkt eller indirekt överföres från landsorten till Köpenhamnsregionen. De offentliga investeringarna per invånare är större i Köpenhamnsregionen än i resten av Danmark, och skillnaderna har ökat under senare år. Huvudstadsregionens utveckling prioriteras högre än landsortens utveckling, trots talet om "decentralisering".

De offentliga investeringarna per invånare är störst inom Huvudstadsregionens periferi, d.v.s i Roskilde och Frederiksborgs amt. År 1970 var de kommunala investeringarna per invånare ca 66 % större i Frederiksborgs amt än i genomsnittet för landet som helhet.

KAP. 8. KÖPENHAMNSREGIONENS INRE DIFFERENTIERING OCH DE CENTRALA STADSDELARNAS RÖLL.

INLEDNING.

I föregående kapitel har genomgåts de grundläggande dragen av Köpenhamsregionens utveckling som metropol och "ekonomiskt kraftcentrum". Innebörden av begreppen "ekonomiskt centrum" och "politiskt centrum" har diskuterats genom att ta utgångspunkt i de stora kapitalgrupperna, näringslivsorganisationerna och staten. Metropolens betydelse för landets näringsliv har undersökts, och speciellt innebörden av den "raffinering" av Köpenhamsregionens arbetsplatser, som krävs för att Köpenhamn skall kunna "hävda sig i den internationella storstadskonkurrensen". D.v.s kapitlet har behandlat Köpenhamsregionens roll i den nationella och internationella arbetsdelningen.

I detta kapitel studeras närmare regionens inre utveckling. Hur skall regionen struktureras fysiskt för att bäst motsvara de krav, som "raffineringen" av arbetsplatserna ställer? Vilka delar av regionen har särskilt stor betydelse för Köpenhamns "konkurrensförmåga", och vilka konsekvenser får utvecklingen i dessa områden för de generella bostads- och arbetsplatsförhållanden i Köpenhamns centrala delar?

Det är målet, att avgöra, hur metropolrollen påverkar regionens inre struktur, och vilka intressen, som är knutna härtill. Då metropolfunktionerna är knutna till de starkaste ekonomiska och politiska intressegrupperna, kommer dessa intressegrupper att dominera utvecklingen i för metropolrollen viktiga delar av regionen. Utvecklingen här är svår att påverka för andra intressegrupper (t.ex. boendegrupper), som kan drabbas negativt. Å andra sidan finns det områden inom Köpenhamsregionen, som inte är speciellt knutna till metropolfunktionerna, och där lokala intressen har betydligt större spelrum och möjligheter.

I kapitlets första avsnitt genomgås dels allmänna tendenser för arbetsplatslokaliseringen inom regionen under senare år, dels mera specifikt lokalisering av industriarbetsplatser, handels- och transportarbetsplatser och övriga servicearbetsplatser. Citys inre differentiering genomgås mera detaljerat. I de nästa två avsnitten genomgås befolkningsutvecklingen och trafikutvecklingen inom regionen. Liksom arbetsplatserna fördelas efter vissa mönster inom regionen märks skillnader mellan olika delar av regionen beträffande befolkningen. Arbetsplats- och bostadslokaliseringen ger upphov till ett pendlingsmönster, där den tidigare ensidiga pendlingen mot Köpenhamns centrum ersätts av ett mer komplext mönster. Såväl beträffande arbetsplatser, befolkning som trafik kan man skilja mellan sådant, som hänger samman med Köpenhamns metropolroll, och sådant, som mera allmänt hänger samman med Köpenhamn som storstad.

Sist i kapitlet genomgås stadsförnyelsen i Köpenhamns kommun under senare år. I stadsförnyelsen avspeglas på ett påtagligt sätt strukturförändringarna inom storstadsregionen, liksom motsättningar mellan olika intressen.

NÄRINGSLIVETS LOKALISERINGSTENDENSER INOM REGIONEN. SPECIALISERING MELLAN OLIKA DELAR AV REGIONEN.

Allmänna tendenser för arbetsplatsutvecklingen i regionen.

Översiktligt om arbetsplatsernas fördelning i regionen.

Antalet arbetsplatser inom Köpenhamsregionen har ökat under hela efterkrigstiden fram till början av 1970-talet. Ökningen var något snabbare för 1960 än efter, och de senaste åren har antalet arbetsplatser stagnerat. Inom regionen sker en successiv uttunning av antalet centralt belägna arbetsplatser och en tillväxt i ytterområden, och samtidigt en specialisering mellan olika delar av regionen. Det sker t.ex. en viss arbetsdelning mellan de västra och norra förortererna: I de västra samlas stora, expanderande industrier och service till dessa, och i de norra samlas tekniskt orienterade utbildnings- och rådgivnings- eller forskningsinstitutioner.

Huvudtendensen under senare år för arbetsplatslokaliseringen i Köpenhamsregionen har varit en utflyttning, speciellt av industri, från centrala stadsområden till de näraliggande förstadskommunerna. Tabell 11 visar arbetsplatsernas fördelning inom koncentrisk delar av regionen, och i tabellerna 12 och 13 visas dessutom arbetsplatsernas fördelning på huvudgrupper inom de olika koncentrisk delarna av regionen. Det framgår, att de industriella arbetsplatserna har minskat till mindre än hälften i City 1960-1970, och att den enda huvudgruppen, som ökat något i City är "administration och fria yrken". I "Brokvarteren" har det skett en betydande ökning av "administration och fria yrken" och - relativt sett - inom byggnadsbranschen.

Utflyttningen beror bl.a. på ökat ytbehov per anställd, behov av utvidgningsmöjligheter, ökad företagsstorlek etc. Köpenhamns kommun har idag ca 30 m^2 arbetsplatsyta per anställd, medan förortererna har 45 m^2 per anställd (63). Många servicearbetsplatser "flyttar efter" andra arbetsplatser, dock inte sådana, som är knutna till stadsadministrationen. Viktiga lokaliseringsfördelar i förortererna är stora arealreserver, utvidgningsmöjligheter, god tillgänglighet för biltrafik och möjligheter att hålla verksamheterna samlade på ett ställe. För de flesta företag är de "interna" faktorerna (företagets inre förhållanden, tomt m.m.) av avgörande betydelse för val av lokalisering inom regionen. Regionens externa lokaliseringsfördelar (kontakter, service, arbetskraft etc.) är relativt lika överallt inom regionen för flertalet företag och funktioner. Också ledande och styrande funktioner och därtill knuten service tenderar att flytta ut till regionens mera perfierat belägna delar. Dock sker det en koncentration till speciellt lättillgängliga områden också inom förortskommunerna, vilket beskrivs närmare längre fram i rapporten.

Utflyttningen från de centrala områdena leder bl.a. till en växande "korsande" pendling: När industrier flyttar ut till ytterområdena förvandlas många centralt belägna gamla industriområden till kontorsområden. Samtidigt bor en stor del av industriarbetarna centralt och de kontorsanställda/tjänstemännen i ytterområdena, vilket leder till pendling i båda riktningar. Inom Köpenhamns kommun minskar befolkningen

snabbare än antalet arbetsplatser. Trots att andelen pendlare av de inom Köpenhamns kommun anställda tenderar att öka, har trafiken över kommungränsen under senare år avtagit. En stor del av trafikmålen finns nu strax utanför kommungränsen.

År 1945 fanns mindre än en tredjedel av regionens arbetsplatser utanför Köpenhamns kommun, år 1960 något över en tredjedel och 1970 över hälften. Institut for Centerplanlægning har gjort en uppskattning av arbetsplatsutvecklingen inom regionen 1925 - 1960, se tab 10. Fig 50 visar en översikt över arbetsplatsutvecklingen, gjord av Generalplandirektoratet i Köpenhamn. 1960 - 1970 ökade regionens arbetsplatser inom servicebranscherna mera än tre gånger så snabbt som dem inom industrin. Inom Köpenhamns kommun ökade antalet servicearbetsplatser något, och i regionen utanför Köpenhamns kommun ökade antalet service- och industriarbetsplatser med ca 80 %. (Se fig. 51)

	Köpenhamnsregionen				City				City i % av Köpenhamnsregionen			
	1925	1935	1948	1960	1925	1935	1948	1960	1925	1935	1948	1960
Industri och hantverk	143.000	175.000	222.000	330.000	44.000	67.000	65.000	48.000	31%	27%	29%	15%
Handel & finans	86.000 1)	-	-	125.300	50.000 1)	-	-	62.500	58% 1)	-	-	50%
Därrav:												
Partihandel	27.000	37.000	45.000	-	20.000	26.000	28.000	-	74%	70%	62%	-
Detaljhandeln + hotell & restauranger	47.000	67.000	70.000	-	18.000	22.000	24.000	-	38%	33%	34%	-
Transport	47.000 1)	-	-	40.000	? 1)	-	-	21.400	? 1)	-	-	54%
Administration	50.000 1)	-	-	111.000	40.000 1)	-	-	55.600	80% 1)	-	-	50%
Serviceyrken totalt	183.000 1)	-	-	276.000	90.000 1)	-	-	139.500	55-80% 1)	-	-	50%
Totalt antal arbetsplatser	326.000	-	-	606.300	134.000	-	-	187.500	41%	-	-	31%

Tab. 10. Arbetsplatsutvecklingen i Köpenhamnsregionen som helhet och i Köpenhamns City 1925 - 1960. 1) 1921-1925.

Källa: Institut for Centerplanlægning: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1975.

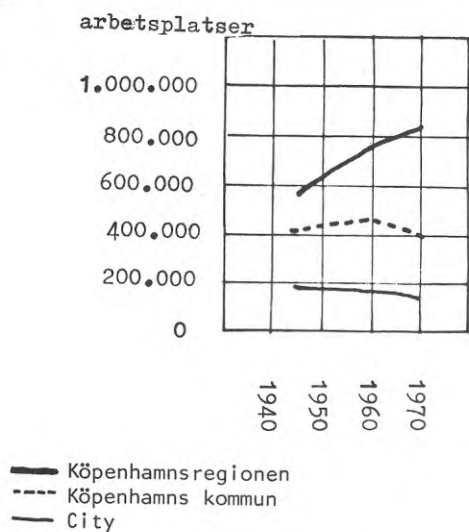


Fig. 50. (t.h.): Arbetsplatsutvecklingen i Köpenhamnsregionen som helhet, i Köpenhamns kommun och i City 1945 - 1970.

Källa: Material från Generalplandirektoratet, Köpenhamn.

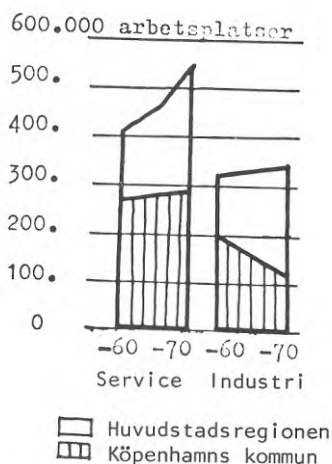


Fig. 51. Industri- och servicearbetsplatsernas utveckling i Köpenhamnsregionen 1960 - 1970.

Källa: Generalplandirektoratet: "Erhverv og generalplanlægning", 1974.

	1960	1970	Ökning/minskning (index 1960=100)
City	187.000	143.000	76
Brokvarteren	167.000	175.200	105
Ytterdistrikten i Köpenhamns kommun	109.300	98.200	90
Köpenhamns amt	101.600	228.200	225
Roskilde og Frederiksborgs amt	82.900	130.900	158
Hela regionen	648.700	776.000	120

Tab. 11. Arbetsplatsernas fördelning inom koncentrisk delar av regionen (se fig. 7).

Källa: Köbenhavns City-Centerforening - Institut for Centerplanlægning: "Hvad med City?", 1976.

De koncentrisk geografiska områdenas andelar av regionens arbetsplatser inom de olika branschgrupperna visas i tab. 14. Citys andel av regionens arbetsplatser sjönk från 29% år 1960 till 18% år 1970, medan Köpenhamns amts arbetsplatser ökade från 15% till 29% under samma period.

	City		Bro-kvarteren		Ytter-distrik-ten i Kö-penhamn		Köpen-hamns amt		Roskilde och Frede-riksborgs amt		Hela regionen	
	1960	1970	1960	1970	1960	1970	1960	1970	1960	1970	1960	1970
Tillverknings-industri	38,7	18,8	75,4	54,6	49,3	35,6		77,1		40,2		226,4
Byggnads-branschen	9,7	5,6	6,7	11,1	8,1	7,4		26,9		19,1		70,2
Industri och hantverk	48,2	24,4	82,1	65,7	57,4	43,0	52,9	104,0	40,0	59,3	280,0	295,6
Handel och pengaomsättning	62,5	43,5	36,5	31,1	26,3	19,8		37,8		20,5		152,6
Transport	21,4	16,6	13,4	15,8	5,2	6,9		16,0		8,1		63,5
Administration och fri yrkes-verksamhet	55,6	59,0	35,0	62,6	20,4	28,5		70,4		43,0		263,6
Service totalt	139,5	119,1	84,9	109,5	51,9	55,2	48,7	124,2	42,9	71,6	367,9	479,6
Totalt antal sysselsatta	187,9	143,5	167,0	175,2	109,3	98,2	101,6	228,2	82,9	130,9	647,9	776,2

Tab. 12. Arbetsplatsernas fördelning (i 100-tal) på huvudgrupper och koncentriska delar av huvudstadsregionen 1960 och 1970.

Källa: Institut for Centerplanlægning: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1975.

	City		Bro-kvarteren		Ytter-distrik-ten i Kö-penhamn		Köpen-hamns amt		Roskilde och Frede-riksborgs amt		Hela regionen	
	1960	1970	1960	1970	1960	1970	1960	1970	1960	1970	1960	1970
Tillverknings-industri	49		72		72							
Byggnads-branschen	58		166		91							
Industri och hantverk	50		80		75		197		148		106	
Handel och pengaomsättning	70		85		75							
Transport	78		118		133							
Administration och fri yrkes-verksamhet	105		179		140							
Service totalt	85		129		106		255		167		130	
Totalt antal sysselsatta	75		105		90		225		158		120	

Tab. 13. Förändringen av arbetsplatsernas fördelning på huvudgrupper och koncentriska delar av regionen 1960 - 1970. Index 1960 = 100.

Källa: Institut for Centerplanlægning: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1975.

	City		Bro- kvarteren		Ytter- distrik- ten i Kö- penhamn		Köpen- hamns amt		Roskilde och Fre- deriks- borgs amt		Hela regionen	
	1960	1970	1960	1970	1960	1970	1960	1970	1960	1970	1960	1970
Tillverknings- industri		8%		24%		16%		34%		18%		100%
Byggnads- branschen		8%		16%		11%		38%		27%		100%
Industri och hantverk	17%	8%	29%	22%	21%	15%	19%	35%	14%	20%	100%	100%
Handel och pengaomsättning		29%		20%		13%		25%		13%		100%
Transport		26%		25%		11%		25%		13%		100%
Administration och fri yrkes- verksamhet		22%		24%		11%		27%		16%		100%
Service totalt	38%	25%	23%	23%	14%	12%	13%	26%	12%	15%	100%	100%
Total andel av regionens arbetsplatser	29%	18%	26%	22%	17%	13%	15%	29%	13%	17%	100%	99%

Tab. 14. De koncentriska geografiska områdenas andelar av regionens arbetsplatser inom olika branschgrupper 1960 och 1970.

Källa: Institut for Centerplanläggning: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1975.

	City		Bro- kvarteren		Ytter- distrik- ten i Kö- penhamn		Köpen- hamns amt		Roskilde och Fre- deriks- borgs amt		Hela regionen	
	1960	1970	1960	1970	1960	1970	1960	1970	1960	1970	1960	1970
Tillverknings- industri	21%	13%	45%	31%	45%	36%		34%		31%		29%
Byggnads- branschen	5%	4%	4%	6%	7%	8%		12%		14%		9%
Industri och hantverk	26%	17%	49%	37%	52%	44%	52%	46%	48%	45%	43%	38%
Handel och pengaomsättning	33%	30%	22%	18%	24%	20%		17%		16%		20%
Transport	11%	12%	8%	9%	5%	7%		7%		6%		8%
Administration och fri yrkes- verksamhet	30%	41%	21%	36%	19%	29%		31%		33%		34%
Service totalt	74%	83%	51%	63%	48%	56%	48%	54%	52%	55%	57%	62%
Totalt antal sysselsatta	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tab. 15. De koncentriska delområdenas branschmässiga arbetsplatssammansättning, 1960 och 1970.

Källa: Institut for Centerplanläggning: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1975.

Den branschmässiga sammansättningen inom de olika koncentriska delområdena framgår av tabell 15. Tabellen visar något om "raffineringen" av de olika områdenas arbetsplatser, bl.a. att administration & liberala yrken har blivit Citys klart dominerande branschgrupp.

Tabell 16 visar branschgruppernas procentuella förändring i regionens koncentriska delar och i landet som helhet 1965 - 1970. (Centralkommunerna = Köpenh. + Fr.berg.)

	Central-kommunerna	Köpenhamns amt	Fredriksborgs amt	Roskilde amt	Regionen	Övriga Danmark	Hela Danmark
Lantbruk	-25,4	-26,2	-28,2	-28,2	-27,6	-24,9	-25,1
Industri	-25,7	- 1,6	+12,9	+25,0	-11,0	+ 7,3	- 0,5
Byggnadsbranschen	- 3,7	+19,4	+33,7	+48,4	+15,5	+13,6	+14,2
Handel & omsättning	-13,4	+16,0	+37,2	+46,0	+ 4,3	+ 6,6	+ 5,5
Transport	- 9,8	+16,6	+23,6	+39,1	+ 4,4	+ 2,1	+ 3,2
Administration	+12,9	+38,6	+69,6	+71,1	+32,1	+40,5	+36,4
Annan service	-16,9	+14,7	+17,1	+28,2	- 3,1	+ 4,0	+ 0,6
Totalt	-11,4	+14,4	+27,0	+32,8	+ 4,4	+ 4,2	+ 4,3

Tab. 16. Branschgruppernas procentuella förändring i regionens koncentriska delar och i landet som helhet 1965 - 1970. (Den relativa förändringen av antalet arbetsplatser.)

Källa: Hovedstadsrådets planlägningsafdeling: "Beskæftigelsesudviklingen og erhvervsbyggeriet i Hovedstadsregionen", 1974.

Gruppen administration (inkl. liberala yrken) har i perioden växt mycket kraftigt över hela landet, men mest utanför regionen, då det speciellt är den kommunala sektorn, som har expanderat. Inom den statliga sektorn och inom den enskilda delen av denna arbetsplatsgrupp finns det fortfarande en stor dominans i regionen gentemot resten av landet. Det kan nämnas, att drygt 20 av de största 25 företagen inom bankerna, försäkringsbolagen, reklambyråerna samt rederierna har hemort inom regionen. Motsvarande dominans finns inom andra högt specialiserade branscher, som t.ex. partihandel och dataservice.

Arbetsplatsernas geografiska fördelning inom regionen belyses också av "Egnsplanrådets erhvervsanalyse" från 1970. Indelningen av arbetsplatserna är en annan än förovanstående tabeller, och det redovisade antalet arbetsplatser är något större. (Statistiken är olika dels p.g.a. kommunalreformen 1970, när Köpenhamnsregionen utökade något, dels p.g.a. att avgränsningen mellan näringsgrupper och arbetsplatstyper varierar något. Dessutom kan definitionen av "en arbetsplats" variera, p.g.a. deltidarbete m.m.) I tabellerna 8 och 9 visas dels arbetsplatsernas fördelning på koncentriska geografiska områden, dels på radiella områden inom regionen. Det framgår, att andelen "kontor" i City är större än andelen "administration och fria yrken" (tab. 15). Det framgår också, att "fabriker" svarar för de största arbetsplatskategorierna i förstads- och ytterområdena.

Vidare ses, att City har en mycket mindre andel sociala institutioner än övriga delar av regionen. Av den radiella uppdelningen framgår, att Nordsektorn har en mindre andel fabriker än Nordväst-, Sydväst- och Sydsektorerna. Nordsektorn har en nästan dubbelt så stor andel sociala institutioner som Sydvästsektorn. Vidare ses, att

- de yttre förortererna och regionens ytterområden har störst andel sociala institutioner och transportarbetsplatser av de koncentriska områden
- de inre förstadsområdena har störst andel lagerarbetsplatser
- områdena utanför de centrala stadsdelarna har större andel arbetsplatser inom utbildningssektorn
- Nordsektorn har större andel butiker än de övriga sektorerna
- Nordvästsektorn har störst andel arbetsplatser inom utbildningssektorn
- Kontorsarbetsplatserna är tämligen jämnt spridda mellan de radiella sektorerna.

Tab. 17 och 18 visar arbetsplatskategoriernas fördelning på koncentrisk och radiella områden i Köpenhamsregionen. Områdesindelningen beskrivs i kap 6, fig. 7-8.

Koncentrisk uppdelning	Fabrik	Lager	Kontor	Butik	Utbildning	Samhällsservice	Transport	Di-verse	To-talt	An-del
Citys kärna	14,1	4,2	77,9	27,9	3,4	2,2	0,6	14,2	144,6	17,8%
City	14,3	4,4	83,4	26,2	4,9	6,3	0,7	15,0	155,2	19,2%
City + Ring 1	33,7	6,8	103,4	37,4	9,0	19,8	1,1	25,8	237,1	29,3%
Ring 2	48,4	7,7	42,2	22,8	9,3	18,3	0,8	28,3	177,9	21,9%
Ring 3	49,0	7,0	38,0	24,5	8,6	16,4	0,8	28,8	173,0	21,3%
Yttre ring	64,3	8,5	40,1	29,7	12,0	30,3	1,5	36,1	222,5	27,5%
Totalt	195,4	30,1	223,7	114,4	38,9	84,8	4,2	119,1	810,5	100 %

Sektor- uppdelning	Fabrik	Lager	Kontor	Butik	Utbildning	Samhällsservice	Transport	Di-verse	To-talt	An-del
City	14,3	4,4	83,4	26,2	4,9	6,3	0,7	15,0	155,2	19,2%
Sektor N	34,3	5,2	33,9	25,2	8,6	24,7	1,2	27,7	160,7	19,8%
Sektor NV	54,7	6,2	36,3	20,6	10,0	25,1	0,4	28,2	181,5	22,4%
Sektor SV	72,5	11,6	54,9	32,4	11,9	21,5	1,7	38,5	245,0	30,2%
Sektor S	19,6	2,6	15,1	10,0	3,5	7,3	0,2	9,7	68,1	8,4%
Totalt	195,4	30,1	223,7	114,4	38,9	84,8	4,2	119,1	810,5	100 %

Tab. 17. Arbetsplatskategoriernas fördelning på koncentrisk och radiella områden inom Köpenhamsregionen 1970 (se fig. 7-8). 1000-tal arbetsplatser.

Källa: Siffror från "Egnsplanrådets erhvervsanalyse" 1970, fördelade på geografiska områden enligt arbetspapper från Institut for Centerplanlægning, 1974.

Koncentrisk uppdelning	Fab- rik	Lager	Kon- tor	Butik	Ut- bild- ning	Sam- hälls- ser- vice	Trans- port	Di- verse	To- talt
Citys kärna	9,8	2,9	53,9	19,3	2,4	1,5	0,4	9,8	100
City	9,2	2,9	53,7	16,9	3,1	4,0	0,4	9,7	100
City + Ring 1	14,2	2,9	43,6	15,8	3,8	8,3	0,5	10,9	100
Ring 2	27,1	4,3	23,7	12,8	5,2	10,3	0,5	10,9	100
Ring 3	28,3	4,0	22,0	14,1	4,9	9,5	0,4	16,6	100
Yttre ring	28,8	3,9	18,0	13,0	5,4	13,6	0,7	16,2	100
Totalt	24,1	3,7	27,6	14,2	4,8	10,5	0,5	14,7	100

Sektor- uppdelning	Fab- rik	Lager	Kon- tor	Butik	Ut- bild- ning	Sam- hälls- ser- vice	Trans- port	Di- verse	To- talt
City	9,2	2,9	53,7	16,9	3,1	4,0	0,4	9,7	100
Sektor N	21,3	3,3	21,1	15,7	5,3	15,4	0,7	17,2	100
Sektor NV	30,1	3,4	20,0	11,4	5,5	13,8	0,2	15,5	100
Sektor SV	29,6	4,7	22,4	13,2	4,9	8,8	0,7	15,7	100
Sektor S	28,8	3,9	22,2	14,6	5,2	10,7	0,3	14,3	100
Totalt	24,1	3,7	27,6	14,2	4,8	10,5	0,5	14,7	100

Tab. 18. Den relativa fördelningen av arbetsplatskategorier inom koncentrisk och radiella områden (se fig. 7-8) inom Köpenhamnsregionen 1970. Procentsiffror.

Källa: Siffror från "Egnplanrådets erhvervsanalyse" 1970, fördelade på geografiska områden enligt arbetspapper från Institut for Centerplanläggning, 1974.

Arbetsplatsutveckling i Centralkommunerna Köpenhamn och Frederiksberg, i förhållande till regionen som helhet.

År 1970 fanns inom Köpenhamns kommun 1,3 milj. m² våningsyta arbetsplatser. Ytterligare 1 milj. m² våningsyta till arbetsplatser har byggts 1970 - 1974. Enbart år 1970 byggdes 400 000 m². 1/3 av kommunens arbetsplatser är byggda efter 1955. Detta motsvarar en nettoökning med 1 % per år (jfr. den årliga ökningen i ytkonsumtion per sysselsatt: 2 %). Ytkonsumtionen per anställd var 1970 för kontor 22 m² och för verkstäder 44 m². Totalt har antalet arbetsplatser i kommunen minskat de senaste åren, men inom servicesektorn sker en tillväxt. År 1970 tillhörde 3/4 av arbetsplatserna i kommunen servicesektorn. Allmänt ökar de persontrafikskapande funktionerna inom kommunen. (64)

Idag är efterfrågan efter arbetsplatser begränsad. Generalplan- direktoratet räknade 1974 med att en totalsanering till arbetsplatsändamål bara kan genomföras, om det kan uppföras 4 gånger så mycket arbetsplatsyta som det nedrivna. Hälften av arbetsplatsbyggnationen 1965-71 inom kommunen har varit offentligt (statligt, kommunalt eller amtligt). Antalet köpenhamnska invånare sysselsatta i förorterna tredubblades 1945-70, och antalet förortsbor, sysselsatta i Köpenhamns kommun fördubblades under

samma period. (64)

Centralkommunerna hade 1969 56 % av regionens arbetsplatser och i samma kommuner bodde 49 % av regionens sysselsatta. Köpenhamns kommun hade 1970 en större andel av regionens våningsyta för arbetsplatser än regionens anställda. Det omvända gällde för resten av regionen. (65)

Inom regionen finns en tendens till flerkärnestruktur: nya butikscentra, forskningscentra etc.

Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner hade, som tidigare nämnts, år 1970 56 % av regionens stadsanknutna arbetsplatser. I Indre By fanns 19 % (154 000 arbetsplatser). Förstadsområdena hade 28 % och "Köpstadsringen" 16 % av regionens stadsanknutna arbetsplatser. (65)

Under den senaste 10-årsperioden har det skett ett 20-tal omlokaliseringar av större företag eller viktigare institutioner i Köpenhamnsområdet, samt vissa nyetableringar. Huvudtendenzen har varit utflyttning till eller nyetableringar i förortsområdena runt motorringvägen eller i närheten av E 4 eller E 66. De flesta av dessa nya arbetsplatser ligger inom Köpenhamns amt, inom 1/2 timmes bilavstånd från Köpenhamns centrum. Enstaka större fabriker har försvunnit; t.ex. är Kongens Bryghus, som låg på Frederiksberg, nedlagt. Haustrups fabrikers avdelning i Bagsvärd är avvecklad, och produktionen är flyttad till Avedøre Holme. De industriföretag, som etablerats i förstadsområdet, har i regel huvudkontoren placerade på samma ställe som produktionen. Fig. 52 visar ett antal viktiga omlokaliseringar och nyetableringar i Storköpenhamn mellan 1964 och 1976.

Det är typiskt, att utflyttningarna sker inom regionen, och inte ut från regionen, och dessutom i regel till områden inom själva Storköpenhamn. I bilaga 2 beskrivs närmare fem av omlokaliseringarna.

Fig. 52. (t.h.): Viktigare ny- och omlokaliseringar av företagsledning och specialiserad service i Storköpenhamn 1963-1975.

- → ■ Flyttning inom regionen.
- * Nyetablering inom regionen.
- + Utflyttning från regionen.

Omlokaliseringar inom regionen:

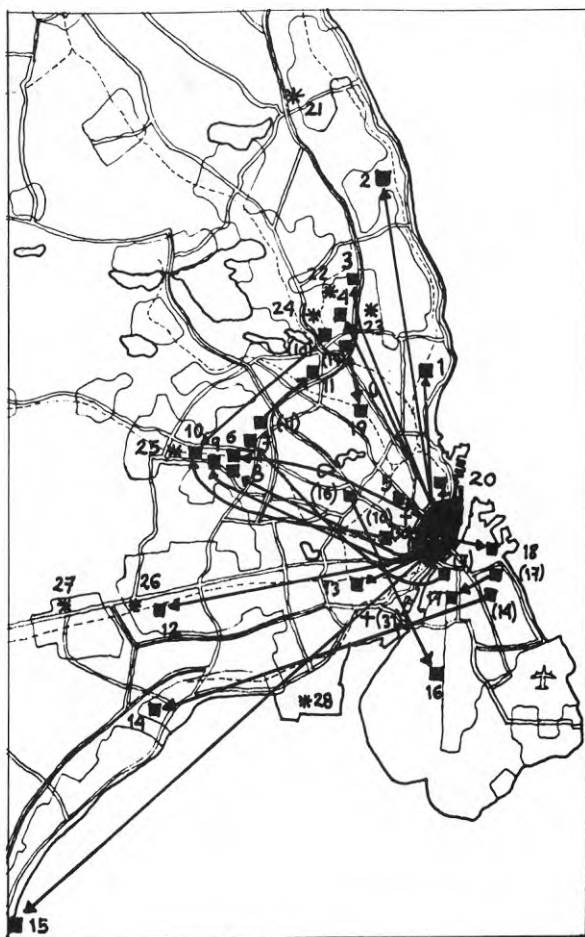
1. Höjgård & Schultz huvudkontor: Från Evaldsgade på Österbro till Jägersborg Allé.
2. Superfos' huvudkontor: Från City till Vedbæk.
3. IBM's huvudkontor: Från Vesterport till Lundtofte.
4. Försäkringsbolaget Danmarks huvudkontor: Från City till Lyngby
5. Schous Fabrikkers handelskontor: Från City till Nørrebro.
6. Rang Xerox' danmarks kontor: Från Östbanegade till Ballerup.
7. Villadsens Fabrikkers huvudkontor: Från Islands Brygge till Herlev.
8. Sparekassernes EDB-central: Från City till Ballerup.
9. Topsikring (AU/MLU): Från City till Ballerup.
10. Atlas: Från Lyngby till Ballerup. Kontoret på Baldersgade är nedlagt
11. Skandinavisk Tobakskompagni: Från Herlev till Gladsaxe.
12. AEG-Telefunkens danmarks kontor: Från City till Albertslund.
13. Asea-Skandias danmarks kontor: Från City till Valby.
14. Sadolin & Holmblad: En avdelning är flyttad från Holmbladsgade till Vallensbæk.
15. Codan Gummis huvudkontor: Från City till fabriken i Køge.
16. Store Nordiske Telegrafelskab: Storno är flyttat från Ved Amagerbanen till Artillerivej. SNT's avdelning i Sydhammen är nedlagt. (Nr 31 på kartan.)
18. De Danske Spritfabrikkers huvudkontor är flyttat från Havnegade till dels fabriken på Raffinaderivej på Amager, dels till Daniscos huvudkontor på Österbro (nummer 20 på kartan). Spritfabrikkerne gamla huvudkontor på Havnegade är idag kontor för Arbejdernes Andelsboligforening.
19. Institut for Centerplanlægning: Från Lyngby till Gentofte.
20. (Se nummer 18.)

Nyetableringar inom regionen:

21. Cirkelhuset/Baltica i Kokkedal. 22. Teknikerbyen i Søllerød. 23. Ingeniørernes efteruddannelse i Nørum. 24 och 25. Siemens nya avdelningar i Lyngby (24) och Ballerup (25). Huvudkontoret finns kvar på Blegsamsvej. (Österbro) 26. FDB's avdelning lager- och produktionsavdelning på Avedøre Holme.

Utflyttningar från regionen:

29. Haustrups fabrikkers avdelning i Bagsværd är nedlagt. 30. Kongens Bryghus på Frederiksberg är nedlagt, och produktionen överförd till Tuborgsbryggeriet. 31. (Se nummer 17.)



Arbetsplatsutveckling i Cityområdet.

År 1850 fanns ca 150.000 invånare i Köpenhamn innanför vallgravarna (nuvarande "Indre By" + Christianshavn), och 37.500 yrkesutövare samt 3 milj m² våningsyta. Det fanns år 1970 144.000 arbetsplatser inom samma område, och invånareantalet var 50.000. Området har totalt 6,5 milj m² våningsyta, varav 4,5 milj. m² är arbetsplatser. ("Området innanför vallgravarna" överensstämmer dock inte helt med det område, som vi benämner "City". "City" omfattar inte Christianshavn, men i gengäld stadsdelarna Vestervold, Nørrevold och Østervold.)

Sysselsättningen i City ökade absolut fram till omkring 1950 (200.000 arbetsplatser 1950) och servicearbetsplatserna fram till omkring 1960.

År 1925 låg 60 % av Köpenhamns industriarbetsplatser utanför City, och antalet industriarbetsplatser i City kulminerade omkring 1950. (66)

Den grafiska industrin omfattar idag ca 55 % av de industrisysselsatta i City, eller ca 10.000 personer. Idag tillhör huvuddelen av kommunens arbetsplatser inom grafisk industri ett litet antal storföretag, och dessas arbetsplatser ligger till stor del i City (Politiken, Berlingske Tidende, Gutenberghus, Gylden-dals, A-pressen m.m.) Den grafiska industrins framtida lokalisering är en osäkerhetsfaktor. Möjligen kommer en utflyttning att ske, men detta är långt ifrån säkert.

I perioden 1960-1970 har servicearbetsplatserna i City minskat med 5 %, medan gruppen "administration och fria yrken" varit oförändrad eller svagt ökande. Ca 3/4 av servicearbetsplatserna fanns 1970 inom handel och finans samt administration och fria yrken. De publikorienterade arbetsplatsernas andel ökade från 1/4 år 1960 till 1/3 år 1970, medan de icke-publikorienterade arbetsplatsernas andel minskade. (66)

Kontors- och försäljningsfunktionernas relativa överrepresentation i City fortsatte inom alla branscher. (66) Kontorsarbetsplatsernas andel av branschgruppernas totala våningsyta i City var år 1969:

Industri 39 %, byggnadsbranschen 59 %, handel och omsättning 55 %, transport 81 % och övriga tjänster 65 %. (67)

År 1970 fanns 223.000 kontorsarbetsplatser i regionen, varav 69 % låg inom Centralkommunerna. Ca 50.000 eller 25 % av regionens kontorsarbetsplatser tillhörde 1970 administrationsavdelningar för industri- eller byggföretag. Av dessa kontorsarbetsplatser låg 15 % i City.

Partihandelns tidigare koncentration till City (60 % av regionens arbetsplatser inom partihandeln 1948) har minskat till 22 %. Speciellt lagerdominerad partihandel flyttar ut, medan kontor-dominerad i högre grad stannar kvar. Godsbangårdens utbyggnad innebär dock en viss fortsatt koncentration av partihandel till City.

Finansverksamhet är den servicesektor, som idag är mest

koncentrerad till City (49 %). Citys andel av transportarbetsplatserna är minskande; idag ca 20 %. För andra tjänster har Citys betydelse ökat något.

Av social- och hälsovårdsinstitutionerna ligger 8 % i City. Privatpraktiserande läkare och tandläkare är, liksom detaljhandeln, ofta lokaliserad till förortscentra. Av de fria yrkena finns 37 % i City och 56 % i City + Brokvarteren, och lokaliseringen är i hög grad beroende av kundkategorierna.

Av hotellen och nöjena inom regionen ligger 31 % i City och 56 % i City + Brokvarteren (inkl. Frederiksberg). Koncentrationen till City väntas vara stark även i framtiden, då City är regionens viktigaste turistcentrum. (68)

Inom den offentliga administrationen fanns 1970 37 % av regionens arbetsplatser i City. De offentliga arbetsplatsernas antal växer. Idag utgör de ca 1/4 av arbetsplatserna inom Köpenhamns kommun, d.v.s. ca 100.000. Hälften av dessa finns i City. År 1970 fanns ca 100.000 statliga arbetsplatser i regionen, varav 60.000 låg inom Centralkommunerna (och hade totalt 2 milj. m² våningsyta). Statens arbetsplatser i regionen ökar med 150.000 m² om året; till stor del rör det sig om hyresrätter i privat uppförda kontorshus.

År 1965-72 uppförde staten 400.000 m² våningsyta i City och på brokvarteren. Detta är 40 % av det totala våningsytetillskottet i Köpenhamns kommun under denna period. Statens framtida arbetsplatslokalisering får en avgörande betydelse för cityområdet som arbetsområde. (69)

Generalplandirektoratet räknar med en framtida årlig omsättningsminskning på 0,5 % i City, och en minskande rusningstrafik. Idag är saneringstakten låg, bl.a. på grund av låg efterfrågan efter arbetsplatser. Samtidigt har City många omoderna bostäder.

I området innanför sjöarna (City) bytte 1956-70 15 % av arbetsplatserna (med totalt 600.000 m²) användning, i regel till mera ytintensiva branscher, och våningsytan ökade med knappt 200.000 m². Men samtidigt minskade antalet arbetsplatser från 185.000 år 1960 till 155.000 år 1969. För varje nyetablerad arbetsplats har det försvunnit 10 st. (70) 1956-70 byggdes totalt 4,5 milj. m² arbetsplatser i City. Ca 3/4 av dessa byggdes på tidigare bebyggda tomter, medan 1/4 byggdes på "jungfrulig mark". Citys arbetsplatser minskar i antal, men statens arbetsplatser fortsätter att öka i antal. City har idag 3 % av regionens befolkning och 18 % av arbetsplatserna. (71)

I City finns både mycket höga och relativt låga markpriser, och många lediga lokaler. Det råder en mycket stor skillnad mellan markpriserna längs ströggatorna och sidogatorna. Sedan 1950 har markpriserna (efter korrektion för inflationen) ökat något till 1969, och därefter har de sjunkit något.

År 1975 varierade hyresnivån för butiker i City från ca 100 d.kr./m² och år till 1.200 d.kr./m² och år. I Lyngby storcentrum var hyran 1.200 d.kr. och i Rödovre centrum 500-600 d.kr. Sidogatorna i City vari i regel mycket billiga.

Normalhyror för kontorslokaler var här år 1975 70-400 d.kr./m² och år, d.v.s. inte mycket mera än bostadskostnaden för villor i förorterna. Markprisnivån i City varierar från 300 d.kr./m² till 10.000 d.kr./m² (vid huvudbangården). Längs Ströget ligger markprisnivån (taxeringsvärdet) på 1.000-4.000 d.kr./m². (Fig. 53)

Markprisstrukturen i Köpenhamns City är i huvudsak oförändrad sedan början av 1900-talet, och den permanentas av att aktiviteterna i de dyraste lägena specialiseras mera och mera: bostäder och yttextensiva arbetsplatser förträngs av arbetsplatser med stor ytintensitet eller med förmåga att betala en hög kvadratmeterhyra. Stadsplaner, "grundkreds"indelningar (högre tillåtna exploateringsstal i centrala stadsdelar) m.m. bidrar också till att permanenta markvärdesstrukturen.

Allmänt kan sägas, att minskningen av antalet arbetsplatser och växten i våningsytan per sysselsatt också innehåller en betydande förskjutning mellan olika typer av arbetsplatser inom City. Minskningen av antalet arbetsplatser, som kräver stor yta per sysselsatt, t.ex. industri och lagerdominerad partihandel, är, som tidigare nämnts, större än minskningen inom ytintensiva arbetsplatsgrupper som administration och liknande. Tabell 19 visar förskjutningen i Citys markanvändning åren 1956-70, och fig. 54 visar förhållandet bostadsyta/arbetsplatsyta i City 1950 och 1970.

	1956 1000-tal m ²	1970 1000-tal m ²	Tillväxt 1000-tal m ²	Relativ till- växt i %
Bostäder	2.140	2.030	- 110	- 5 %
Tillverknings- industri	820	470	- 350	- 43 %
Partihandel	730	340	- 390	- 54 %
Detaljhandel	620	890	+ 270	+ 43 %
Diverse service	380	860	+ 480	+127 %
Pengaomsättning	280	590	+ 310	+111 %
Nöjesverksamhet	360	280	- 80	- 22 %
Offentlig verk- samhet	1.370	1.410	+ 40	+ 3 %
Annat	10	-	- 10	-
Totalt	6.730	6.880	+ 150	+ 2 %

Tab. 19. Förskjutningen i Citys markanvändning 1956 - 70.

Källa: Hans Ege Jörgensen & Ole Bach: "Erhvervslokalisering i Hovedstadsområdet", Examensarbete vid IVTR, 1975.

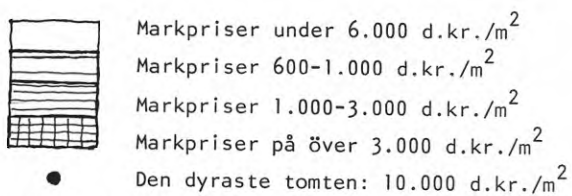
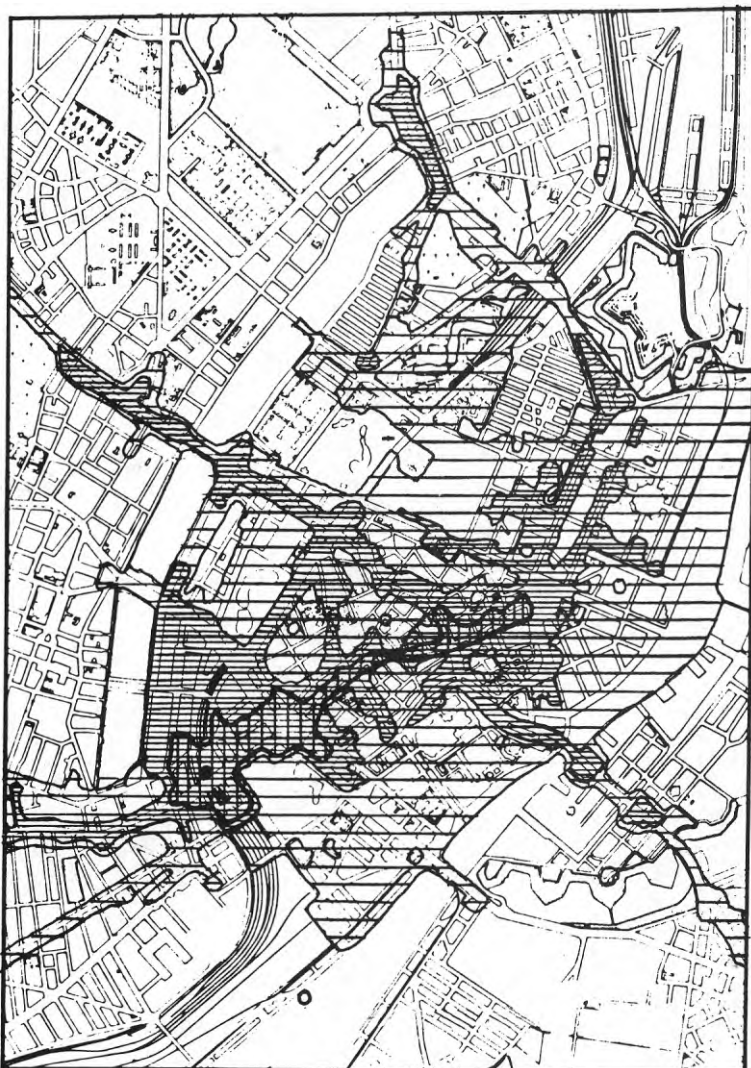


Fig. 53. De taxerade markvärdena i Köpenhamns City, enligt 1969 års "grundpris-utveckling".

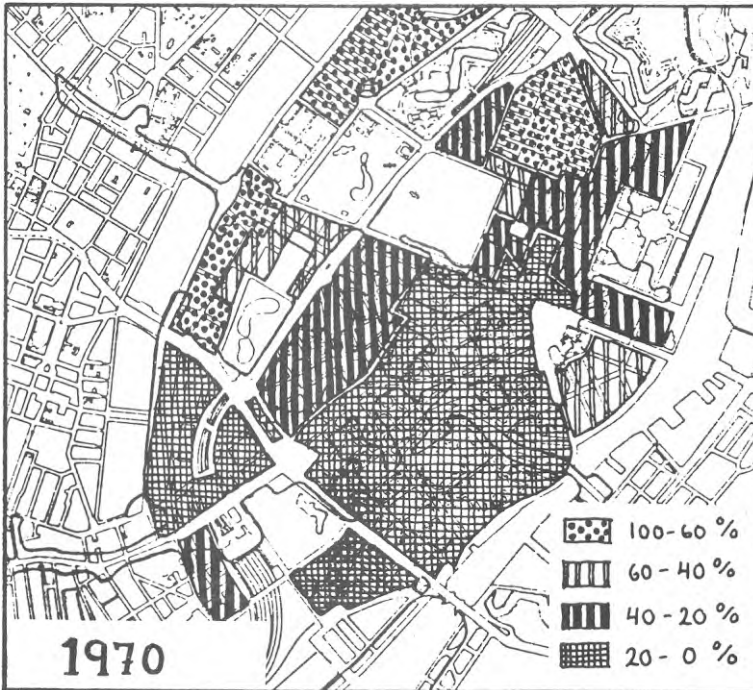
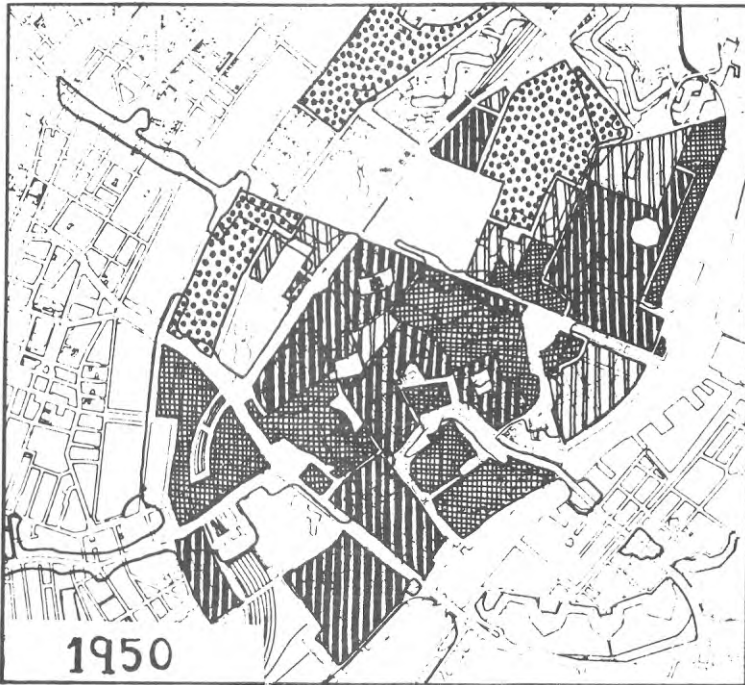


Fig. 54. Förskjutningen i Citys markanvändning 1950-1970. Procenttalen anger bostadsytornas andel av den totala våningsytan inom delområden i City.

Källa: Sören Plum, Benedicte Weber och Lars Andkjær Petersen: "Centralisering og storbyvækst i København". Examensarbete vid Institut for by- og landskabsplanlægning, 1975.

Arbetsplatsutveckling i de halvcentrala stadsdelarna, de s.k. "Brokvarteren".

Brokvarteren (inkl. Frederiksberg, Valby, Enghave och Sundbyvester Nord) har ca 200.000 arbetsplatser, d.v.s. 1/4 av regionens. Omkring 100.000 av dessa arbetsplatser sysselsätter invånare från brokvarteren. I City arbetar ytterligare ca 50.000 personer, boende på brokvarteren, medan ca 40.000 personer, boende på brokvarteren, arbetar i kommunens ytterdistrikt eller i de inre förstadskommunerna (d.v.s. Köpenhamns amt samt Farums, Birkeröds samt Hörsholms kommuner inom Frederiksborgs amt).

År 1960 - 70 har antalet industriarbetsplatser i Centralkommunerna fallit kraftigt, medan servicearbetsplatserna har ökat måttligt (jfr. tab. 12). Typiskt har varit ett kraftigt minskande antal bakgårdsverksamheter. År 1974 fanns inom brokvarteren ca 1.500 bakgårdsföretag, med totalt 6 % av brokvarterens arbetsplatser och 10 % av Köpenhamns sysselsatta, eller 8.000 sysselsatta och en total våningsyta på 500.000 m². Kvarteren med bakgårdsverksamheter har totalt 65.000 invånare (hälften av brokvarterens bostadsbestånd). 1962-72 bortsanerades 100 bakgårdsverksamheter med totalt 500 anställda. En del kunde ges nya lokaler i tomma byggnader i industriområden, men ca 1/3 lades ner vid saneringarna. En fortsatt saneringsverksamhet kommer att innebära, att antalet arbetsplatser i brokvarteren fortsätter att minska.

Efterfrågan efter tomter och byggnader till industriändamål i Köpenhamns kommuns gamla industriområden har varit sviktande. Företagen har inte haft mycket nytta av de höga tillåtna exploateringsstalen, då de föredrar byggnader i ett plan med lager- och parkeringsplatser samt utvidgningsmöjligheter. Till detta kommer trafikproblem för varutransport och för anställda samt de höga markvärdesskatterna. I stället har en del kontorshus uppförts, vilket har betytt en intensiv användning av de lediga tomterna. Detta har betytt, att det i Köpenhamn under senare år har skett en okoordinerad koncentration av kontorsfunktioner. Mot detta står befolkningens bosättningsmönster, där det speciellt är tjänstemän och självständiga företagare som flyttar till de nya förstadsområdena. De många industriarbetarna från brokvarteren pendlar således till stor del till utflyttade företag, medan tjänstemännen pendlar från förortskommunerna till Köpenhamn. Förutom kontorshusens höga utnyttjande av tomten, kan det på samma våningsyta sysselsättas flera personer än för industrin. Detta framgår av fig. 55, där sysselsättningstätheten för varierade lokalutnyttjanden visas. Detta gäller genomsnittstal för samtliga stadsnäringsringar i regionen, registrerade i "Egnplanrådets erhvervsanalys" 1970.

Vid utflyttningen företar verksamheterna en intern rationalisering och modernisering, vilken medför, att det ofta sker en kraftig expansion av arealkonsumtionen. När därför industriföretag och större institutioner i växande grad omlokaliseras från Köpenhamn till regionens tre amt, innebär detta, att stora delar av de lediga "byzone"arealerna tas i anspråk. En fortsatt omställning av detta slag är nödvändig inom förnyelsen av näringslivet, och därför måste man förutsätta stigande arealkonsumtion inom industrin trots ett minskat antal sysselsatta.

(72)

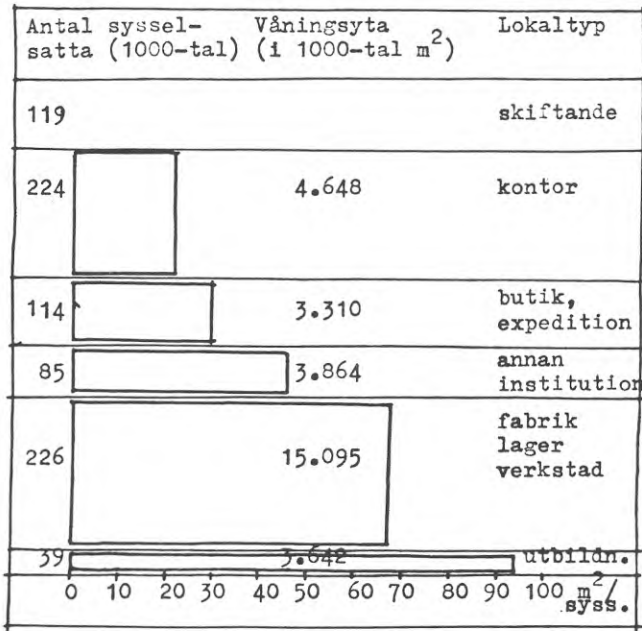


Fig. 55. Sysselsättning, våningsyta och arealkonsumtion för olika lokaltyper.

Källa: Hovedstadsrådets Planlägningsafdeling: "Beskäftigelsesudvikling og erhvervsbyggeri i Hovedstadsregionen", 1974.

Detailhandeln koncentreras till färre, större byggnader, särskilt längs brokvarterens ströggator. (De gamla radiella huvudgatorna.) Egnspanrådets planlägningsafdeling satte 1969 i rapporten "Detailhandelen i Egnspanområdet" som mål, att från brokvarteren flytta utindustri, hantverk och lager samt rutinbetonade kontor till mera perifera arbetsområden, bl.a. till nya storcentra i Storköpenhamns periferi.

Arbetsplatsutveckling i Köpenhamns kommuns ytterdistrikt.

Ytterdistriktens arbetsplatsantal stagnerade 1960-1970, men det skedde en tillväxt i Valby och Sundbyerne. Ytterdistrikten hade totalt 55 % av kommunens tillväxt av arbetsplatsyta.

Det sker en växande butikskoncentration vid de radiella huvudstråken genom ytterdistrikten. Samtidigt sker en successiv nedläggning av butiker i områdena mellan dessa stråk. Det genomsnittliga avståndet till närmsta butik är fördubblat 1960-1970 (73), samtidigt som 40 % av hushållen inte har tillgång till bil.

Allmänna tendenser och problem beträffande arbetsplatsutvecklingen i Köpenhamns kommun 1970-1985.

En lägre ekonomisk växt leder till reducerad växt av ytanvändningen per anställd, från 2-3 % per år på 1960-talet till

1,5 % per år, samt till en mindre nybyggnadsverksamhet. Arbetsplatsytorna kommer att få en svagt minskande tillväxt.

I samband med sanering kommer ca 300.000 m² arbetsplatsyta att rivas ner. Antalet arbetsplatser inom Köpenhamns kommun kommer att reduceras från 400.000 till 350.000, d.v.s. från 47 % till 35 % av regionens arbetsplatser.

Funktionsuppdelningen av staden kommer i konflikt med önskemålet om många aktiviteter i bostadsområdena. Arbetsplatsernas fördelning överensstämmer inte med de anställdas bostadsplatser, och bostad-arbetsplatstrafiken kommer att öka. Ett intensivt arbetsplatsbyggande i de tätbyggda stadsdelarna kommer i konflikt med behovet av miljöförbättring i dessa områden. Arbetsplatsbyggande på extensivt utnyttjade tomter och kontorsutvidgning på gamla industritomter för dels till, att det blir svårare att etablera friytor och sociala institutioner för de omkringliggande bostäderna.

Statens expansion i de täta stadsdelarna skapar trafikproblem samt byggnads- och friytemässiga problem.

En låg efterfrågan efter privata kontorslokaler i City medför, att kommunen blir återhållsam med att färdiggöra planer för nya stora arbetsplatskoncentrationer. Utländska byggherrar visar intresse för centrala tomter till hotell, kontor, inköpscentrum m.m.

Koncentrationen av detaljhandeln för till längre gångavstånd och samtidigt större trafiktryck på City och de radiella trafiklederna genom kommunen. (74)

Specifikt om industrilokalisering inom Köpenhamnsregionen.

Allmänt om industriutvecklingen i regionen.

År 1969 var fördelningen av sysselsatta och våningsyta för industri och hantverk följande:

	Antal sysselsatta		Våningsyta (i 1000 m ²)		Vån.yta/syssels. (m ²)	
	Industri	Byggbranschen	Industri	Byggbr.	Industri	Byggbr.
Köpenhamns inre stadsdelar	29.000	4.000	758	49	26	12
Övriga Köpenhamn samt Frederiksberg	110.000	18.000	4.406	256	40	14
Förstadskommunerna	87.000	27.000	3.686	512	42	19
Regionens ytterområden	42.000	18.000	2.233	416	53	23
Hela regionen	268.000	67.000	11.083	1.233	42	18

Tab. 20. Fördelningen inom Köpenhamnsregionen av sysselsatta och våningsyta inom industri och hantverk år 1969.

Källa: Egnsplanrådet: Regionplan 1973, förutsättningar.

(Siffrorna ovan överensstämmer inte exakt med siffrorna i tab. 12, då den geografiska indelningen och branschindelningen är något

olika, och då dessa siffror är ett år äldre än siffrorna i tab. 12.)

Sedan början av 1960-talet har industrins sysselsättning i hela Danmark pendlat omkring 400.000 personer. År 1961 arbetade hälften av dem i Köpenhamnsregionen och en tredjedel inom centralkommunerna. År 1972 hade regionens andel fallit till ca 1/3 och endast 1/6 arbetade inom Centralkommunerna. Dessa siffror döljer ganska stora förskjutningar inom enstaka branscher och företag. Koncentrationen på färre och större riksomfattande verksamheter har påskyndat en utflyttning från Köpenhamn, en utflyttning, som delvis är orienterad mot regionens övriga områden. Fig. 56 visar sysselsättningsutvecklingen inom den egentliga industrin i regionen och hela landet 1958-1974. 1965-1973 minskade industrissysselsättningen i Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner med 32 % eller 33.000 arbetsplatser. Under samma period ökade industrissysselsättningen i regionen utanför centralkommunerna med 14 % eller 11.000 arbetsplatser. Totalt minskade således regionens industriarbetsplatser med 22.000. 1965-1972 nedlades 1.500 industriföretag (under "arbejdstilsynet") medan 650 flyttade. Dessa siffror motsvarar 12.000 anställda/400.000 m² våningsyta respektive 17.000 anställda/600.000 m² våningsyta. Av de 17.000 arbetstillfällena, som flyttade, flyttade 7.000 inom Köpenhamns kommun. Utflyttningen var störst från City och Amager, och alla distrikt utom Valby och Vesterbro hade utflyttningsöverskott. Ca 1/3 av de företag, som lämnade Centralkommunerna, flyttade till de västra förorterna, och endast 1/10 lämnade regionen. (Utflyttningen till landsorten, mätt i antal sysselsatta, är troligen större, bl.a. genom utflyttningen av delar av företagen, vilket inte registreras som flyttning".) De företag, som 1965-1972 lämnade Centralkommunerna, hade i genomsnitt 21 anställda, medan de som lades ned, endast hade 6 anställda i genomsnitt (och siffran är minskande under perioden).

Vad gäller utflyttningen från Centralkommunerna, är tendensen idag, att även huvudkontoren flyttar.

1/3 av industri-våningsytan i Köpenhamns kommun ligger inom definierade industriområden. Från vart av de 10 större industriområdena har årligen flyttat i genomsnitt 1 större industriföretag (med över 20 anställda) och lika mycket har försvunnit genom nedläggning. Totalt frigörs ca 70.000 m² våningsyta industri inom Köpenhamns kommun varje år. (75)

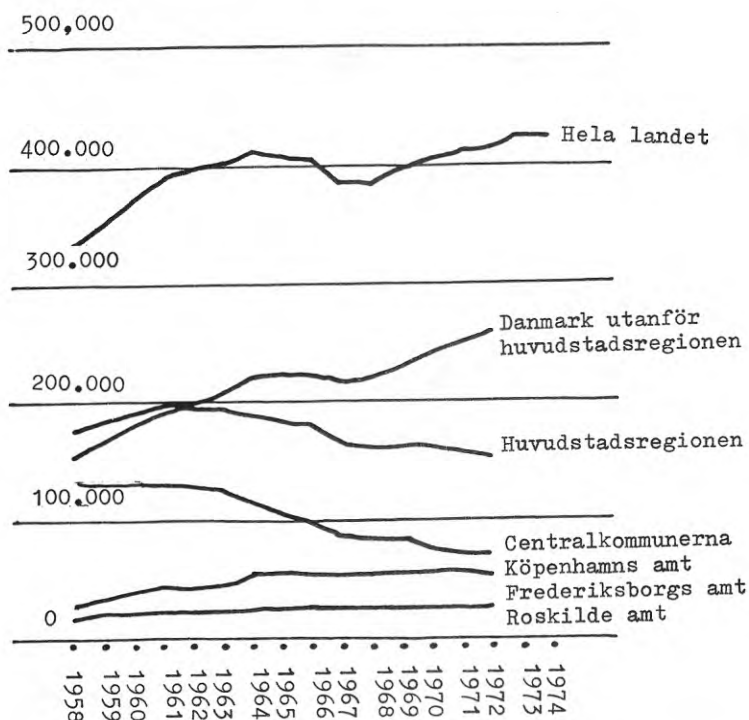


Fig. 56. Sysselsättningsutvecklingen inom den egentliga industrin 1958-1974.

Källa: Hovedstadsrådets Planlægningsafdeling: "Beskæftigelsesudvikling og erhvervsbyggeri i Hovedstadsregionen", 1974.

Registrering av industriföretag inom Köpenhamnsregionen 1972.

Enligt den officiella industristatistiken hade Danmark år 1972 6.870 industriföretag med minst 6 anställda. Av dessa fanns 2.380 (35 %) inom Köpenhamnsregionen. Av dessa 2.380 företag fanns 38,9 % inom Centralkommunerna, 38,2 % inom Köpenhamns amt och 22,9 % inom Frederiksborgs eller Roskilde amt.

Av Danmarks industrisysselsatta fanns samma år 38 % inom Köpenhamnsregionen, och av de industrisysselsatta inom regionen fanns 45,9 % inom Centralkommunerna, 36,4 % inom Köpenhamns amt och 17,7 % inom de två yttre amten. Industriföretagens genomsnittstorlek är således fortfarande störst inom Centralkommunerna (vilket bl.a. beror på bryggerierna Carlsberg och Tuborg och på skeppsvarvet Burmeister & Wain.)

Av regionens 23 kommuner med tätorter på minst 10.000 inv. hade sju kommuner mera än 5.000 industrisysselsatta: Köpenhamn, Gladsaxe, Ballerup-Målöv, Frederiksberg, Brøndbyerne, Helsingør och Herlev.

Den största industrihuvudgruppen i huvudstadsregionen är Järn- och metallindustrin (inkl. elektroteknisk industri), som omfattar ca 1/3 av industriarbetsplatserna. Andra viktiga industrihuvudgrupper i regionen är kemisk industri, närings- och njutningsmedelindustri, grafisk- och pappersindustri samt sten-, ler- och glasindustri. Järn- och metallindustrin omfattar över hälften av industriarbetsplatserna i Gladsaxe, Herlev, Brøndbyerne, Hvidovre, Helsingør, Farum och Søllerøds kommuner. Branschen är också största industrihuvudgrupp i Köpenhamns, Frederiksbergs, Glostrups, Rødovre, Tårnby, Ballerup-Målöv, Lyngby-Tårnbäcks, Birkerøds och Hillerøds kommuner. Närings- och njutningsmedelsindustrin har över hälften av industriarbetsplatserna i Gentofte, och är dessutom största industrihuvudgrupp i Roskilde och Frederikssund (slakterier, konservindustri etc.). Sten-, ler och glasindustrin är framför allt koncentrerad mot sydväst och väst. Huvudgruppen har över hälften av industriarbetsplatserna i Høje Tåsstrup kommun, och är dessutom störst i Greve kommun och näststörst i Frederiksberg och Tårnby. Textil- och konfektionsindustrin är relativt obetydlig i regionen, men har ändå absolut dominans i Hørsholms kommun, vilket beror på den militära konfektionsindustrin där. Kåge domineras av trävaruindustri.

Industristatistiken framgår närmare av bilaga 3.

Karakteristik av Storköpenhamns viktigaste industriområden.

Den första industriella utvecklingen i Köpenhamn lokaliserades i omedelbar närhet till bostadsområdena i City och på Brokvarteren. Efterhand kom områdena i närheten av järnvägarna och hamnen att präglas mer och mer av industri, även om man inte kunde tala om utpräglade och planerade industriområden. Detta gäller speciellt Vesterbro, omkring Carlsberg-bryggeriet, och Yttre Nørrebro och Amagerbro. Efter anläggandet av godsjärnvägen runt Köpenhamn, från Nordhamnen, förbi Yttre Nørrebro och Frederiksberg till Valby och Sydhamnen, samt efter anläggandet av Amagerjärnvägen kom en stor mängd industri att koncentreras till detta bälte runt Brokvarteren. De viktigaste industriområdena här blev områdena vid Nordhamnen, Sydhamnen och Östhamnen. Utanför denna industriring växte under mellankrigstiden vidsträckt förstadsområden upp, till stor del egnahemsområden. Under andra världskriget utarbetades de första planerna för nya industriområden efter kriget. Det planerades ett nytt ringvägssystem runt om Köpenhamn, och i närheten av detta planerades, bl.a. genom organisationen "Dansk Arbejde", nya industriområden. I regionplanskissen från 1947, den s.k. "Fingerplanen" (se kap. 10) föreslogs en ytterligare koncentration av arbetsplatser vid "fingerrötterna", d.v.s. vid det nya ringvägssystemet.

Det är i dessa områden - som ligger inom Köpenhamns amt - som den största industriella expansionen skett efter kriget. Här skall några av de viktigaste industriområdena i Storköpenhamn idag kort karakteriseras:

Industriområdena i anslutning till godsjärnvägen och hamnen:

Nordhamnsområdet: Området har goda godstransportförbindelser via båt och järnväg, men mindre goda via bil. Området ligger

nära den stora befolkningskoncentrationen på Österbro, och har egen S-tågsstation (Nordhavn). Tomterna är relativt små. En stor del av byggnaderna är över 50 år gamla. Nordhavnen har under senare år utvidgats mot norr. Bland industrierna märkes spannmålsföretagen DLG och Korn- og Foderstofskompagniet, en avdelning av cementkoncernen F.L. Schmidt, samt småbåtvarv. Dessutom finns båtimportföretag, speditorsfirmor m.m. Verksamheterna är i regel anknutna till godsomsättning till sjöss.

Sydhamnsområdet: Hamnen är under avveckling, men fortfarande finns ett antal hamnorienterade företag i området, t.ex. Det Danske Kulkompani, Dansk Trälaster Kompani samt F.L. Schmidt-företagen Ålborg Portland Cement och Faxe Kalkbrug. Sydhavnen har god järnvägsförbindelse och ligger väl tillgängligt för biltrafik, nära Västmotorvägens införing, och nära Amager och Kastrups flygplats. Bland företagen i området märkes multinationella bilkoncerners danmarksavdelningar: Ford, General Motors och Citroen, samt många danska storföretag: Nordisk Diesel, Hellesens (del av Store Nordiske Telegraf-koncernen), Otto Mönsted m.m. Området präglas av företag med skrymmande varor och relativt rutinemässig karaktär. Tomtstorlekarna är varierande, och utvidgningsmöjligheterna är idag små.

Östhamnsområdet: Området ligger dåligt till för biltrafik och kollektivtrafik, men nära befolkningskoncentrationen på Amagerbro-Christianshavn. Hamnen har byggts ut under senare år, och är nästan uteslutande oljehamn. Bland industrierna märks oljeraffinaderiet Maersk (A.P. Möller), Dan Brit Kemi samt De Danske Spritfabrikker, d.v.s. kemiska företag, samt sopförbränningsanstalerna Amager Forbrændning och Amagerverket. På Refshaleøen ligger Burmeister & Wains skeppsvarv, som under senare år har avskedat många av sina anställda.

Industriområden i anslutning till det nya ringvägssystemet:

Industriområdena vid Gladsaxe-Söborg: Områdena ligger nära korsningen mellan Hillerødmotorvägen och ringmotorvägen, och kan lätt nås med bil. Däremot saknas järnvägsförbindelse, och den kollektiva trafiken är mindre bra. I det nordliga industriområdet vid Bagsværd finns övervägande mindre företag: hantverkare, tryckerier, metallverkstäder och speditorsföretag, samt en större kemisk industri: A/S Novo. Tomterna är ganska små. Det sydliga industriområdet vid Mørkhøj präglas också av små tomter och mindre industri- och partihandelsföretag inom maskin-, metall- och bilbranscherna. Det mellersta området, i Gladsaxe, präglas däremot av storföretag eller företag, ägda av stora kapitalgrupper: Skandinavisk Tobakskompagni, American Tobacco, Rank Xerox, Scaniaadam (Ford), A/S Ferrosan, Dyrups färgindustri (Monberg & Thorsen), Telefonfabriken Automatic (Store Nordiske Telegraf-koncernen), Universal Steel Co, samt diverse småindustrier inom metall-, plast- och byggbranscherna. Dessutom ligger här Söborg Möbelfabrik, Fog & Mörup A/S m.m. Tomterna är av varierande storlek, och området är idag i stort sett fullt utbyggt.

Industriområdena vid Ballerup-Herlev: Dessa områden är fortfarande under utbyggnad och präglas till stor del av företag, tillhörande stora koncerner, och expanderande samt teknologiskt avancerade branscher. Tomterna i Ballerup och Ejby är i

regel stora, medan Herlev har varierande tomtstorlek. Tillgängligheten för biltrafik är överallt god. Ejby saknar järnväg och har mindre god kollektiv trafikservice, medan Ballerup och Herlev ligger vid järnvägen mot Frederikssund, och har S-tågstrafik. I Ballerup märkes bl.a. LK-NES (Store Nordiske Telegraf-koncernen), Dana Ford (Ford), Lövens kemiske fabrikker (läkemedel) och Eskofot A/S (fotokopiering). Dessutom Skandinavisk Motorkompagni (Volkswagen), A/S Dansk Dataservice och en rad medelstora företag inom elektricitets-, metall- och maskinbranscherna. Vidare kan nämnas Topsikring, Möbel-Ikea, Aulin (möbler), Suma Storkøb, Exoplast samt Hasselbachs förlag. I Herlev märkes följande stor kapitalsetableringar: Dansk Shell, Blå-Bånd/Frisco (Unilever), Scan-Atlas, Odin-Clorius (ISS-koncernen), Villadsens industrier (byggmaterial) och Højgård & Schultz (byggföretag). Andra större företag är försäkringsbolaget Danmark, pappersgrossisten H. Christensen & Søn, Ota (frukostflingor m.m.), Phönix (takpapp, vägmateriel), Herlev metalsliberi, Edet paper, Novus (maskinsnickeri), Ruko, Fona (radio, TV), Rönbjerg legetøj, Collstrope A/S (Dansk träimprägnering) samt tryckerierna Mayland (almanackor) samt Inka Print. I Ejby ligger bl.a. Daells Varehus-lager, en filial av Novo A/S, Handelsbankens industriafdeling, A/S Superfos Daman (isolering), Glostrup Färdigbeton, Murersvendenes A/S, Jako maskinfabrik samt företag inom trä- och pappersbranschen.

Industriområdena omkring Glostrup: Dessa områden ligger nära ringvägssystemet och E 66 mot Roskilde, och med god järnvägsförbindelse och kollektiv trafik. Det finns ett något äldre, och blandat industriområde, Glostrup Nord, och tre nyare områden: Glostrup Syd, Brøndbyvester och Herstedøster. I alla områdena finns många lagerverksamheter, byggföretag och företag med skrymmande produkter. Exempel på företag: Glostrup Nord: De Danske Betonfabrikker (F.L. Schmidt), Larsen & Nielsen (betongelement), FDB (kooperationens centrallager), Nordisk Trykfarveindustri samt avdelningar av B & O (radio), Aulin och Inka Print. Glostrup Syd: Larsen & Nielsen, FDB (fröavd.), Blå Bånd (Unilever), Sunlight (Unilever), Wihters förlag, Isis Motor, Dansk Kugleleje, Vithron Electronics, Zeuthen & Ågård och Sino Stål. Brøndbyvester: Philipskoncernen, färgindustrin Sadolin & Holmblad (F.L. Schmidt), Volvo, Skandinavisk Motorkompagni (Volkswagen), Shell, Esso, Firestone, Hafnia, Rex Rotary (kopiering), Ilford, Bofors, Colon Emballage (De Forenede Papirfabrikker), Carlsberg fjärrlager, Isis Motor, Kontor Kemi, Dansk Svejsecentral m.m. Herstedøster: Dansk Spåndbeton (F.L. Schmidt), Hotaco VVS (F.L. Schmidt), Jespersen & Søn (byggföretag), Højgård & Schultz (byggföretag), Dansk Totalentreprise (byggföretag), Pirelli-Dunlop, Colgate-Palmolive, Shell, Texaco, General Motors, Saab-Scania, Atlas Copco, Tuborg Depot, Dadeko (Dansk Delikatesse Kompagni), Winthers förlag, Danfoss, Kristian Stärk m.m.

I Glostrup Syd och Herstedøster är tomterna i regel ganska stora, medan tomterna i Glostrup Nord och Brøndbyvester är av varierande storlek.

Avedøre Holme:

Industriområdet Avedøre Holme etablerades 1964-1968 genom invallning av ett 450 ha stort grunt område vid kusten mellan

Bröndbystrand och Amager. Invallningen skedde på initiativ av Industrirådet och Dansk Arbejde, i samarbete med entreprenörfirma firman Kampsax och Glostrups och Hvidovres kommuner. Målet var att skapa arealer för en stor industriexpansion centralt i Köpenhamnsregionen, och till markpriser, som kunde konkurrera med landsorten. Genom att de stora industriorganisationerna ledde projektet, kunde man undvika privat markspekulation, som inte var i industrins intresse, och markpriserna kunde hållas nere, och bli billigast i Huvudstadsregionen, samtidigt som tomtorna var stora och medgav expansion. År 1966 kostade tomtorna 30-32 kr/m², och 1975 90 kr/m². (I Glostrup var markpriset 1975 200 kr/m² och i Ballerup 100-130 kr/m²). Det finns planer på invallning också norr om Avedøre Holme, i Kalvebodkilen. Tidigare planer på att bygga en ny Sydhavn vid Avedøre Holme är numera inaktuella. Avedøre Holme ligger relativt nära den nya Kögebugtjärnvägen, och kommer inom ett par år att kunna nås bekvämt från den nya ringmotorvägen, som skall förbinda E 66 (Holbäckmotorvägen) och E 4 (Køgemotorvägen) samt ringmotorvägens norra del med Amager och Kastrups flygplats (och ev. till Öresundsbron). I Avedøre är inslaget av storföretag stort. Bland företagen märks: Monberg & Thorsen (byggkoncern), den kemiska koncernen Alfred Benzon (Monberg & Thorsen), Kampsax (som deltagit i områdets etablering), Højgård & Schultz (byggkoncern), Carlsberg, Chrysler, NESA (el-branschen), Irma, Dansk Signalindustri, Jernkontoret (F.L. Schmidt), Slakteriernes Fællesindkøb, S.C. Sørensen (järn och stål), Haustrups fabrikker (De Forenede Papirfabrikker), Glent & Co (ingenjörsfirma), Inco (djupfrost), Nordisk Bilekspedition och Nordisk Kabel- og Trådfabrik (Store Nordiske Telegraf-koncernen). Den först inflyttade verksamheten (1966) var Vingården.

Sammanfattning:

De flesta industriområdena ligger nära ringvägssystemet i Storköpenhamns periferi, med en koncentration där detta system korsas av viktiga radiella transportleder. Allmänt har vägtransportleder prioriterats högre än järnvägar vid industriområdesplaneringen, och tillgängligheten för privatbilism är i allmänhet bättre än för kollektiv trafik. Vissa stora industriföretag i Köpenhamn ligger utanför de nämnda industriområdena: T.ex. Tuborg i Hellerup, K.H. Beton i Vanløse, Kongelige Porcelänsfabrik i Frederiksberg, F.L. Schmidts huvudavdelning i Valby, Carlsberg på Vesterbro, Dansk Soyakagefabrik (Östasiatisk Kompagni) och Nordisk Kabel- og Trådfabrik (Store Nordiske Telegraf-koncernen) på Amager. Dessa lokaliseringar är alla äldre än de nya industriområdena i periferin, och omlokaliseringar har inte varit nödvändiga då företagen redan har stora markäggor på deras nuvarande lokaliseringar.

I de nya industriområdena märkes att danska och utländska storföretag huvudsakligen är lokaliserade i de västra områdena, medan de nordvästra områdena mera präglas av mindre och mellanstora företag.

Fig. 57 visar de beskrivna industriområdenas lokalisering inom Storköpenhamn. Det framgår, att utbyggnaden av ringvägssystemet efter 1945 har haft stor betydelse för lokaliseringen av industriområdena. Det finns också en ring av äldre industriområdena mera centralt, längs godsjärnvägen runt centrum.

Dessa industriområden består till stor del av äldre småfabriker, blandade med kontors- och bostadsbebyggelse. Idag tenderar industrin inom denna zon att antingen läggas ned eller flyttas ut till ytterområdena, och zonen övergår successivt till bostads- och kontorsområde. Två stora industrier kvarligg dock: Tuborg- och Carlsbergbryggerierna (markerade med T resp. C på kartan).

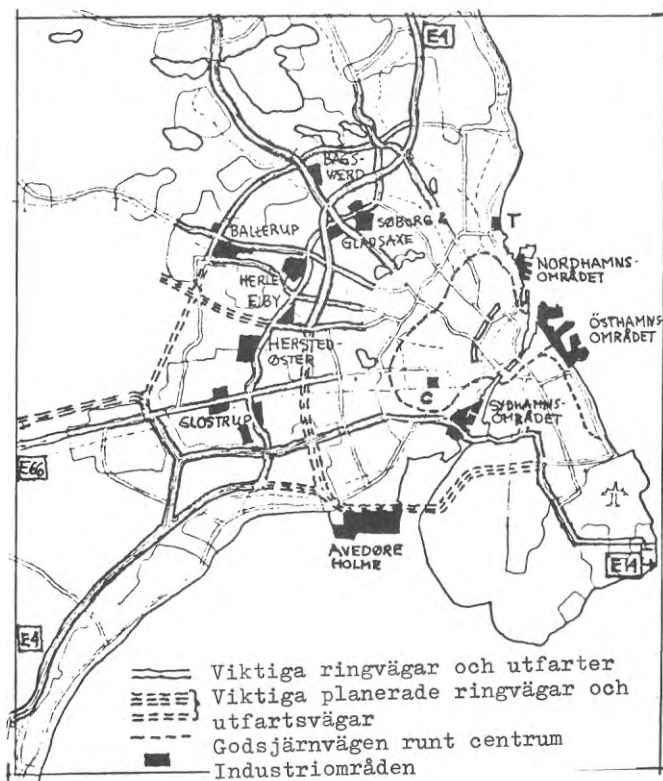


Fig. 57. Viktiga industriområden inom Storköpenhamn.

Exempel på industrier i kommunerna i Köpenhamnsregionen utan för Köpenhamns amt.

De gamla städerna i regionens periferi Köge, Roskilde, Frederikssund, Frederiksvärk, Hilleröd och Helsingör tycks i sin industriella struktur ännu inte vara nämnvärt påverkade av närheten till Köpenhamn. I stället bär industrin i dessa städer prägel av lokalt betingad påverkan och av likheter med andra landsortsstäder av samma storleksordning. Roskilde, Köge och Frederikssund präglas av ett ganska stort antal mindre eller halvstora företag av relativt rutinartad karaktär: livsmedelsindustri, träindustri, maskinindustri, byggmaterialindustri m.m. Vissa företag tillhör stora kapitalgrupper. F.L. Schmidh-koncernen har t.ex. investeringar både i Roskilde och Köge. Frederiksvärk är helt dominerat av Det Danske Stålvalseværk, och Helsingørs dominerande industri är skeppsvarvet, ägt av Lauridsen-DFDS. I Hilleröd finns både äldre industri utan speciell storstadsanknytning (t.ex. Nordsten, som gör

lantbruksmaskiner) och nyare industri, som i högre grad betingas av närheten till Köpenhamn: Niels Foss Electric, läkemedelsföretaget Pharmacia och bilimportfirman Bohnstedt & Pedersen. Hilleröd ligger i den mera prestigepräglade nord-nordvästsektorn i regionen. Detta område präglas av expansion av teknisk avancerad och innovativ industri, inriktad på internationella marknader, d.v.s. sådan industri, som även i framtiden tycks expandera i storstadsområdena. Som exempel på detta kan nämnas Lars Foss Kemi i Fredensborg, AKZO och Elektronikcentralen i Hörsholm, Contex Calculators i Birkeröd och kontorsinriktad produktion och ingenjörsfirmor i bl.a. Alleröd och Birkeröd. Plast- och byggnadsmaterialindustrin samt byggföretag finns både norr och väster om Köpenhamn. Hedehusene (Tåstrups kommun) är helt dominerat av byggnadsmaterialindustrin.

I bilaga 4 beskrivs närmare de viktigaste industrierna i Huvudstadsregionen utanför Storköpenhamn.

Lokalisering av "metropolindustrier" i Köpenhamnsregionen.

I avsnitten om arbetsdelningen inom det danska näringslivet och om det danska näringslivets internationella konkurrensmöjligheter beskrevs de två typerna av industri "metropol"-industri och "mart"-industri. Det nämndes, att i synnerhet tre industribranscher kunde kallas för metropolbranscher, nämligen kemisk industri, maskinindustri och elektronisk industri, och att dessa tre branscher kännetecknades av en koncentration till huvudstadsregionen och till de övriga storstadsregionerna. Det nämndes också att dryckesvaruindustri och den grafiska industrin utgjorde en betydande del av Huvudstadsregionens industriarbetsplatser. I detta avsnitt skall de metropol- och huvudstadsorienterade industribranschernas lokalisering inom Huvudstadsregionen beskrivas närmare.

Gemensamt för dessa branscher är, att de till största delen finns inom centralkommunerna och inom Köpenhamns amt, och att således Frederiksborgs och Roskilde amt ännu tycks ha karaktär av "landsort" utan större inslag av metropolindustri. Ca 2/3 av företagen inom den kemiska industrin i Danmark ligger inom huvudstadsregionen, och dessa svarar för 58 % av branschens arbetsplatser. 6 av Danmarks 8 kemiindustrier med över 500 anställda finns inom regionen, varav 4 inom centralkommunerna och 2 inom Köpenhamns amt. Fig. 58 visar de kemiska industriföretagens fördelning på storlek och amt inom Huvudstadsregionen år 1970.

Maskinindustrins lokalisering inom Huvudstadsregionen framgår av fig. 59, och elektronikindustrins av fig. 60. Inom maskinindustrin finns 2/5 av Danmarks företag i Huvudstadsregionen, och inom elektronikindustrin finns 5/7 av företagen inom regionen. Inom maskinindustrin är Huvudstadsregionens andel av de anställda ca 1/3, vilket kan tyda på, att de lite mer arbetsintensiva företagen ligger i landsorten, och de tekniskt mer avancerade och mera automatiserade företagen ligger inom Huvudstadsregionen. Det finns inom regionen 6 företag inom maskinindustrin med över 500 anställda, varav fem finns inom centralkommunerna och en i Köpenhamns amt. Elektronikindustrin har 10 företag i regionen med över 500 anställda, varav sju i Köpenhamns amt och tre i centralkommunerna. Detta avspeglar

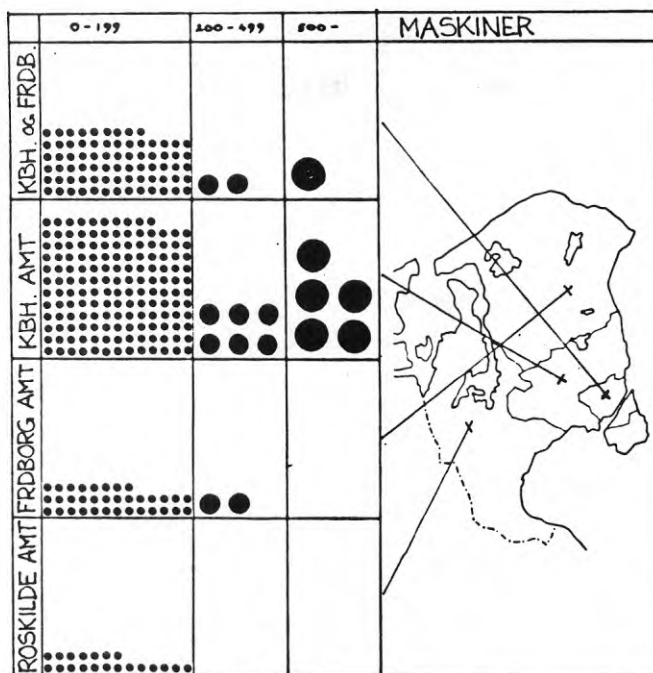


Fig. 59. Maskinindustriföretagens fördelning på storlek och amt inom Köpenhamnsregionen 1970.

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som 'kraftcenter'". Examensarbete vid Institut IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.

en tendens till spridd lokalisering i Storköpenhamns norra del, i zonen Vedbæk-Birkerød-Farum-Stenløse, men däremot inte till de sydvästra och södra delarna. Att behovet av internationella kontakter är stort för de avancerade företagen inom elektronisk utrustning illustreras av att en av de större firmorna, Brüel & Kjær, har egna hangarer och flygmaskiner på Tunes flygplats vid Roskilde. (76)

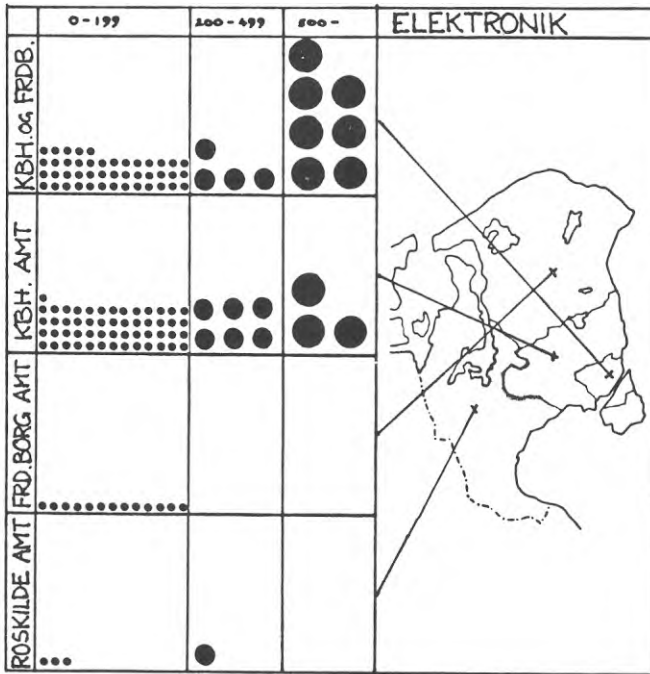


Fig. 60. Elektronikindustrins fördelning på storlek och amt inom Köpenhamnsregionen 1970.

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som 'kraftcenter'". Examensarbete vid Institut IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.

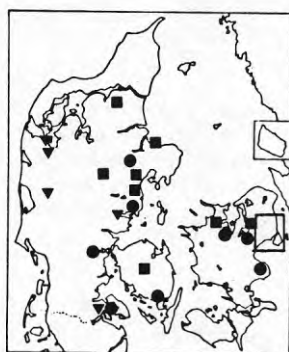
I tabell 21 ges en översikt över de tre "metropol"branscherna kemi-, maskin- och elektronisk industris fördelning på storlek och Huvudstadsregionen/resten av Danmark.

	Antal anst.	Antal företag 1970 i	
		Huvudstadsregionen	Resten av Danmark
Maskinind.	0-199	113	40
	200-499	11	7
	500-	10	5
Elektroind.	0-199	281	383
	200-499	10	22
	500-	6	9
Kemisk ind.	0-199	150	81
	200-499	11	7
	500-	6	2

Tab. 21. Metropolindustrins fördelning på Huvudstadsregionen och resten av Danmark.

Källa: "Köbenhavn som 'kraftcenter'".

Lokaliseringen av elektronikindustrin i Danmark framgår av fig. 61 och fig. 62.



Teckenförklaring till fig. 61 och 62.

- Professionell utrustning.
- Komponenter.
- ▼ Radio-TV och annan underhållningsutrustning.

Fig. 61. Elektronikfabrikantforeningens medlemmar i Danmark utanför Storköpenhamn.

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som 'kraftcenter'". Examensarbete vid Institut IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.

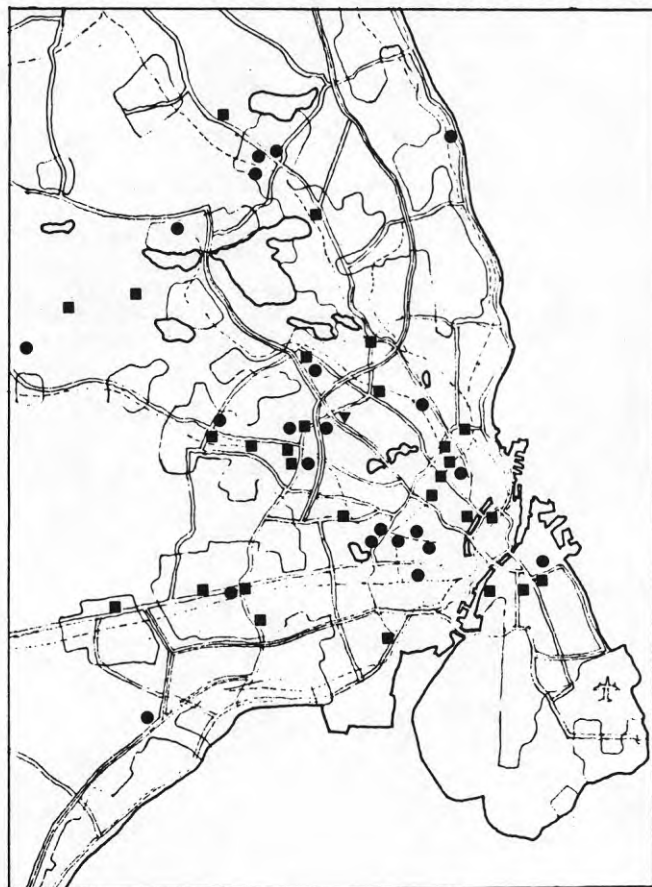


Fig. 62. Elektronikfabrikantforeningens medlemmar inom Storköpenhamn.

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som 'kraftcenter'". Examensarbete vid Institut IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.

Enkät om industrilokalisering inom Köpenhamnsregionen.

För att få kompletterande upplysningar om industrins lokaliseringsintressen inom huvudstadsregionen sändes i januari 1976 ett frågeschema till samtliga branschföreningar under Industrirådet. Följande föreningar svarade på frågorna:

Automobilimportörernes Sammenslutning, Bryggeriforeningen, MEFA-Foreningen af Danske Medicinfabrikker, Oliebranschens Fællesrepræsentation, Foreningen af Fabrikanter og Grossister af Storkökkenmaskiner og Udstyr i Danmark, Textilfabrikantforeningen och Transportmaterielforeningen. Från Elektronikfabrikantforeningen tillsändes en stencil med uppgifter om branschens medlemmar och ekonomi etc.

Följande branschföreningar svarade inte på frågorna: FAFGE (Foreningen af Fabrikanter, Grossister, Importörer og Agenter i El-branschen), Foreningen af Fabrikanter i Jernindustrien, Ködindustriens Fabrikantforening, Foreningen for Danmarks Lak- og Farveindustri, Plastindustriens Arbejdsgiverforeningen, Plastic-Sammenslutningens Industrigruppe, Skibsværftforeningen, Foreningen af Smede- og Maskinværksteder i København, Brancheforeningen for Danske Sukkervare-, Marcipan og Chokoladefabrikker och SPT (Brancheforeningen for Sæbe-, Parfumeri-, Toilet og Kemisk-tekniske Artikler).

Frågeschemat (se bil. 5) innehöll frågor om fem förhållanden:

1. Vilka produkttyper tillverkar (eller framställer) företagen, som är knutna till Er branschförening?
2. Hur många medlemmar har branschföreningen, och hur många av dessa har adress inom huvudstadsregionen?
3. Ekonomiska data: branschens totala produktionsvärde, exportvärde etc.
4. Vilka lokaliseringsfaktorer är viktigast? (7 alternativ).
5. Vilka delar av huvudstadsregionen är mest fördelaktiga som lokalisering? (val mellan koncentrisk och radiella delar av regionen)

Resultatet av enkäten framgår av tab. 22.

Frågeformulär och bifogat brev, se bilaga 5.

Branschförening	Andelen av medlemmarna med adress inom huvudstadsregionen	Viktigaste lokaliseringsfaktorer	Bästa lokaliseringen inom huvudstadsregionen
Transportmateriel-föreningen	15 %	Nära varierad/specialiserad arbetskraft. Nära tunga transportleder.	Relativt likgiltigt.
Automobilimportörernas Sammen-slutning	79 %	Nära tunga transportleder Nära näringslivsorganisationer och statsorgan.	Området vid ringmotorvägen, speciellt Glost-rup.
MEFA - Föreningen af Danske Medicin-fabrikker	89 %	Nära näringslivsorganisationer och statsorgan	City och nordsektorn (mot Hilleröd och Helsingör)
Föreningen af Fabrikanter og Grossister af Storkökkenmaskiner og Udstyr i Danmark	66 %	Nära varierad/specialiserad arbetskraft. Nära tunga transportleder. Nära avsättningsmarknaden.	Området vid ringmotorvägen.
Bryggeriföreningen	5 % 1)	Nära råvaror (vatten) Nära avsättningsmarknaden. Nära internationella kontakter. Nära näringslivsorganisationer och statsorgan.	Området vid ringmotorvägen och området vid godsjärnvägsringen. Likgiltigt, om det är i nord-, nordväst, väst eller sydsektorn.
Textilfabrikant-föreningen	17 % (1950: 33%)	Förr var närheten till hamn viktigast. Nu är tillgången till kvinnlig arbetskraft och möjligheten till kommunala subventioner viktigast. För småfirmor spelar ägarens bostad och personliga förhållanden stor roll.	Relativt likgiltigt.
Oliebranchens Fällesrepräsentation	78 %	Nära avsättningsmarknaden. Nära hamn och motorvägar.	Relativt likgiltigt. Idag finns Prövestenshamnen på Amager, men en ökande del av huvudstadsregionens oljeprodukter tillförs från oljehamnarna och raffinaderierna i Kalundborg och Skålskør (Stigsnäs).
Elektronikfabrikantföreningen i	71 %	Nära avancerad och specialiserad arbetskraft. Nära forskning. Nära statliga organ och näringslivsorganisationer.	Ej uppgivet.

Tab. 22. Översikt över svar på enkätundersökning angående industrilokalisering i Huvudstadsregionen, 1976.

Specifikt om handels- och transportarbetsplatsernas lokalisering inom Köpenhamnsregionen.

Inom handel och finans fanns 1969 2/3 av regionens sysselsatta inom Centralkommunerna, 1/5 i förortskommunerna och 1/10 i regionens ytterområden. Partihandeln (ca 1/4 av arbetsplatserna inom handel och finans) har en fördelning, som motsvarar handels- och finansbranscherna som helhet. Inom detaljhandel märks en differentiering: Urvalsvaruhandeln är relativt koncentrerad till Centralkommunerna. Inom finansverksamheten (1/5 av arbetsplatserna inom handel & finans) finns 85 % av regionens arbetsplatser i Centralkommunerna, och enbart i City ligger 50 %. Det finns en allmän tendens till spridning av handeln till förortscentra (som Lyngby, Rødovre och Høje Tåstrup), och en omläggning och koncentration av hela handeln. (77)

Tabell 23 visar den geografiska fördelningen av de sysselsatta inom handel och transport.

	Sysselsatta		Våningsyta i		m ² våningsyta per	
	Handel Finans	Transport	1000-tal m ² Hand./Fin.	Transp.	sysselsatt Hand./Fin.	Transp.
Köpenhamns inre stadsdelar	45.000	14.000	1.794	350	40	25
Övriga Köpenhamn samt Frederiksberg	63.000	20.000	1.854	607	30	30
Förstadskommunerna	38.000	11.000	1.446	411	38	37
Regionens ytterområden	21.000	7.000	979	165	47	24
Hela regionen	167.000	52.000	6.078	1.533	36	30

Tab. 23. Fördelningen av sysselsatta inom handels- och transportbranscherna i regionen 1969.

Källa: Egnspanrådet: "Skitse til regionplan", 1972.

1960-1970 ökade serviceyrkenas andel av huvudstadsregionens anställda från 53 % till 62 % (78). Inom regionen fördelade sig servicearbetsplatserna 1945, 1960 och 1970 enligt tabell 24:

År	Centralkommunerna	Härav i City	Regionen utanför Centralkommunerna	Totalt
1945	250.000	126.000	50.000	300.000
1960	298.000	134.000	108.000	406.000
1970	312.000	134.000	207.000	479.000

Tab. 21. Servicearbetsplatsernas fördelning i regionen 1945, 1960 och 1970.

Källa: H.E. Jörgensen & O. Bach: "Erhvervslokalisering i Hovedstadsområdet". Examensarbete vid IVTB 1975.

Dessa siffror avviker något från tabellerna 12 och 4 och visar därför något om statistikens ofullkomlighet, men de visar tendensen till växt i regionen utanför Centralkommunerna. En stor del av förskjutningen av servicesektorns lokalisering inom regionen hänger samman med befolkningsförskjutningen. (1960-1970 minskade Centralkommunernas folkängd med 111.000, medan folk-mängden i regionen utanför Centralkommunerna ökade med 240.000, varav 133.000 i Köpenhamns amt.) Att antalet servicearbetsplatser inom Centralkommunerna ändå har ökat tyder på ökad koncentration av icke-bostadsorienterad service i dessa kommuner.

Inom partihandeln finns en koncentration dels till Centralkommunerna, dels till de västra förortererna (se fig. 63).

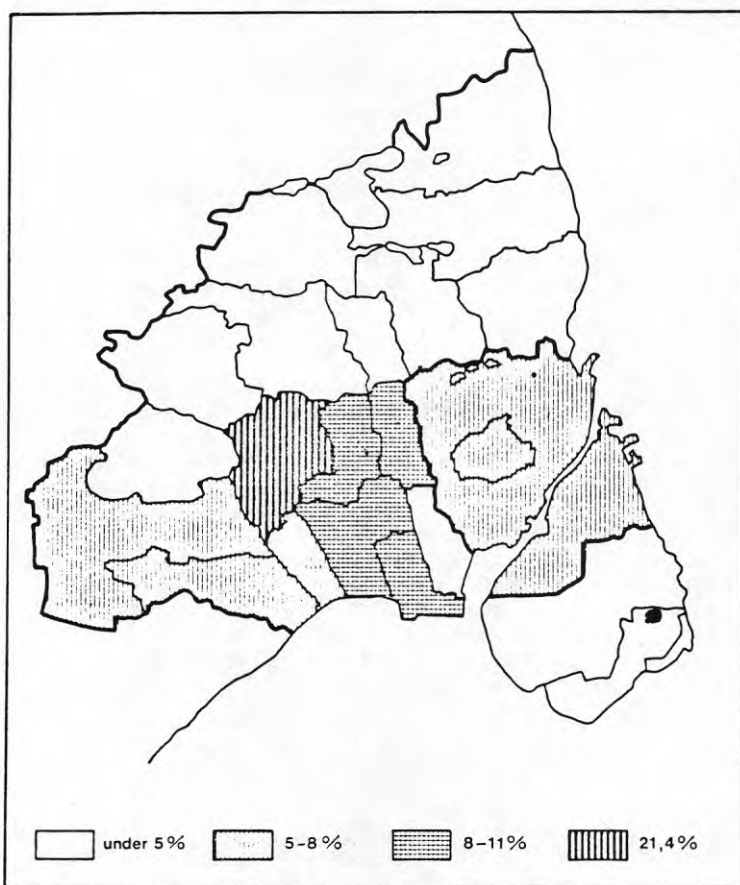


Fig. 63. Partihandelssysselsatta i % av samtliga sysselsatta fördelade efter arbetsplatskommun inom Centralkommunerna och Köpenhamns amt.

Källa: Landsplanlägningssekreteriatet (LPS): "Lokalisering af engroshandel og pengeinstitutter."

Också inom partihandeln finner vi en koncentration till färre och större företag. Detta betyder att företagen blir villiga

eller tvungna till att ge upp sin centrala lokalisering för att uppnå en bättre transporttillgänglighet och att denna utveckling i hög grad kommer att beröra dagligvarugrossister och grossister med ett stort lagerbehov, som levererar till produktion, och i mindre grad urvalsvarugrossister, som genomgående har mindre ytbehov och som p.g.a. förhållandet mellan värde och vikt är mindre känsliga för transportkostnaderna. (79)

"Egnsplanrådets Planlägningsafdelning" karakteriserade 1969 i sin rapport "Detailhandelen i Egnsplanområdet" regionens delområden med följande:

Det inre stadsområdet (i stort sett medeltidsstaden) hade 1957 25 % av regionens detaljhandelsomsättning. Området skall även i fortsättningen vara regionens och landets viktigaste detaljhandelscentrum.

Centralkommunerna utanför det inre stadsområdet har ca hälften av regionens befolkning. Detaljhandelsomsättningen har ökat långsammare än i regionens övriga delar.

Förstadskommunerna hade 1957-65 en befolkningsökning på 135.000 medan centralkommunerna minskade med 70.000. 30 % av inköpen sker i andra delar av regionen: mest i City.

Regionens ytterområden hade 1965 en detaljhandelsomsättning på 1.500 milj. d.kr., varav 85 milj. d.kr. i de sex städerna och 690 milj. d.kr. i dessas stadskärnor. Helsingör och Roskilde hade störst inköpscentra.

Ca 10-15 % av Citys arbetsplatsytor upptages idag av detaljhandel (80). Citys andel av regionens detaljhandelsomsättning sjönk från 25 % till 20 % 1957-68. 1968-75 minskade Citys andel av regionens butiksytor från 29 % till 25 % (16). År 1968 svarade cityområdets invånare för knappt 20 % av Citys detaljhandelsomsättning. 25 % av kunderna kom från "brokvarteren" och knappt 20 % från ytterdistrikten i Köpenhamns kommun, d.v.s. drygt 60 % av kunderna kom från Centralkommunerna. Hushåll från resten av regionen köper ca 20 % av sina urvalsvaror i City. (80) 1965-1975 minskade dagligvaruhandeln i City, medan urvalsvaruhandeln totalt sett höll sig på en konstant nivå. Det skedde dock en specialisering av urvalsvarorna i City, så att Citys betydelse för radio-, TV-, järn-, foto- och hushållsmaskinbranscherna minskade. (80)

En undersökning från KCC visar, att hälften av alla besök i City har inköp som huvudändamål, även om det ofta är "summan av möjliga upplevelser", som avgör, att inköpen sker i City. Idag kommer ca 1/3 av kunderna med bil, 1/3 i buss och 1/3 i S-tåg eller med cykel/till fots. Det finns en tendens till att en ökad bilism betyder att City används mindre som inköpscentrum. (80)

År 1968 fanns ca 500.000 m² detaljhandel i gamla staden och 100.000 m² i "Voldkvartererne". 1968-75 minskades butiksytan i City med 30.000 m² och antalet butiker med 350 st. (20 %) 1968-75 minskade antalet dagligvarubutiker i City från 487 till 269, medan antalet textil- och beklädnadsbutiker och övriga urvalsbutiker i det närmaste var konstant: 1011 resp.

1035. Dessa siffror döljer dock en branschförskjutning mot mer specialiserade varor. (80)

Institut for Centerplanläggning illustrerar detaljhandelsutvecklingen med följande tabeller:

	Dagligvaror	Textil/konfektion	Övr. urvalsvaror	Hela detaljhand.
City	634,7	759,5	920,7	2.134,9
Brokvarteren	2.045,7	505,2	634,3	3.134,9
Ytterdistrikten i Köpenhamns kommun samt förortskommunerna	3.441,5	524,8	735,3	4.701,6
Resten av regionen	1.441,1	237,2	299,9	1.978,3
Hela huvudstadsregionen	7.563,1	2.026,7	2.590,2	12.180,0

Tab. 25. Detaljhandelsomsättningens geografiska fördelning inom huvudstadsregionen 1968, i miljarder d.kr. (inkl. moms). Med "förortskommunerna" avses Köpenhamns amt samt Birkeröds, Farums och Hörsholms kommuner i Frederiksborgs amt.

Källa: KCC/ICP: "Hvad med City?", 1976.

	Dagligvaror		Textil, konfektion		Övriga urvalsvaror		Hela detaljhandeln	
	1957	1968	1957	1968	1957	1968	1957	1968
"Indre By"	8 %	5 %	46 %	42 %	25 %	21 %	19 %	15 %
"Voldkvartererne"	4 %	3 %	4 %	4 %	9 %	6 %	5 %	4 %
City	12 %	8 %	50 %	46 %	34 %	27 %	24 %	19 %

Tab. 26. Citys andel av Huvudstadsregionens detaljhandelsomsättning 1957 och 1968.

Källa: Institut for Centerplanläggning: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1975.

	1965	1970	1975
Dagligvarubutiker	487	389	269
Textil- och konfektionsbutiker	282	263	306
Övr. urvalsvarubutiker	729	683	727
Totalt	1.498	1.335	1.302

Tab. 27. (t.v.): Antalet butiker i City 1965-1975. Med City avses här Indre By Syd, innersta delen av Vesterbro samt Bredgade/St. Kongensgade-området.

Källa: Institut for Centerplanläggning: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?".

	Daglig- varor	Textil, konfektion	Övr. ur- valsvaror	Hela detalj- handeln
City	247 %	944 %	859 %	520 %
Brokvarteren	110 %	83 %	103 %	103 %
Ytterdistrikten inom Köpenhamns kommun	103 %	49 %	51 %	81 %
Köpenhamns amt	94 %	49 %	49 %	75 %
Frederiksborgs amt	123 %	58 %	59 %	95 %
Roskilde amt	115 %	63 %	58 %	91 %
Hela regionen	110 %	93 %	93 %	103 %

Tab. 28. Omsättning i % av konsumtionen i olika delar av huvudstadsregionen för olika detaljhandelsbranscher, 1968.

Källa: Institut for Centerplanläggning: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1975.

Bland Citys delcentra märks: Östergadeområdet med exklusiva varor och en äldre, köpstark kundkrets. Larsbjörnstråde-Studiestråde-Sct.Petersstråde med en yngre, kundkrets, ofta med en bestämd livsstil. Antikvitetsaffärer och konstgallerier är koncentrerade till ett bälte söder om Strøget samt i området Pilestråde-Møntergade-Gothersgade-Östergade. "Samlarbutikerna" ligger i området Fiolstråde-Skindergade-Gråbrødretorv.

Varuhuset fungerar som ett slags "magneter" för citybesök. Dock kommer 40 % av kunderna i varuhuset måndag-fredag direkt från arbetsplatserna i City och dess omedelbara närhet. Besöksfrekvensen i City är betydligt större, än vad som betingas av specialiserade inköp eller besöksmål. Detta gäller speciellt yngre befolkningsgrupper. (80)

Inköp av kunder boende i:	Daglig- varor	Textil, konfektion	Övr. ur- valsvaror	Hela detalj- handeln
City	36 %	10 %	11 %	18 %
Brokvarteren	13 %	31 %	26 %	24 %
Ytterdistrikten inom Köpenhamns kommun	10 %	23 %	19 %	18 %
Köpenhamns, Frede- riksborgs och Ros- kilde amt	36 %	31 %	39 %	35 %
Turister m.m.	5 %	5 %	5 %	5 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %

Tab. 29. Inköp i City (innanför sjöarna, d.v.s. Indre By + Voldkvartererne). Geografisk fördelning av kunder i City 1968.

Källa: Institut for Centerplanläggning: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1975

Boende i:	Daglig- varor	Textil, konfektion	Övr. ur- valsvaror	Hela detalj- handeln
City	90 %	95 %	95 %	92 %
Brokvarteren	6 %	52 %	40 %	21 %
Ytterdistrikten inom Köpenhamns kommun	5 %	45 %	35 %	19 %
Köpenhamns, Frede- riksborgs och Ros- kilde amt	6 %	20 %	21 %	12 %

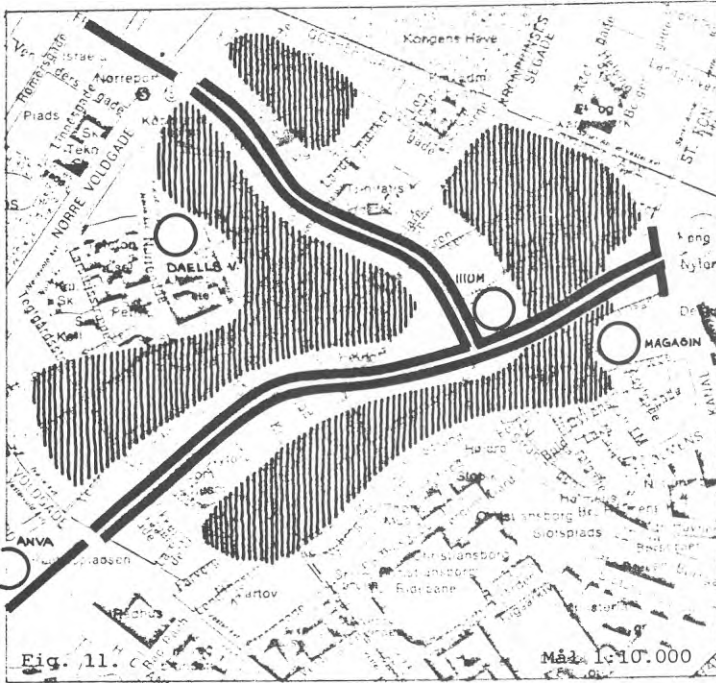
Tab. 30. Inköp i City (Indre By + Voldkvartererne). Cityinköpsens andel av den totala konsumtionen inom olika detaljhandelsbranscher för boende i olika delar av regionen.

Källa: Institut for Centerplanlægn.: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1976.

De fyra varuhusföretagen Magasin, Illum, Daells Varehus och Anva (kooperativt) har alla sina huvudavdelningar i Köpenhamns City. Illum och Magasin ligger i det traditionellt överordnade detaljhandelscentrat vid Strøgets norra del. De två tidigare varuhusen inom samma område, Crome & Goldschmidt och Fønnesbech, har upphört, och lokalerna är nu ombyggda till mindre specialbutiker. Daells Varehus ligger på Nørregade, relativt nära Nørreports S-tågsstation (den mest frekventerade S-tågsstationen i Köpenhamn), och Anva ligger på Vesterbrogade (nära Huvudbangården). På Vesterbrogade låg också tidigare varuhuset Havemann, som nu har upphört. Magasin har filialer i Lyngby, Rødovre, Århus och Odense och Illum har en filial i Slagelse. Magasin är via styrelseposter knutet till A.P. Möllerkoncernen och F.L. Schmidt, och Illum har köpts upp av engelskt kapital.

Fig. 64 visar med tjock linje huvudaffärsstråken i Köpenhamns City, med cirklar de fyra stora varuhusen och med skraffering zonerna med mindre, specialiserade butiker (t.ex. "samlarbutiker"), där lokalhyresnivån ofta är relativt låg. Kartan kan jämföras med markpriskartan fig. 53 på sid 163.

Den sammanlagda detaljhandelsytan i regionens olika delar 1960 och 1975 framgår av fig. 65. Man ser tydligt den stora tillväxten framför allt i Köpenhamns amts sydvästra del. En stor del av denna tillväxt beror troligen på det nya Høje Tåstrup Centret.



Antikvariater, antikvitetshandlere, mønhandlere og kunstgallerier.

Fig. 64. Butiksstruktur i Köpenhamns City (Indre By).
Från: ICP/KCC: "Hvad med City?", 1976.

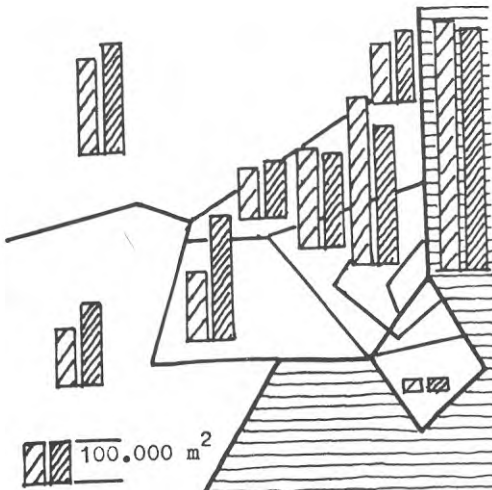


Fig. 65. Detaljhandelsytan i regionen 1960 och 1975.

Källa: Institut for Centerplanläggning: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1975.

Detaljhandeln i City präglas, som tidigare nämnts, av en förskjutning från dagligvaror till urvalsvaror. Inom urvalsvaruhandeln sker en specialisering: förfinade och lyxpräglade butiker avlöser efterhand mera traditionella urvalsvarubutiker, som foto- och järnhandlare. Bland de nya affärerna märks ett stort antal mode"boutiquer", som ofta har en kort livstid. Efterhand övertar större affärskedjor även de mindre modebutikerna. På Ströget i Köpenhamn har den svenska "Hennes/Mauritz"-kedjan redan fått ett dominerande inslag, med en lång rad små och större affärer. Typiska exempel på affärsspecialiseringen är de nya butikshusen "Cityarkaden", "Cityhusmarket" och "Wim-in", där tidigare varuhuslokaler fått ge plats åt flexibla mindre affärslokaler, ofta minimala, med en mycket hög hyra. Dessa butiker är i regel mycket specialiserade, och ofta har de karaktären av representationslokal eller "skyltfönster", t.ex. Husqvarnas och Texas Instruments lokaler i "Cityarkaden".

Detaljhandeln i regionen som helhet präglas av en omläggning och koncentration till färre, men större butikscentra. Denna process är ett resultat av strukturomvandlingen och kapitalkoncentrationen inom detaljhandeln.

Efter 1960 har självbetjäningbutikerna utvecklats i stor skala, och "över-disken-butikerna" trängs successivt undan. Dessutom har nya lågprisvaruhus uppstått, ofta beräknade för bilburna kunder, och lokaliserade nära de överordnade biltrafiklederna, men ofta sämre ur kollektivtrafiksynpunkt, och ofta med långa gångavstånd till bostadsområdena. Det sker samtidigt en stagnation av detaljhandeln i de äldre affärsgatorna inom förortsområdena. År 1965 fanns 351 snabbköpsaffärer och 14 snabbköpsaffärer i varuhus i Danmark. År 1974 hade antalen ökat till 867 resp. 116. Snabbköpen (varuhallarna) utgör ännu bara 3-4 % av det totala antalet butiker i Danmark, men de har 31 % av den totala livsmedelsomsättningen och 17 % av den totala detaljhandelsomsättningen. Utvecklingen i Danmark är ganska långt efter utvecklingen i Sverige, men man kan räkna med, att antalet småbutiker kommer att minska till hälften före 1985. (8)

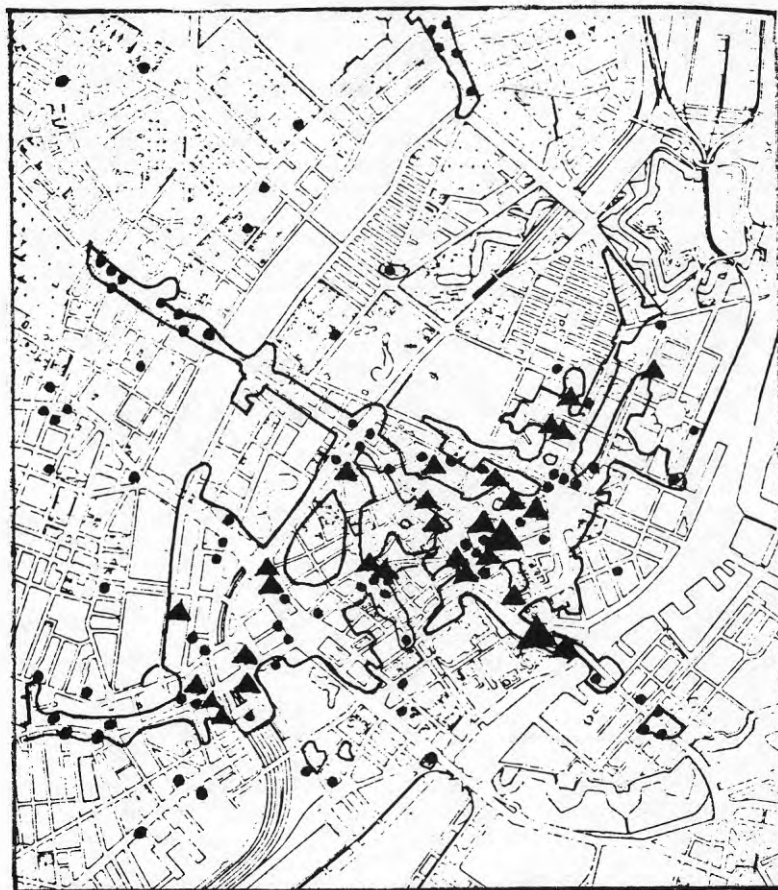
År 1965 fanns 168 snabbköpshallar och 7 snabbköp i varuhus i huvudstadsregionen. År 1974 var motsvarande siffror 350 och 37. Det finns idag endast 5 varuhus i regionen utanför Storköpenhamn (2 i Roskilde, 1 i Helsingör, 1 i Alleröd och 1 i Helsinge) och 27 i själva Storköpenhamn. Av varuhusen är tre "lågprisvaruhus", belägna i förstadskommunerna ("A til Z" i Ishøj, Bilka (ägt av A.P. Möller m.fl.) i Hundie och Obs! (Danmarks Brugsforeninger) i Tåstrup). Bilka ingår i det nya Hundie-centret och Obs! är knutet till det nya Høje Tåstrup-centret. Magasin har filialer i Rødovrecentret, i Lyngby och i Cirkelhuset vid Helsingørmotorvägen (möbler och mattor).

Det etableras förstadscentra av olika storlek. Störst är Tåstrup- och Lyngbycentren. Till de halvstora centren hör bl.a. Rødovrecentret, Albertslundscentret och Reberbanegade-centret på Amager. (82)

Småbutikerna tenderar försvinna, och gamla butikscentra avvecklas (t.ex. Lyngby Hovedgade, Hørsholms gamla affärsgata

och Hovedvejen i Glostrup), när de ligger i omedelbar närhet till nya förortscentra. Gamla centra kan dock till viss del fungera som "magneter" tillsammans med de nya centren. Det kommer även i framtiden att finnas vissa småbutiker; antingen specialiserade butiker med sådana varor, som kräver ett stort försäljningsarbete, och därför inte kan säljas i självbetjäningaffärer, dels "minimarknader" och kioskbutiker. I Danmark har inte jourbutiker och helgöppna butiker slagit igenom på samma sätt som i Sverige, p.g.a. att bestämmelserna om öppet-hållande är strängare i Danmark. Många av småbutikerna i framtiden kommer att ingå i större kedjeföretag eller vara filialer av större affärsföretag. Nya "lågprisvaruhus" kommer troligen att byggas i regionen, och även på Själland utanför huvudstadsregionen.

Bankerna är betydligt mera koncentrerade till City än detaljhandeln. Huvudkontoren för de största bankerna (Nationalbanken, Handelsbanken, Landmandsbanken/Den Danske Bank och Privatbanken) ligger alla i närheten av Holmens Kanal och de viktigaste statliga centralorganen. Utländska bankers Köpenhamnskontor ligger också i City, i närheten av ovan nämnda bankers huvudkontor. Bankfilialerna är lokaliserade på samma sätt som urvalsvaruhandel: de ligger i regel i anslutning till affärskoncentrationer, och ofta i hörnlägen mellan gator med stor shoppingtrafik. I City är antalet bankfilialer mycket stort. Som det framgår av fig. 66 ligger större delen av bankfilialerna i City inom området med markpriser på minst 1.000 d.kr./m².



- ▲ Börsen och Fondbörsen
- ▲ Huvudkontor eller köpenhamnskontor för banker
- Bankfilialer
- Gräns för område med markpriser på över 1.000 d.kr./m²

Fig. 66. Banker: huvudkontor och filialer i Köpenhamns City, 1975. (Både handelsbanker och sparbanker.)

Specifikt om övriga servicearbetsplatser lokaliserade inom Köpenhamnsregionen.

År 1969 var ca hälften av regionens arbetsplatser inom administration och fria yrken lokaliserade till Centralkommunerna, 1/4 till förstadskommunerna och ca 1/5 till regionen utanför förstäder. (83)

Egentlig administration, fria yrken och annan service har mindre ytanvändning per sysselsatt än sjukvård och sociala institutioner, vilket möjliggör en centralare lokalisering. Staten hade 1970 ungefär 4 milj. m² lokalyta i regionen, och väntas ha 7 milj. m² år 1985. Detta betyder ett behov av att uppföra 40.000 m² ny våningsyta till statliga arbetsplatser varje år. 3/4 av de nybyggda arbetsplatserna i City under senare år har varit statliga. Det privatfinansierade Gutenberghus (avtal från 1920-talet) byggdes först ut, när man kunde påräkna staten som hyresgäst. Under senare år har 350.000 m² arbetsplatsyta byggts längs hamnfronten, till största delen statliga arbetsplatser, och ytterligare 250.000 m² arbetsplatser projekteras, d.v.s. totalt etableras längs hamnfronten 50 % mera arbetsplatsyta, än vad City Vest-planen 1958 föreslog för Vesterbroområdet.

I kap. 7 har lokaliseringen av metropolfunktionerna genomgått och därmed också den överordnade administrationen och specialiserad service till denna. Det framgick, att koncentrationen till City är påfallande, även om under senare år en tendens till utflyttning till regionens mera perifera delar har uppstått. Den överordnade statsadministrationen tycks stanna kvar i City, och stora utvidgningsplaner finns, som ovan nämnts, bl.a. vid hamnfronten. Statens och organisationernas arbetsplatser intar en alltmer dominerande roll bland Citys arbetsplatser, medan en stor del av den mera rutinartade administrationen (t.ex. av mindre företag) och den rutinartade offentliga servicen (bl.a. den service, som är orienterad mot befolkningen) flyttar ut från City till regionens förstads- och ytterområden, och lokaliseras där tomtförhållandena eller närheten till arbetskraft eller kunder är bäst.

Den "fria yrkesverksamheten" består av olika slags verksamheter:

- Näringslivsinriktad service, t.ex. från advokater, ekonomer, konsulter och ingenjörer lokaliseras i närheten av sina kunder. Det betyder lokalisering antingen i City (för service åt sådana metropolfunktioner, som finns i City), i närheten av industriområden (för produktionsinriktad service), i närheten av forskning och utbildning (för forskningsinriktad service) etc. Egna företagare inom näringslivsorienterad service har dock större behov av Citylokalisering än större serviceföretag. I Köpenhamns City märks en koncentration av advokater och andra jurister i närheten av Strøget, ofta i äldre byggnader i närheten av större huvudkontor.
- Befolkningsorienterad service, t.ex. från advokater, läkare, tandläkare och frisörer lokaliseras ungefär som detaljhandel, d.v.s. i områden med många besökare. Detta betyder en koncentration till dels City, dels huvudgatorna i Brokvarteren, dels i lokala centra i förstäderna i regionens ytterområden.
- Konsthantverk och konstnärlig verksamhet har tendens till lokalisering i för hela regionens befolkning och för turister attraktiva områden. Dessa aktiviteter är av mycket specialiserad karaktär och kräver en lokalisering, där en liten andel av en geografiskt spridd befolkning ofta befinner sig.









-  Område präglat av detaljhandel.
-  Varuhus.
-  Område präglat av nöjen, hotell och restauranger.
-  Område med många resebyråer, flygbolagskontor m.m.
-  De största hotel-
len.
-  Gräns för området med markpriser på över 1.000 d.kr. per m².



Fig. 68. Delområden i City präglade av detaljhandel, nöjen och turistservice m.m.

-  Område med stort inslag av affärs- och sparbanks.
-  De stora affärsbankernas huvudkontor.
-  Områden med många huvudkontor för danska eller utländska storföretag.
-  Områden med många kontor för försäkringsbolag och diverse kreditinstitutioner.
-  Gräns för området med markpriser på över 1.000 d.kr. per m².

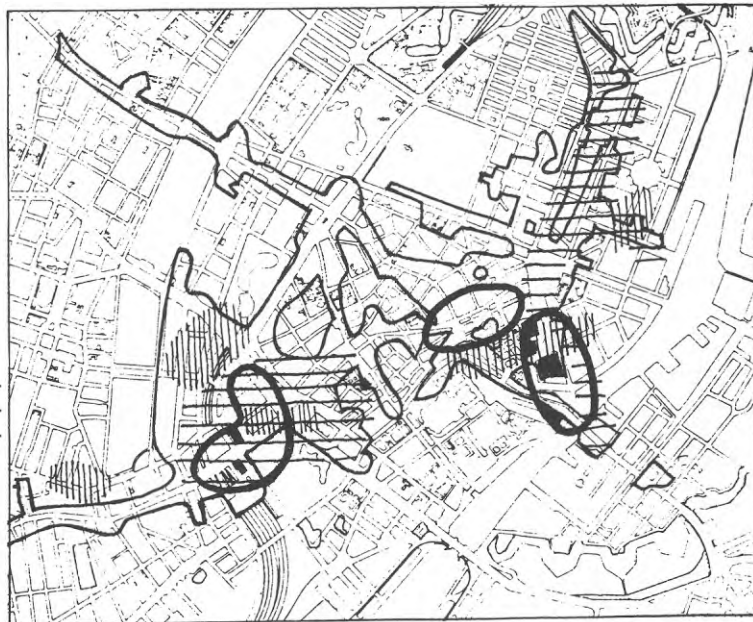


Fig. 69. Delområden i City präglade av finansiell verksamhet och av storföretagens huvudkontor.

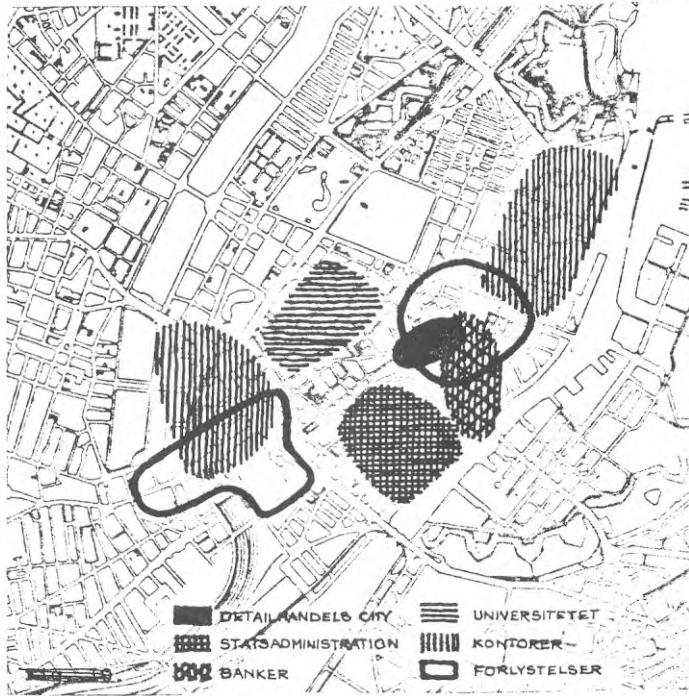


Fig. 72. Institut for Centerplanlägnings cityuppfattning från rapporten "Detailhandlen i egnsplanområdet, statusrapport 1968".

Från: ICP/KCC: "Hvad med City?", 1976.

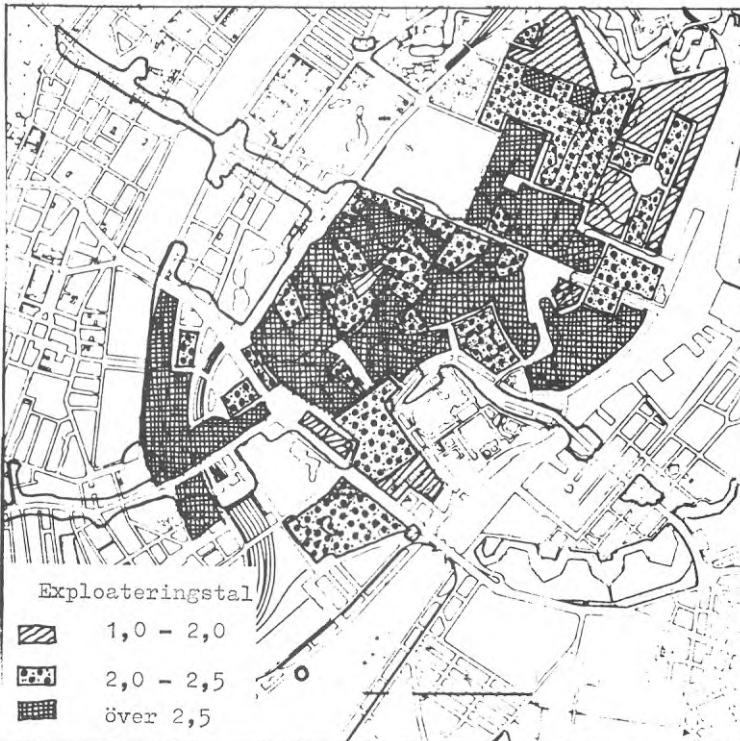


Fig. 73. Exploateringsavtalets variation inom "Indre By" och "Vestervold".
Exploateringsstal=Våningsytan delad med tomtytan (inklusive "tilläggsytor").

De illustrerade olika cityuppfattningarna skiljer sig inte mycket från varandra. Citys uppdelning i funktionella delområden är ganska klar och tydlig. Det är också tydligt, att en mycket stor del av de utpräglade metropolfunktionerna i City (huvudkontor, organisationer, statsledning, viktig turistservice och stora varuhus och affärer) ligger inom den del av City, som har markpriser på över 1.000 d.kr. per m² (taxeringsvärdet). Mindre företag, verksamheter med lokala marknader och bostäder trängs bort från dessa dyra tomter. Inom City finns tre karakteristiska delområden:

1) Området Christiansborg - Börsen - Holmens Kanal - Kgs. Nytorv - Amaliegade.

Detta område är Danmarks viktigaste ekonomiska och politiska beslutscentrum. Inom detta område finns Nationalbanken, de tre storbankernas huvudkontor, större delen av statens centraladministration, huvudkontoren för A.P. Möller-koncernen, östasiatisk Kompagni och andra storföretag, flera försäkringsbolag samt danska huvudkontor för flera stora oljebolag.

Området består av två delar: Kvarteren vid Kgs. Nytorv - Amaliegade - Sct. Annæ Plads är ett sedan länge etablerat prestigeområde med många äldre palats, som nu innehåller huvudkontor för storföretag (i synnerhet rederier), ambassader, "finare" bransch- och intresseorganisationer och prestigebetonade hotell (d'Angleterre). Närheten till kungaslottet Amalienborg har betytt mycket för områdets karaktär. Kongens Nytorv är också sedan gammalt ett kulturcentrum för borgerskapet, med Det Kongelige Teater, Charlottenborg, lyxbutiker och lyxrestauranger. Kvarteren omkring Holmens Kanal och fram till Börsen och Christiansborg är ett utpräglat finanscentrum, och präglas dels av äldre kontorspalats, dels av nya kontorsbyggnader i glas och betong.

Markpriserna i området mellan Amaliegade och Christiansborg är lägre än i detaljhandels-city och än i området vid Rådhuspladsen-Vesterport. Detta beror möjligen främst på, att området har etablerats som cityområde tidigare, och att områdets stora markägare; storföretagen, bankerna och staten, har dominerat ägostrukturen så mycket, att spekulation och markprisstegring inte har varit aktuell. Markprisnivån varierar från knappt 1.000 d.kr. per m² till 3.000 d.kr. per m².

2) Området vid Rådhuspladsen - Vesterport - Huvudbangården - Sct. Jörgens Sö.

Bortsett från kvarteren vid Rådhuspladsen har större delen av områdets bebyggelse uppförts efter 1930. Den sena cityutvecklingen kan vara en av orsakerna till de höga markpriserna. Vid Frihedsstøtten finns Danmarks dyraste tomt: 10.000 d.kr. per m².

Området är överordnat centrum för regionens kollektivtrafik (Rådhuspladsens busslinjer, Huvudbangården) och för internationella persontrafikmedel (SAS-terminalen och Huvudbangården). Området präglas i hög grad av turistfunktioner, som hotell, restauranger, nöjen, resebyråer och flygbolag.

En stor del av näringslivsorganisationerna och de centrala fackliga organisationerna finns inom området, speciellt i den nya bebyggelsen omkring Nyropsgade. Lantbruksorganisationerna är kraftigt koncentrerade till Axelborg och "Buen". Rådhuset är centrum för den kommunala administrationen.

Det stora antalet servicefunktioner för affärsresande och turister ger området en prägel av aktivitet både dag och natt.

3) Utpräglade affärsstråk: "Ströget", Köbmagergade och "Brogatorna".

Ströget och Köbmagergade är Köpenhamns överordnade detaljhandelscentra, och Ströget mellan Højbro Plads och Kongens Nytorv domineras av varuhuset Illum och Magasin samt butikshuset "City Arkaden" (f.d. Crome & Goldschmidt). "Brogatorna", d.v.s de gamla huvudgatorna från City radiellt ut genom "Brokvarteren" är också präglade av många butiker, samt bankfilialer. De inre delarna av Österbrogade, Nørrebrogade, Vesterbrogade och Torvegade-Amagerbrogade samt Istedgade är utlöpare av Citys detaljhandelscentrum, men har också prägel av service till områdenas lokala invånare. Markpriserna på "Brogatornas" inre delar är ca 1.000 d.kr. per m² och på Ströget och Köbmagergade varierar markpriserna mellan ca 1.500 och 4.500 d.kr. per m².

BEFOLKNINGSUTVECKLING INOM KÖPENHAMNSREGIONEN.

Absoluta befolkningsciffror.

Huvudstadsregionens andel av landets invånare ökade från 31,8 % år 1940 till 33,3 % år 1950 och 34,7 % år 1960. Andelen av landets sysselsatta var något högre: 34,1 % år 1940 och 35,6 % år 1960. År 1965 hade huvudstadsregionen 7 % av landets yta, 36 % av befolkningen, 45 % av industriarbetsplatserna, 45 % av övriga enskilda arbetsplatser (bortsett från primärnäringsar) och 50 % av den offentliga sysselsättningen. Danmark är det europeiska land - bortsett från Österrike - som har störst befolknings- och arbetskraftskoncentration till huvudstadsregionen. Befolkningstillväxten i Huvudstadsregionen var 1950-1955 1,2 % - 1,7 % per år, men 1955-1970 var den under 1,1 % per år. Hela Själlands befolkningstillväxt var 1950-1969 0,9 - 1,2 % per år, och 1965-1970 över 1,3 % per år. (84) Folkmängden i regionen var under många år starkt stigande. Enbart under 1960-talet ökade folkmängden med 10 %. Från omkring 1970 har en stagnation börjat och under åren 1972-1975 hade regionen en nettoutflyttning på 25.000 personer. Utflyttningen beror bl.a. på ett ökat antal utflyttade industriella produktionsenheter och på att det uppstår ett ökat antal offentliga arbetsplatser också i landsorten, när landsortens offentliga service utbygges. 1/1 1975 hade Köpenhamnsregionen som helhet 1.766.654 invånare. Ca 20 % av regionens befolkning bodde i "Köpstads"ringen Helsingör-Hilleröd-Frederikssund-Roskilde-Köge med omnejd och ca 80 % bodde inom själva Storköpenhamns sammanhängande bebyggelse. Av dessa bodde ca hälften i Centralkommunerna och hälften i förstadskommunerna. Centralkommunerna hade således ca 1/3 av regionens invånare, mot hälften år 1960. 1954-1975 sjönk Köpenhamns kommuns invånareantal från ca 800.000 till ca 600.000. Efter 1960 har det också skett en märkbar folkminskning i förstäderna innanför ringmotorvägen. Inom Köpenhamns kommun är antalet bostäder dock i det närmaste konstant trots folkminskningen, och inom regionen väntas antalet bostäder öka från 736.000 år 1974 till 817.000 år 1980, trots att befolkningen stagnerar. (85) Befolkningens fördelning på delområden inom regionen 1960, 1970 och 1975 framgår av tabellerna 31 och 32.

	26.9.1960	9.11.1970	1.1.1975
City	65.000	53.000	45.000
Brokvarteren inkl. Frederiksberg	499.427	430.284	390.569
Ytterdistrikten i Köpenhamns kommun	271.430	241.936	220.809
Utbyggda förstadskommuner	440.465	505.458	485.939
Ej färdigutbyggda förstadskommuner inom Köpenhamns amt, samt Farums, Birkeröds och Hörsholms kommuner inom Frederiksborgs amt	77.993	160.110	199.864
Resten av regionen	239.681	362.416	424.649
Hela regionen	1.494.000	1.753.000	1.766.654

Tabell 31. Folkmängden i regionens delområden 1960, 1970 och 1975.

Det framgår av tabellen, att hela regionens folkmängd ökade med 272.000 1960-1975, varav endast 13.000 1970-1975. Dessa siffror innehåller förskjutningar: Storköpenhamn (inkl. förstadskommunerna) minskade totalt sin befolkning med 12.000 1960-1975 (ökning 37.000 1960-1970 och minskning 49.000 1970-1975), medan resten av regionen ökade med 185.000 inv. 1960-1975, varav 63,000 1970-1975.

	26.9.1960	9.11.1970	1.1.1975
City	4,1 %	3,0 %	2,6 %
Brokvarteren inkl. Frederiksberg	31,3 %	24,6 %	22,1 %
Ytterdistrikten i Köpenhamns kommun samt förstadskommuner (Köpenhamns amt samt Farums, Birkeröds och Hörsholms kommuner i Frederiksborgs amt)	49,6 %	51,7 %	51,3 %
Resten av regionen	15,0 %	20,7 %	24,0 %
Hela regionen	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Tabell 32. Befolkningens procentuella fördelning i regionen 1960, 1970 och 1975.

Källa: ICP/KCC: "Hvad med City?", 1976.

Befolkningsutvecklingen illustreras av figur 74 och bostadsutvecklingen av figur 75.

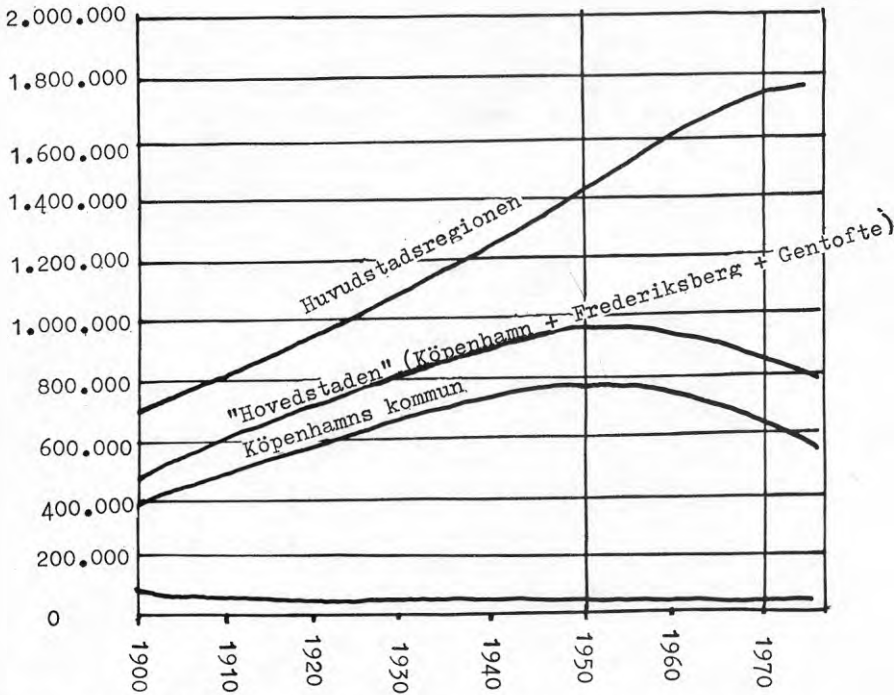


Fig. 74. Befolkningsutvecklingen i Köpenhamnsregionen 1900-1975.

Källa: Lars Andkjær Petersen, Sören Plum och Benedicte Weber: "Centralisering og storbyväkst i Köbenhavn". Examensarbete vid Inst. IV, arkitektskolan i Köpenhamn, 1975.

Antal bostäder

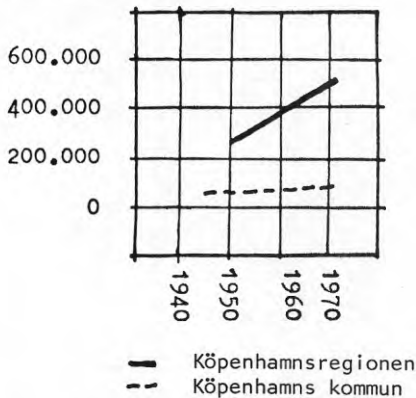


Fig. 75. Bostadsutvecklingen i Köpenhamnsregionen och Köpenhamns kommun efter 1945.

Källa: Sören Plum, Benedicte Weber och Lars Andkjær Petersen: "Centralisering og storbyväkst i Köbenhavn". Examensarbete vid Inst. IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1975.

Sociala skillnader mellan olika delar av regionen.

Det är speciellt yngre familjer, som flyttar ut från Köpenhamns kommun, medan ensamstående och äldre stannar kvar. År 1975 beboddes över 50 % av Köpenhamns 288.000 lägenheter av ensamstående, medan 40 % beboddes av gifta par. Skillnaderna i inkomstnivå mellan Huvudstadsregionen (traditionellt högre inkomster) och resten av landet tenderar att minska. Genomsnittsinkomsten i Köpenhamns kommun minskar relativt: 1963 var den 4 % över riksgenomsnittet och 1973 16 % under. Inom Köpenhamn och Frederiksbergs kommuner är inkomstnivån högre i de yttre än de inre delarna. (Oberoende av inkomsterna har äldre, ensamstående personer en lägre konsumtion än andra. Utvecklingen har medfört att köpkraften runt City under senare år har minskat, och att Citys betydelse som lokalt köpcentrum därför också minskat.)

Utflyttningen är särskilt omfattande från Brokvarteren. Hälften av befolkningsutflyttningen går till ytterdistrikten inom Köpenhamns kommun, och hälften går till andra kommuner, speciellt till förstadskommunerna. Andelen av befolkningen inom Köpenhamns kommun, som är 60 år gamla eller däröver, ökade 1960-1975 från 18,6 % till 28,5 %. Samtidigt minskade andelen barn i åldern 0,14 år från 19,0 % till 13,9 %. Samtidigt med ändringarna i ålderssammansättningen har det i Köpenhamns kommun skett en förskjutning mellan olika typer av hushåll. Antalet äkta par har 1965-1975 minskat med ca 25 %. Antalet änklingar, änkor, frånskilda och ogifta personer över 20 år, som 1965 var 195.000 personer, eller 28 % av kommunens invånare, har däremot ökat till 215.000 personer eller 38 % av kommunens invånare år 1975. (86)

Befolkningens åldersfördelning inom Köpenhamns kommun 1960 och 1975 illustreras av figur 76.

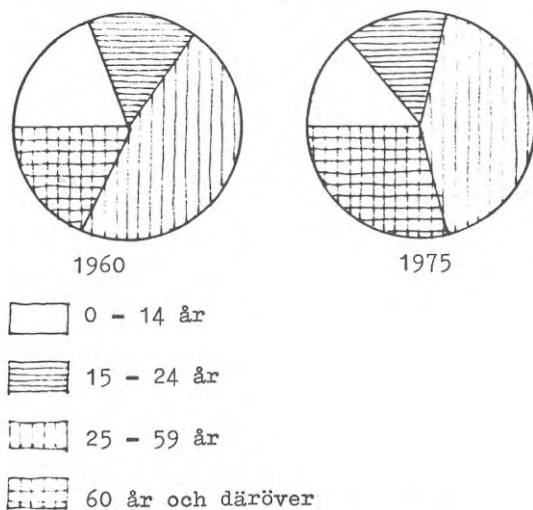


Fig. 76. Befolkningens åldersfördelning inom Köpenhamns kommun 1960 och 1975.

Källa: Institut for Centerplanlægning: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1975.

Tab. 33 och 34 visar lägenheternas fördelning på hushållstyper i Köpenhamns kommun år 1965, 1970 och 1975.

	27.9.1965	9.11.1970	1.1.1975 (uppskattning)
Gifta sammanboende	98 %	98 %	98 %
Änklingar	83 %	88 %	90 %
Änkor	92 %	95 %	98 %
Frånskilda män	45 %	54 %	65 %
Frånskilda kvinnor	89 %	88 %	90 %
Ogifta män över 20 år	23 %	38 %	60 %
Ogifta kvinnor över 20 år	53 %	66 %	80 %

Källa: Folkräkningarna 1965 och 1970, samt Danmarks Statistik.

Tabell 33. Andelen av de olika hushållstyperna med egen lägenhet i Köpenhamns kommun år 1965, 1970 och 1975.

Källa: ICP/KCC: "Hvad med City?", 1976.

	27.9.1965	9.11.1970	1.1.1975 (uppskattning)
Gifta sammanboende	150.600	135.000	117.500
Änklingar	9.400	9.700	9.500
Änkor	40.300	43.700	44.000
Frånskilda män	9.000	12.800	14.500
Frånskilda kvinnor	28.600	30.300	28.000
Ogifta män över 20 år	9.700	19.700	33.500
Ogifta kvinnor över 20 år	24.300	32.400	41.000
Övriga lägenheter	5.900	1.600	-
Totalt	277.800	285.200	288.000

Tabell 34. Lägenheternas fördelning på hushållstyper i Köpenhamns kommun.

Källa: ICP/KCC "Hvad med City?", 1976.

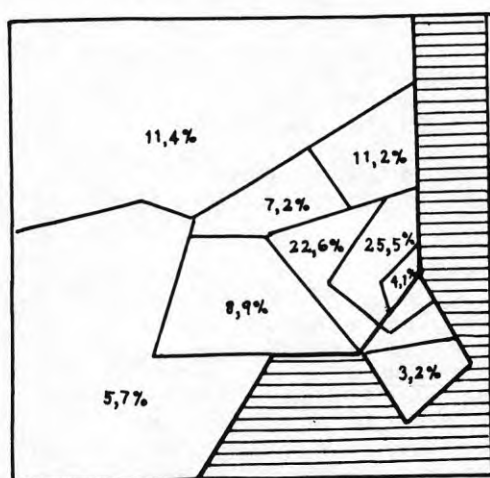


Fig. 77. Befolkningens fördelning i Huvudstadsregionen 1960.

Källa: ICP/KCC: "Hvad med City?", 1976.

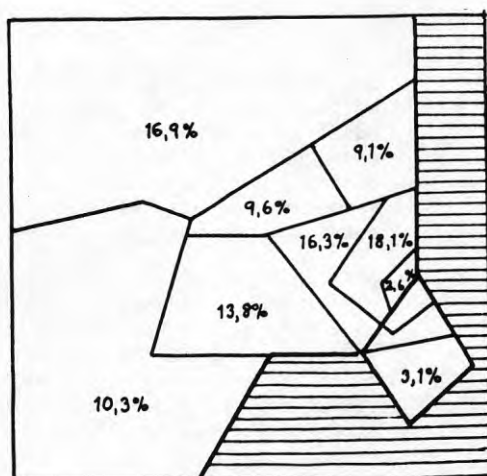


Fig. 78. Befolkningens fördelning i Huvudstadsregionen 1975.

Källa: ICP/KCC: "Hvad med City?", 1976.

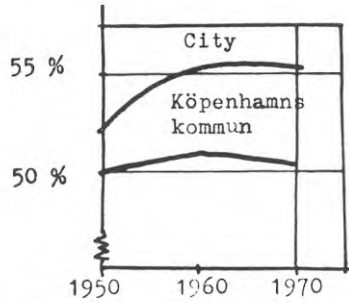


Fig. 79. De yrkesaktivas andel av den totala befolkningen i Köpenhamns kommun och Köpenhamns City.

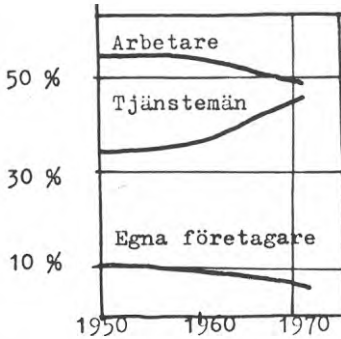


Fig. 80. De yrkesaktivas sociala fördelning i Köpenhamns kommun.

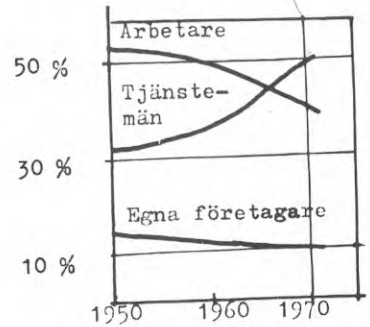


Fig. 81. De yrkesaktivas sociala fördelning i Köpenhamns City.

Källa till fig. 77-81: Sören Plum, Benedicte Weber och Lars Andkjær Petersen "Centralisering og storbyvækst i København". Examensarbete vid Inst. IV, Arkitektuskolan i København, 1975.

Det är tydligt, att det sker en kraftig ökning av gruppen ogifta personer över 20 år. Lägenheter tillhörande denna kategori hushåll har ökat från ca 40.000 till ca 75.000 i Köpenhamns kommun åren 1965-1975, och omfattar också ogifta sammanboende. Tendensen är, att andelen ensamstående och ogifta inom Köpenhamns kommun kommer att öka även i framtiden, och speciellt i Brokvarteren.

Befolkningens fördelning efter arbetsställning (egna företagare, tjänstemän och arbetare) är olika i regionens olika delar: De egna företagarna har en klar övervikt i Nordsektorn som helhet, i City och i "Köpstadsringen". På brokvarteren och på Amager är de relativt underrepresenterade. Tjänstemännen har en viss överrepresentation i Nordsektorn och i de inre, färdigutbyggda förstadskommunerna, men en tydlig underrepresentation i brokvarteren. Arbetarna följer ett bosättningsmönster, som är motsatsen till de egna företagarnas: Koncentration till väst- och sydvästsektorerna, till Amager och brokvarteren. I City är den yrkesaktiva delen av befolkningen större än i resten av kommunen (se fig. 79). Bland de yrkesverksamma i City har andelen arbetare

och egna företagare sjunkit efter 1950, och andelen tjänstemän har ökat, också jämfört med kommunen som helhet (se fig. 80 och 81). Den ökande andelen tjänstemän i City beror bl.a. på att typiska arbetarbostäder är bortsanerade eller moderniserade till dyrare bostäder, t.ex. vid Åbenrå, Borgergade, Bremerholm och Rigensgade, och på att service- och administrationsfunktionernas andel av arbetsplatserna i City har ökat kraftigt.

Det är typiskt, att de områden, som har den största andelen arbetare också har den största befolkningstätheten, den dåligaste bostadsstandarden och de dåligaste friyreförhållandena. Segregationen inom Storköpenhamn framgår av figurerna 82 och 83. Segregationen innebär ofta en ond cirkel: områdena med lägst inkomstgrupper och sämst bostadsförhållanden (t.ex. Nørrebro och Vesterbro) har också de äldsta och dåligaste skolorna, de största hälsovårds- och socialvårdsproblemen och den svagaste kommunala ekonomin.

I fig. 84 och fig. 85 illustreras den genomsnittliga skattepliktiga inkomstens variation inom olika delar av regionen, samt biltäthetens variation. Det finns tydligen inget direkt samband mellan skattepliktig inkomst och biltäthet.

I fig. 88 visas hur den genomsnittliga inkomsten per bostad varierade inom olika delar av centralkommunerna 1967 och 1975. Det framgår klart en socialsegregation: Utpräglade låginkomstområden och utpräglade höginkomstområden. I tab. 40 och tab. 41 illustreras de socialskillnaderna både mellan olika koncentrisk delar av regionen och olika radiella delar av regionen.

I förhållande till hela Danmark har huvudstadsregionen relativt flera i yrkesaktiv ålder (25-60 år), större andel yrkesaktiva, större andel inom administration/fri yrkesverksamhet och handel/omsättning, flera tjänstemän, färre egna företagare och flera facklärda arbetare. Dessutom flera med över 80.000 d.kr. i årsinkomst och flera med 12.000 - 20.000 d.kr. i årsinkomst. (87)



Fig. 82. Social status hos befolkningen i olika kommuner inom Storköpenhamn, Fördelningen mellan arbetare (arbejdere), tjenstemän (funktionärer) och egna företagare (selvständige).



Fig. 83. Genomsnittsinkomst per yrkesaktiv i olika kommuner i Storköpenhamn.

Källa till fig. 83 och 83: Afd. B: "Om boligproblemet", ark. skolan, 1971.

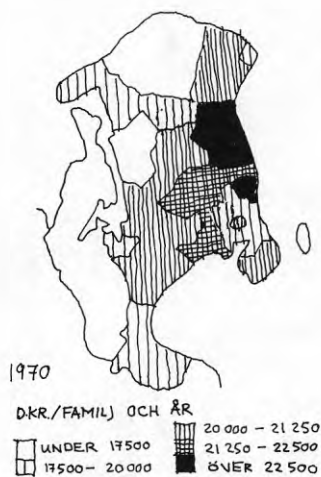


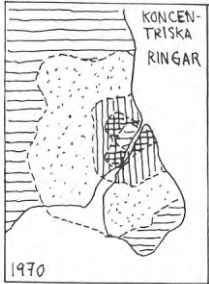
Fig. 84. Genomsnittlig skattepliktig inkomst i olika delar av huvudstadsregionen.

Fig. 85. Antalet bilar per 1000 inv. i olika delar av huvudstadsregionen.

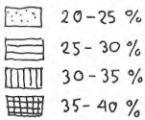
Källa till fig. 84 och fig. 85: Inge Kalish, Morten Lind, Anette Kristensen, Torsten Nielsen: "Stenlöse i regional sammenhaeng", examensarbete vid Inst. IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976. (s. 237)

1970	HELA BEFOLK- NINGEN		YRKES- AKTIVA 1 %		ARBETSSTÄLLNING											
	ABSOLUT	1 % AV REG- BEF.	1) 1 % AV HELA BEFOLKN.		EGNA FÖRETAGARE		TJÄNSTE- MÄN		FACKLÄRDA ARBETARE		OFACKLÄRDA ARBETARE		ARBETARE, TOTALT		Σ	
			1)	2)	1)	2)	1)	2)	1)	2)	1)	2)	1)	2)	1)	2)
CITYS KARNA CITY + RING 1	46 849	2,7	56,9	5,4	9,4	22,2	39,1	6,4	11,2	22,3	39,2	28,7	50,4	56,3	98,9	
CITY	52 607	3,0	54,3	5,8	10,6	26,8	49,4	5,3	9,7	15,7	28,9	21,0	38,6	53,6	98,6	
RING 1	135 023	7,7	50,8	3,1	6,1	18,1	35,7	7,4	14,5	21,7	42,8	29,1	57,3	50,3	99,1	
RING 2	413 812	23,7	50,1	3,8	7,7	23,2	46,2	7,1	14,2	15,3	30,6	22,4	44,8	49,4	98,7	
RING 3	493 833	28,2	51,8	4,8	9,2	26,3	50,7	7,4	14,3	12,4	23,9	19,8	38,2	50,9	98,1	
YTRE RING	653 392	37,4	48,7	5,7	11,6	23,0	47,2	6,5	13,3	12,3	25,3	18,8	38,6	47,5	99,5	
HELA REGIONEN	1 748 667	100,0	50,2	4,8	9,5	23,7	47,2	6,9	13,8	13,8	27,7	20,8	41,4	49,2	98,1	
SEKTOR N	430 826	24,6	48,6	6,1	12,5	25,1	51,8	5,6	11,6	10,5	21,7	16,1	33,3	47,3	97,6	
SEKTOR NV	464 708	26,6	49,9	4,1	8,3	22,0	44,1	7,5	15,1	15,3	30,7	22,8	45,8	48,9	98,2	
SEKTOR SV	625 593	35,8	51,0	4,6	9,0	23,8	46,8	7,2	14,0	14,4	28,2	21,6	42,2	50,0	98,0	
SEKTOR S	174 933	10,0	51,8	3,6	7,0	23,3	44,9	8,1	15,6	16,0	31,0	24,1	46,6	51,0	98,5	

1960	HELA BEFOLK- NINGEN		YRKES- AKTIVA 1 %		ARBETSSTÄLLNING									
	ABSOLUT	1 % AV REG- BEF.	1) 1 % AV HELA BEF.		EGNA FÖRETAGARE		TJÄNSTE- MÄN		ARBETARE		Σ			
			1)	2)	1)	2)	1)	2)	1)	2)				
CITYS KARNA CITY + RING 1	62 264	3,9	56,5	7,1	12,5	16,6	29,5	32,3	57,2	56,0	99,2			
CITY	230 246	14,5	53,0	5,3	10,0	16,9	31,8	30,4	57,3	52,6	99,1			
RING 1	64 809	4,1	54,9	7,7	14,0	21,8	39,7	24,9	45,4	54,4	99,1			
RING 2	165 437	10,4	52,3	4,4	8,5	14,9	28,5	32,5	62,2	51,8	99,2			
RING 3	463 353	29,2	51,7	5,4	10,5	20,1	39,9	25,6	49,6	51,1	99,0			
RING 3	474 424	29,9	48,4	5,7	11,8	21,3	44,0	20,8	43,0	47,8	98,0			
YTRE RING	421 235	26,5	44,3	7,8	17,9	15,2	34,4	20,4	46,2	43,4	98,3			
HELA REGIONEN	1 589 258	100,0	49,0	6,1	12,5	18,7	38,1	23,6	48,2	48,4	98,8			
SEKTOR N	398 923	25,1	46,1	7,5	16,3	20,2	43,8	17,7	38,5	45,4	98,6			
SEKTOR NV	420 542	26,5	49,0	5,3	10,9	16,7	34,1	26,4	53,9	48,4	98,9			
SEKTOR SV	526 795	33,1	49,4	6,1	12,3	18,6	24,1	24,1	48,9	48,8	98,8			
SEKTOR S	174 933	11,2	51,5	4,7	9,0	19,6	23,1	27,1	52,7	51,0	99,0			



OFACKLÄRDA ARBETARES ANDEL AV DE YRKESVERKSAMMA



UPPDELNING PÅ RINGAR



UPPDELNING PÅ SEKTORER

Tab. 35-36 och fig. 86 och 87. Befolkningens sociala fördelning i Köpenhamnsregionen 1960 och 1970. Befolkningen uppdelad på egna företagare, tjänstemän samt facklärd och ofacklärd arbetare, och geografiskt fördelad på koncentrisk och radiella delar av regionen. Regionens uppdelning är densamma som i fig.

Källa: Lars Andkjær Petersen, Sören Plum och Benedicte Weber: "Centralisering och storbyväxt i Köbenhavn", examensarbete vid Inst. IV, arkitektskolan i Köpenhamn, 1975.

Av tabellerna och figurerna ovan framgår, att endast den yttre ringen (de yttre förstäderna och regionens periferi) har ökat sin andel av regionens befolkning 1960 - 1970. Ring 3 (de inre förstäderna) har absolut ökat sin folkmängd något, men den relativa andelen av regionens folkmängd har minskat. Dessutom märks en relativ förskjutning av tillväxten till sektor Sydväst.

Vidare framgår det av tabellen, att andelen egna företagare (som

har minskat i landet som helhet 1960 - 1970) är störst i sektor Nord och minst i sektor Syd av sektorerna, och av ringarna är andelen störst i City och den yttre ringen, och minst i ring 1. För arbetarna är tendensen den motsatta. Andelen tjänstemän är störst i City och i sektor Nord. Det framgår att nordsektorn är en "överklasssektor", och att speciellt sydsektorn är en "arbetarsektor".



Fig. 88. Index för inkomst per hushåll år 1967 och 1975. Genomsnittsinkomster i Köpenhamns kommuns olika distrikt samt Frederiksberg. Index för hela Köpenhamns kommun = 100. Siffrorna inom parentes är från 1967, de övriga från 1975.

Källa: ICP/KCC: "Hvad med City?", 1975.

	Index: Hela landet = 100	
	1963	1973
Köpenhamns kommun	104	86
Frederiksbergs kommun	122	107
Köpenhamns amt	137	136
Frederiksborgs amt	113	126
Roskilde amt	109	122
Hela regionen	116	112
Hela landet	100	100

Tab. 37. Genomsnittsinkomst per hushåll i regionen 1963 och 1973.

Källa: ICP/KCC: "Hvad med City?", 1975.

TRAFIK OCH PENDLING.

Regionens utåtriktade trafikförbindelser.

Flygtrafiken.

I kapitlet "Köpenhamn som metropol - 'kraftcentrum', externa "utvecklingsfaktorer" behandlades under avsnittet "Lokalisering av metropolfunktioner" olika trafikslags betydelse för metropolen, och betydelsen av regionens interna resp. utåtriktade trafikförbindelser diskuterades. Speciellt behandlades flygtrafikens utveckling och betydelsen av Kastrups flygplats. Därför skall flygtrafiken inte genomgå närmare i detta avsnitt, men i följande avsnitt genomgå mera ingående sjöfartens och hamnens betydelse, samt väg- och järnvägsförbindelsernas betydelse. Dessa avsnitt kan läsas som en fortsättning på det ovan nämnda avsnittet om flyget.

Hamnens och sjöfartens utveckling.

Köpenhamns hamn är ett exempel på en storstadsfunktion under snabb förändring. Hamnens betydelse som export- och importhamn har minskat mycket under senare år, vilket både kan bero på att de materiella varutransporterna inte längre är knutna till metropolerna på samma sätt som förr, och på de vikande konjunkturerna.

Hamnens betydelse för metropolen minskar. Det är inte längre nödvändigt, att metropolen är centrum för den materiella varutransporten, när de materiella arbetsprocesserna i ökande grad avskiljes från de styrande/beslutande/planerande processerna. Detta behöver dock inte betyda, att den materiella varutransporten, t.ex. sjöfarten, inte alls har någon betydelse för metropolerna. Det uppstår en arbetsdelning mellan storstäder, och för vissa storstäder spelar hamnen en stor roll också för stadens metropolställning. Detta hänger samman med utvecklingen inom hela den materiella varutransporten.

Den kraftigt växande världshandeln har lett till kraftigt växande varutransport, både över kortare och längre avstånd. I mitten av 1960-talet slog containertransporten igenom. Containers transporteras med den mest gynsamma kombinationen av väg-, järnvägs och sjötrafik (och i viss utsträckning flygtrafik) om möjligt "från dörr till dörr". Sjöfarten ombesörjes av snabba, större och mera specialiserade fartyg (som bidrar till att minimera transporttiden) och hamnuppehållen görs så korta som möjligt. Detta gäller både för containerfartyg och tank- och malmfartyg. Utöver containersystemet utvecklas för styckegodstrafiken "roll-on-roll-off"-systemet och automatiserade lastningssystem.

De nya transportformerna leder till, att den långväga sjötrafiken i ständigt högre grad koncentreras till några få storhamnar, eller bashamnar, och att dessa i sin tur förmedlar godstrafiken till de omgivande regionerna. Denna distribution, mellan bashamnarna och regionerna runt om sker både sjövägen, med mindre fartyg, och via väg, järnväg och till viss del med flyg. I den moderna bashamnen ställs stora krav på faciliteter, som gör omlastningen mellan de långväga sjötransporterna

och de regionala godstransporterna snabb och effektiv. Det krävs, att hamnarna kan ta emot djupgående fartyg, att väg- och järnvägsförbindelserna till hamnarna är goda, att lastningsanordningarna är moderna och effektiva och att det finns stora lager- och magasinsutrymmen. D.v.s det krävs stora investeringar, och endast ett litet antal hamnar har därför möjligheter att utveckla sig till bashamnar. De stora bashamnarna har möjligheter att bli moderna industriella tyngdpunkter, där både kapital, produktion och informationsutbyte mellan de stora företagen koncentreras. Sådana hamnar utvecklas till ett slags metropoler, där även den materiella varuhandeln har stor betydelse.

Idag är Rotterdam, Antwerpen och Hamburg Europas största hamnar och bashamnar. Även i t.ex. Dunkerque och Marseille utbyggs moderna storhamnar och industricentra. Hamburg har förutsättningar att vara bashamn för hela Nordeuropa med Skandinavien, och till viss del för östra Mellaneuropa. I Skandinavien har Göteborg störst möjligheter att utvecklas till en överordnad containerhamn, men i förhållande till Antwerpen och Rotterdam är det ändå en sekundär storhamn. Den största östersjöhamnen är Szczecin, som håller på att utvecklas till bashamn för stora delar av Comecon-länderna. Köpenhamns hamn har däremot förlorat mycket av sin betydelse, och har små chanser att utvecklas till en modern storhamn. (88)

På 1960-talet var Köpenhamns hamnväsende medvetet om, att stora investeringar skulle krävas, om hamnen skulle moderniseras, så att den kunde klara konkurrensen från Hamburg, Göteborg och övriga östersjöhamnar. I broschyren "Köbenhavns Havn 1856-66", som utkom i samband med Köpenhamns 800-års jubileum, skrev hamnsväsendets ordförande Carl Moltke optimistiskt:

"I de sidste 5 år er der sket en større udvikling end i de foregående 20 år, og der er ingen tegn på, at udviklingen vil miste fart, snarere tværtimod".

I broschyren skrivs det också:

"Köbenhavns havn arbejder fortsat målbevidst for at befæste sin position som en af de førende havne i Nordeuropa. (...) I Köbenhavns havn, Danmarks ledende havn, følges opmærksomt overvejelserne om nye forbindelser mellem Sjælland og Skåne - forbindelser, der vil knytte de pågældende områder tættere sammen og skabe muligheder for en større udnyttelse af Köbenhavns havns moderne faciliteter og omfattende net af regelmæssige skibslinier". (89)

Köpenhamns hamnmyndigheter var alltså intresserade av att få fasta förbindelser över Öresund och Stora Bält, för att stärka hamnen i konkurrensen med Hamburg och de skånska hamnarna. Vidare vill man satsa på handeln med Östeuropa. År 1972 uttalade hamndirektör Poul Andersen i "Börsen":

"Fra havnens side er man overbevist om, at en fortsat økonomisk vækst ikke alene herhjemme, men også i Östeuropa og en udvidet samhandel skulle give Köbenhavns havn muligheder for fortsat at gøre sig gældende som basis- og transithavn." (90)

De investeringar, som företogs i Köpenhamns hamn, var dock

inte stora nog till att hamnens position kunde bibehållas. Bl.a. var de geografiska förhållandena ogynnsamma: Upplandet är begränsat (och blev inte utvidgat genom broar över sund och bält) och Köpenhamn ligger olämpligt för oceangående fartygslinjer. Göteborg har ett bättre geografiskt läge, liksom Hamburg. Vidare kan Köpenhamns hamn bara ta relativt små fartyg, och en utbyggnad av Östhamnen vid Kastrup bromsas av, att planerna om Kastrups framtid är osäkra. Vidare är Köpenhamns möjligheter för att bli bashamn för Östeuropa små: under senare år har stora hamnutbyggnader ägt rum i bl.a. Szczecin, Gdansk och Rostock. Szczecin hade redan 1965 en större hamnomsättning än Köpenhamn, och efter 1965 har Szczecins hamnomsättning fördubblats till 23 miljoner ton.

Köpenhamns hamn har under senare år gett upp försöket på att konkurrera med Hamburg som bashamn för Nordeuropa. De stora rederierna lägger sina linjer utanför Köpenhamn, även om de fortfarande har sina huvudkontor i Köpenhamn. Hamburg fungerar i ökande grad som oceanhamn också för Danmark. Godstransporten med mindre fartyg från Köpenhamn till Hamburg möter ökande svårigheter p.g.a. konkurrensen från DSB:s containertransport. De stora danska rederierna bidrar också till att försvaga Köpenhamns hamn genom sin containerpolitik: År 1972 inledde DSB och ÖK samarbete på containerområdet i Alfragt, och DSB ger ÖK och DFDS 50 % reduktion i containertransportavgifterna till Esbjerg och den tyska gränsen (91). Detta betyder att det blir billigare för ÖK och DFDS att använda Hamburg som oceanhamn i stället för Köpenhamn. DSB:s nya containerterminal i Sydhamnen fungerar som en förlängd arm av Hamburgs hamn, och är en hård konkurrent till Köpenhamns hamns egen containerterminal. Alfragts direktör H. Nygaard uttalar i "Dansk Arbejde" nr 1, 1976:

"Men på de oversøiske destinationer, som f.eks. Far East, har Københavns havn ingen muligheder. Her er der brug for de største og mest moderne containerskibe, og så hedder havnen Göteborg eller Hamburg". (91)

Köpenhamns hamn och frihamn präglas idag av tomma kajer och ringa aktivitet. Frihamnens betydelse minskar, när tullpolitiken liberaliseras, och det har talats om nedläggning av Köpenhamns frihamn. (T.ex. Rotterdam har ingen frihamn) Utöver omläggningen av fartygsrutterna i samband med containertrafiken, beror Köpenhamns hamns minskande betydelse på decentraliseringen av den materiella produktionen till landsorten, vilket leder till en snabbt stigande omsättning hos landsortens specialhamnar. Dessa hamnar hade 1975 40 % av Danmarks totala hamnomsättning, medan Köpenhamns hamn, som på 1930-talet hade 35 % av Danmarks hamnomsättning, idag har ca 20 %. Exempel på specialhamnar i landsorten är oljehamnarna i Skälskør (Stigsnäs) och Kalundborg.

Som exporthamn ligger Köpenhamn långt efter Hamburg och Göteborg. Detta beror bl.a. på att Köpenhamn inte har tillräckligt stort uppland, varken för tung industri eller lantbruk.

Köpenhamns hamn minskande betydelse betyder dock inte, att Danmarks roll som sjöfartsnation minskar; tvärtom växer den

danska handelsflottan. År 1974 hade Danmark 1,4 % av världstonnaget och 2 % av världstonnagets sammanlagda värde. Sjöfartens valutainkomster är ca 10 % av Danmarks totala valutainkomster. De stora danska rederiernas materiella transportarbete sker dock i växande utsträckning utanför Köpenhamn - och Danmark.

De stora kapitalgrupperna har stort inflytande på utvecklingen i Köpenhamns hamn. I "Köbenhavns havnevesen" finns representeranter från bl.a. Östasiatisk Kompagni, F.L. Smidth, Lauritzen-DFDS, Superfos, telefonföretagen, SAS och hamnförvaltningen är via vissa styrelseposter förbunden med Industrirådet. Dansk Arbejde samt försäkrings- och kreditföretag. T.ex. är direktör C. Hunderup, som är medlem av Köpenhamns hamnstyrelse, också medlem av styrelserna för SAS, Burmeister & Wain, Frihavnen A/S, Industrirådet och Dansk Arbejde. Bland de stora kapitalgrupperna har man uppgett planerna på att göra Köpenhamns hamn till en storhamn. Det finns dock ingen uttalad politik för Köpenhamns framtida ställning som sekundär hamn. Konkurrensen mellan sekundära fartygslinjer och järnvägstrafik vad gäller containern är starkt beroende av avgifter, oljepriser m.m. Sjöfarten ombesörjer ännu större delen av containertrafiken, men DSB/Alfragt ökar sin andel.

Köpenhamns roll som passagerarhamn kommer att vara betydande, så länge Öresundsbron inte är byggd. Flygbåtarna är mycket viktiga för de snabba personkontakterna mellan Köpenhamn och Skåne, och de har (tillsammans med Dragör-Limhamn-färjan) stor betydelse för Kastrups roll som internationell flygplats, också för Öresundsregionens östra hälft. Däremot har de flesta inrikes passagerarfartygslederna från Köpenhamn lagts ned. Köpenhamns hamn kan i framtiden få en stor rekreativ betydelse som fritidsbåthamn.

Köpenhamns hamn är huvudsakligen en lokalhamn, som har regionen till uppland (till 85 %). Hamnens roll som internationell handelshamn är liten. Hamnen har i stället stora potentiella möjligheter som turisthamn.

Oberoende av utgången av konkurrensen om containertransporterna står det klart, att Köpenhamns hamn inte längre har någon större betydelse för stadens roll som metropol. Köpenhamn kommer fortfarande att bevara något av sin ställning som sjöfartsmetropol, men detta kommer att ske relativt oberoende av hamnen. Endast huvudkontoren för de stora rederierna stannar kvar i Köpenhamn, inte själva sjöfarten. Men också denna roll som administrationscentrum för sjöfarten kan vara oviss i framtiden. En internationellt inriktad sjöfarskoncern som A.P. Möller skulle i princip kunna flytta hela administrationen till New York. Att A.P. Möller ändå bygger nytt huvudkontor vid innerhamnen i Köpenhamn, beror troligen på koncernens många andra investeringar i och kontakter med danskt näringsliv.

Väg- och järnvägsförbindelsernas betydelse för metropolen.

Redan tidigare har det nämnts, att fasta förbindelser över Öresund och Stora Bält bidrar till att utvidga Köpenhamns omland. En bro över Stora Bält knyter Jylland och Fyn närmare till

Köpenhamn, och därmed förstärks Köpenhamns position i konkurrensen med Hamburg om att vara metropol för Jylland-Fyn. Samtidigt förstärks Köpenhamn i förhållande till jylländska centra, t.ex. Århus.

Fasta broförbindelser Puttgarden-Rødby och Helsingör-Helsingborg är framför allt i tyskt och svenskt näringslivs intresse, då det är den kortaste vägen mellan Sverige och Västtyskland (E 4). Svenskt och tyskt näringsliv har däremot mindre intresse av en Storabältsbro. Under senare år har det rått stora motsättningar mellan olika beslutsfattare beträffande prioriteringen av de fasta broförbindelserna. Köpenhamn-Malmö-linjen har fått en speciell roll, eftersom planerna för denna bro har knutits samman med planerna om storflygplats på Saltholm, och därmed med planerna om avvecklingen av Kastrups flygplats, utbyggnaden av Västamager och t.o.m. saneringsplanerna i "brokvarteren". De stora kapitalgrupperna har alla varit ense om, att Köpenhamns flygplats måste stödjäs, men det har rått oenighet om man skulle utvidga Kastrup eller flytta flygplatsen till Kastrup. Först under senare år har man börjat diskutera en bro Malmö-Köpenhamn oberoende av en ev. flygplats på Saltholm.

Europaparlamentet uppdrog 1973 åt EG:s utskott för regionplanering att utarbeta ett betänkande om trafikförhållandena över vissa sund i Europa. I detta betänkande, avgivet 1974, prioriteras inte bron Rødby-Puttgarden högt, däremot förordas en Storabältsbro 1982, en järnvägstunnel Helsingborg-Helsingör 1985. Vidare skall en ny Storströmsbro stå färdig 1983. Dessa av EG högt prioriterade förbindelser kan förverkligas genom speciella EG-lån. (92)

DSB har företagsekonomiska intressen av järnvägsbroar Helsingborg-Helsingör och över Stora Bält. Detta betyder, att en växande del av trafiken Sverige-Tyskland går via DSB:s järnvägsnät och att den dyrbara färjetrafiken kan avvecklas. Om en större del av trafiken dirigeras via Storabält i stället för via Rødby-Puttgarden, blir det också längre resväg genom Danmark, och därmed större biljettinkomster för DSB.

Det är också viktigt för metropolens "internationella konkurrensförmåga", att det finns bekväma persontransportmöjligheter för beslutsfattare inom metropolregionen. Detta betyder, att det förutom en god internationell flygplats skall finnas kapacitetsstarka vägförbindelser mellan flygplatsen och viktiga centra inom regionen. Det är också viktigt, att metropolen ingår i ett internationellt nät av snabbtågsförbindelser, och att järnvägsterminalerna är lättillgängliga med bil. Däremot är det för dessa beslutsfattare mindre viktigt, att metropolens kollektivtrafik är välutvecklad eller att metropolens interna trafiksystem för övrigt är effektivt. Konkret betyder detta för Köpenhamnsregionen, att det är av stor betydelse för metropolställningen, att det finns snabba och bekväma vägförbindelser mellan Kastrup, Bellacentret, City, nya industriområden med avancerad industri i de västra förorterna och prestigeområden i de norra förorterna. Det är självklart också en fördel, om metropolens funktioner fungerar bra som en storstad, d.v.s. om industriområdena ligger lämpligt i förhållande till godstransporterna, om bostads-arbetsplatsresorna kan ske effektivt etc., men detta

är ändå av sekundär betydelse för metropolens internationella konkurrens. Detta avspeglas också i prioriteringen av trafikinvesteringarna i regionen: DSB föreslår, att tunnelbanorna, citybanan och Lundtoftebanan antingen slopas eller uppskjutes, medan motorvägsinfarterna till City successivt utbyggs (Hilleröd-motorvägen, Lyngbyvägens införande, Västmotorvägens införande). Den planerade järnvägen till Kastrups flygplats är osäker, men motorvägsförbindelsen mellan Kastrup och ringmotorvägen (E 4) är högt prioriterad i vägplanen. Denna väg kommer att förbinda flygplatsen med Bella Centret, de nya industriområdena vid Avedøre Holme, Glostrup och Ballerup samb Lyngbycentrat och Danmarks Tekniska Högskola med varandra. Dessutom kan man räkna med en ny stadsmotorväg från Bellacentret till City (ev. förbi Hotel Scandinavia). Den i regionplan 1973 föreslagna nord-sydliga transportkorridoren (se kap. 4) med ringväg B 5 och en ny järnväg från Tåstrup till Helsingör är av underordnad betydelse, så länge det inte finns färdiga planer och behov av lokalisering av metropolindustrier, huvudkontor, forskningscentra etc. inom denna zon. DSB planerar en ny storstation vid Høje Tåstrup innan 1985, och ringväg B 5 planeras tills vidare som en tvåfilig väg Tåstrup-Hammersholt. Tills vidare kommer den nord-sydliga transportkorridoren inte att ha någon större betydelse för Köpenhamns roll som metropol eller för stadsutvecklingen i regionen.

Regionens interna trafik.

Då befolkningsutflyttningen sker snabbare än arbetsplatsutflyttningen, ökar pendlingen i omfång. År 1970 hade Centralkommunerna ett relativt arbetsplatsöverskott på 115.000, medan det fanns ett underskott på resp. 61.000 i Köpenhamns amt, 26.000 i Frederiksborg amt och 18.000 i Roskilde amt. Dessutom hade regionen som helhet ett överskott på arbetsplatser i förhållande till resten av Själland, och en nettoinpendling på knappt 10.000.

Fig. 94 visar pendlingen till Köpenhamns kommun från regionens övriga kommuner. Genomsnittligt måste 1970 45 % av de förvärvsarbetande och studerande lämna sin hemkommun för att komma till arbetet/studieinstitutionen, och 21 % måste passera minst en kommun för att komma till sitt arbete/sina studier. (93) I Köpenhamns kommuns ytterdistrikt och i förstadskommunerna finns ca 500.000 yrkesverksamma personer. Av dessa arbetar ca 80.000 i City, motsvarande hälften av det totala antalet arbetande i City. Ca 100.000 från ytterdistrikten och förortskommunerna arbetar inom brokvarteren, medan ca 300.000 arbetar inom ytterdistrikten och förortskommunerna. Av de 200.000 yrkesverksamma personerna, bosatta i regionen utanför Köpenhamns förstadskommuner (d.v.s. i Roskilde amt och Frederiksborgs amt utom Farums, Birkeröds och Hörsholms kommuner) arbetade 1970 ca 15.000 i City (10 % av de anställda i City), 10.000 i brokvarteren, men den största delen, 75 %, arbetade inom regionen utanför Köpenhamns förstadskommuner. (94) Antalet utpendlare från Köpenhamn till förorterna har tredubblats 1945-70, medan antalet inpendlare fördubblades under samma period. Höglöne-grupper pendlar (i hög grad i bil) till arbetsplatser i centrum, medan låglöne-grupper pendlar (i hög grad kollektivt) till arbetsplatser i förstäderna.

	1956	1970
Bilar	11.000	22.000
Bussar/spårvagnar	2.000	2.000
Cyklar/mopeder	9.000	3.000

Tab. 38. Fordonstrafiken genom "Sjöringsnittet" runt Köpenhamns City en genomsnittsvardag kl. 16-17, 1956 och 1970.

Källa: Material från Generalplandirektoratet, Köpenhamn.

	1956	1967
Biltrafik	18 min.	13 min.
Kollektiv trafik	21 min.	40 min.
All trafik	20 min.	25 min.

Tab. 39. Genomsnittliga bostads-arbetsplats-resetider 1956 och 1967 med kollektiv- och biltrafik, i Köpenhamn.

Källa: Material från Generalplandirektoratet, Köpenhamn.

Tab. 38 visar bl.a., att köpenhamnarna har utvecklat sig från "ett cyklande folk" till ett bilåkande folk, att kollektivtrafiken har stagnerat och att trafiken till och från City under rusningstid har ökat från 22.000 fordonsenheter till 27.000 fordonsenheter. Tab. 39 visar att den genomsnittliga restiden med kollektivtrafik har nästan fördubblats 1956 - 1967, medan bilresetiden har minskat ganska kraftigt. Totalt sett har den genomsnittliga bostads-arbetsplats-resetiden ökat med 5 min.

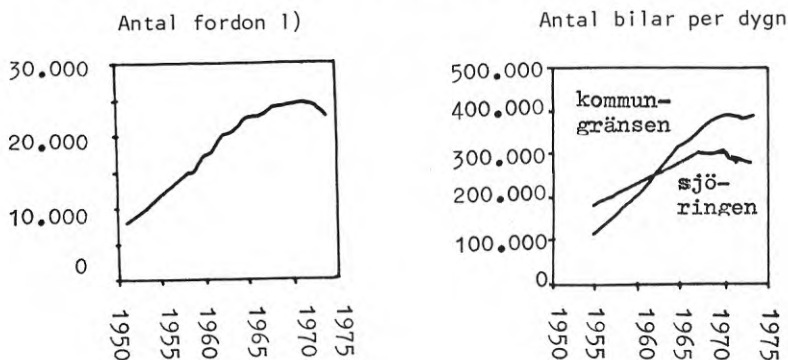
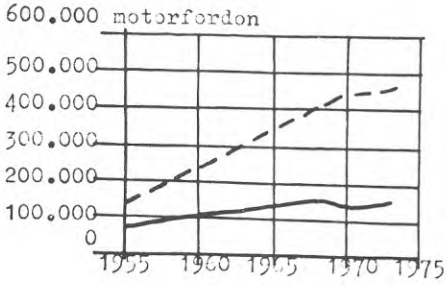


Fig. 89. Trafiken genom "Sjöringsnittet" 1950-1975.

Fig. 90. Biltrafik per dygn genom "Sjöringsnittet" över Köpenhamns kommungräns 1950-1975. 1) Vardagar kl. 16-17.

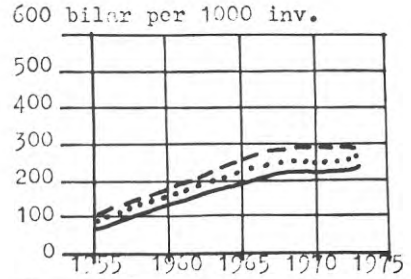
Källa till fig. 89 och 90: Material från Generalplandirektoratet, Köpenhamn.

Biltrafiken till och från City har minskat sedan 1969/70, medan tågtrafiken har varit konstant, och busstrafiken haft en svagt fallande tendens. Detta har ökat Citys tillgänglighet något. Figurerna 89-93 visar motoriseringen i Köpenhamn och utvecklingen av biltrafiken till och från City.



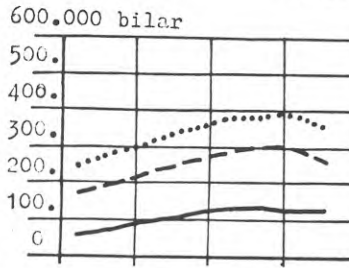
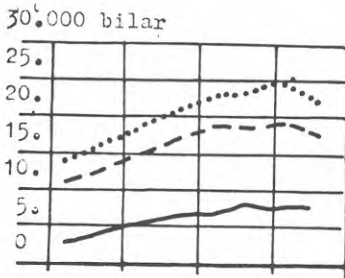
— Köpenhamns kommun
 - - - Hela köpenhamnsregionen

Fig. 91. Bilparken i Köpenhamns kommun och i Huvudstadsregionen.



— Köpenhamns kommun
 - - - Hela regionen
 Regionen utom Köpenhamns kommun

Fig. 92. Motoriseringen i Köpenhamns kommun och i Huvudstadsregionen.



— De tre broarna över hamnloppet
 - - - "Sjösnittet" exkl. broarna
 "Sjösnittet" inkl. broarna

Fig. 93. Biltrafiken på vägarna till och från City en vardag 1973 kl. 16-17 (t.v.) och kl. 06-20 (t.h.).

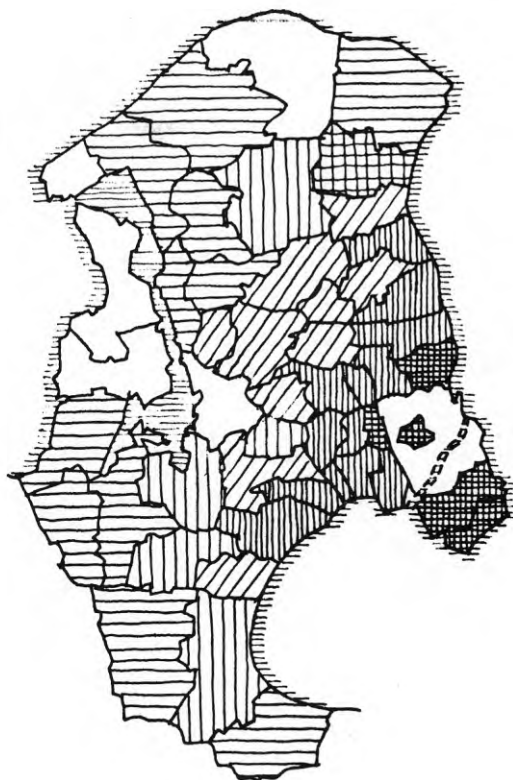
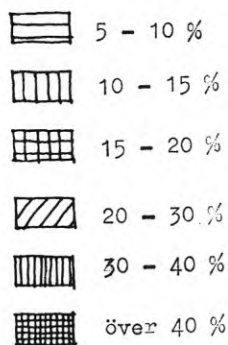
Källa till fig 91-93: Institut for centerplanläggning: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med city?", 1975.

Det finns ca 18.500 parkeringsplatser i city, vilket i stort sett motsvarar efterfrågan. (1967 menade trafikplanerarna, att parkeringsbehovet i City skulle stiga till 50.000 - 60.000 platser år 1985.)

Bostads-arbetsplatsresorna mellan olika delar av Huvudstadsregionen framgår av tabellerna 40 och 41. Pendlingen till Köpenhamns kommun från regionens övriga kommuner illustreras av fig. 94.

Fig. 94. Pendling till Köpenhamns kommun. Den procentuella andelen pendlare av de yrkesverksamma, bosatta i huvudstadsregionens kommuner utanför Köpenhamns kommun.

Källa: Hovedstadsrådets Planlægningsafdeling: "Notat vedrørende beskæftigelsesudvikling og erhvervsbyggeri i hovedstadsregionen", 1974.



Ett grundläggande drag i trafikutvecklingen under senare år har varit den kraftiga ökningen av restiderna, som har ägt rum i takt med stadens och transportmedlens utveckling. Detta kan registreras ända tillbaka till trafikanalyser år 1911, av vilka det framgår, att nästan inga bostads-arbetsplatsresor då översteg 5 km, medan ett betydande antal av dagens bostads-arbetsplatsresor är på mellan 30 och 50 km. Denna utveckling beror naturligtvis på ett samspel mellan stadens tillväxt och trafikmedlens ändringar, från den snävt avgränsade staden år 1900, där fotgängartrafiken spelade en betydande roll, till staden omkring 1945, som i stort sätt var utbredd till kommungränsen och huvudsakligen betjänades av cyklar och spårvagnar, och till staden i slutet på 1960-talet, som till sin struktur omfattade hela Nordostsjælland och till största delen betjänades av bilar och S-banor. Under hela denna period kan således konstateras ett sammanhang mellan stadens utveckling och transportmedlens räckvidd. Allmänt åtgår det i storstäderna mera tid till bostads-arbetsplatsresor än i mindre städer. Utvecklingen av nya transportmedel (spårvagn, S-tåg, bil) har inte haft någon större effekt för att förkorta genomsnittsrestetiden. I stället har räckvidden ökat.

Under senare år har mobiliteten inom Storköpenhamn ökat för vissa grupper, men stagnerat eller minskat för andra grupper. (mobilitet uttryckt som hastighet.)

Bostad i	Arbetsplats i							Totalt
	City	Brokvar- tereren	Ytterdi- strikten	Köpen- hamns amt	Roskilde o. Fre- d.b. amt	Kommuner utanför regionen	Ej upp- lysta	
City	14.853	7.910	2.335	2.982	321	66	59	28.526
Brokvarteren inkl. Frederiksberg	43.853	71.859	19.489	22.889	1.695	237	388	159.884
Köpenhamns kommuns ytter- distrikt	34.468	42.996	54.038	26.425	1.470	209	386	159.992
Köpenhamns amt	53.982	50.235	28.130	188.740	6.907	504	471	328.969
Roskilde och Frederiks- borgs amt	16.339	13.040	5.683	21.854	146.512	1.452	448	204.328
Kommuner utan- för regionen	1.534	1.491	651	3.663	4.447	-	224	12.010
Oupplysta förh. i Köpenhamn	16	19	1	1	0	0	-	37
Totalt	164.519	186.550	110.307	266.554	161.352	2.468	1.976	893.746

Tabell 40. Bostads-arbetsplatsresornas antal mellan och inom olika delar av regionen, samt inpendlare till regionen och utpendlare från regionen. År 1970.

Källa: Institut for Centerplanlægning: Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1975.

Bostad i	Arbetsplats i						
	City	Brokvar- teren	Ytter- distrikten	Köpen- hamns amt	Roskilde och Fre- deriks- borgs amt	Kommuner utanför regionen	Totalt
City	52 9	28 4	8 2	10 1	1 0	0 3	99 3
Brokvar- ter m. Fre- deriks- berg	27 26	45 39	12 18	14 9	1 1	0 10	99 18
Köpenhamns kom- muns ytterdist- rikt	26 21	27 23	34 50	17 19	1 1	0 8	100 18
Köpenhamns amt	16 33	15 27	9 26	57 71	2 4	0 20	100 37
Roskilde och Frederiks- borgs amt	8 10	6 6	3 5	11 8	72 91	1 59	101 23
Kommuner utan- för regionen	13 1	12 1	5 0	31 1	37 3	- -	98 1
Totalt	18 100	21 100	12 101	30 100	18 100	0 100	99 100

Tabell 41. Bostads-arbetsplatsresornas procentuella fördelning 1970. Siffrorna i de vänstra kolumndelarna: Fördelningen mellan bostadsorter för de arbetande inom de olika delområdena. Siffrorna i de högra kolumndelarna: Fördelningen mellan arbetsorter för de boende inom de olika delområdena.

Källa: Institut for Centerplanläggning; Förarbete till KCC-rapporten "Hvad med City?", 1975.

Infrastrukturens och transport: nuvarande tendenser i metro-
polen Köpenhamn.

- Den internationella persontrafiken kommer att utbyggas och effektiviseras. Särskilt kommer den internationella reguljära flygtrafiken att utbyggas, på bekostnad av charter- och ev. inrikesflyget. Chartertrafiken kommer sannolikt på längre sikt att flyttas från Kastrup till andra sekundära flygplatser i regionen, ev. Tune flygplats, eftersom chartertrafiken är av sekundär betydelse för metropolen. Den internationella flygtrafiken på Kastrups flygplats raffinerats och effektiviseras också via tekniska förbättringar och via prispolitiken.

De internationella snabbtågsförbindelserna (Trans European Express o.dyl.) utbyggas.

- Den inrikes "intercity-trafiken" på DSB:s huvudlinjer kommer att utbyggas, i synnerhet efter att storabältsbron är byggd, och inrikesflyget kommer på längre sikt att stagnera.

- Storabältsbron och öresundsbron prioriteras högre än en bro Rödby-Puttgarden.
- Kastrup kommer t.v. att bibehållas som internationell flygplats, och ev. utvidgas något. Bullerstörningarna på Amager kommer att öka, om det inte utvecklas mindre bullrande flygplanstyper. Det kommer troligen att ske en utbyggnad på Västamager, trots att det ligger inom Kastrups bullerzon. Saltholmsplanerna slopas t.v.
- Regionens interna motorvägsystem är av stor betydelse för metropolen. Ringmotorvägen kommer att utbyggas över Amager, oberoende av om öresundsbron blir verklighet eller ej, och nya motorvägsinfaller kommer att sträcka sig ända fram till City (från Västmotorvägen, Lyngbyvägen och Kastrup). Däremot finns det inga planer på en nämnvärd förbättring av kollektivtrafiken.
- Ringmotorvägen och motorvägsinfallerna till City kommer att utgöra kärnan i metropolens infrastruktur, så att de metropolorienterade aktiviteterna (storföretagens administration och ledning, avancerad produktion och service, transaktioner och förhandlingar, avancerad forskning och internationella trafikterminaler) kommer att lokaliseras i närheten av detta vägsystem, liksom annan service för toppledare (hotell m.m.).
- Köpenhamns hamns betydelse för metropolen minskar. Hamnen kommer fortfarande att ha viss betydelse som sekundärhamn och regional hamn. Sekundärhamnens viktigaste delar blir de nya kajanläggningarna i Nordhamnen och oljehamnen (Prövestenshavnen). Innerhamnen kommer t.v. att ha betydelse för passage-rarbåtar.
- Den nord-sydliga transportkorridoren och A-zonområdena kan på längre sikt stärka Köpenhamn som metropol, men tills vidare har de ingen större betydelse. Det kommer dock att ske en koncentration av infrastruktur till Høje Tåstrup.

Fig. 95 visar den sannolika trafikstrukturen i huvudstadsregionen år 1985.

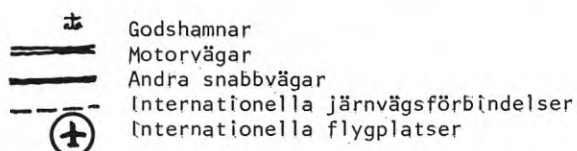
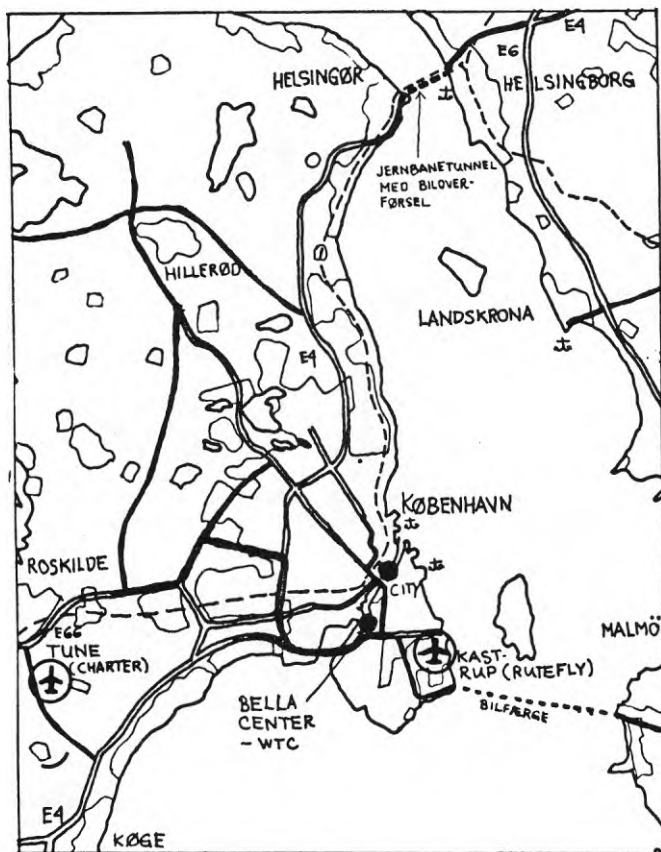


Fig. 95. Sannolik överordnad trafikstruktur i huvudstadsregionen år 1985.

Källa: Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "Köbenhavn som 'kraftcenter'", examensarbete vid Inst. IV, arkitektskolan i Köpenhamn, 1976. Efter Vejplan 1975 och DSB Plan 70.

ÖVERSIKT ÖVER STADSFÖRNYELSEN INOM KÖPENHAMNS KOMMUN UNDER SENARE ÅR.

Denna översikt är uppdelad på tidsperioderna 1965-1972 och 1972-1976. Den första tidsperioden är väldokumenterad i statistiken, medan den andra tidsperioden ännu inte omfattas av någon färdig statistik. Den andra tidsperioden kommer därför framför allt att beskrivas med siffror om kända saneringsplaner som har utförts under denna period.

Översikt över stadsförnyelse i Köpenhamns kommun 1965 - 1971.

Översikt.

I Köpenhamns kommun byggdes 1967-72 sammanlagt drygt 2 miljoner m² våningsyta. Av dessa nybyggen ägde något mindre än hälften - 930.000 m² våningsyta - rum inom City + Brokvarteren, och enbart inom Brokvarteren 586.000 m². I stort sett alla nybyggen inom City + Brokvarteren ägde rum på tidigare bebyggda tomter, d.v.s. det var rivnings-nybyggnadssaneringar. Utöver detta har det skett en omfattande modernisering av äldre lägenheter, samt funktionsförändringar, t.ex. ändring av lokaler från butiker till bostäder. Uppskattningsvis 2.000 lägenheter på Brokvarteren, med totalt 100.000 m² våningsyta, moderniserades under perioden 1968-72.

Den nyuppförda våningsytan inom City + Brokvarteren 1967-72 hade följande fördelning på lokaltyper:

	City + Brokvarteren m ² våningsyta	Brokvarteren m ² våningsyta
Bostadsytor i bostadshus	216.500	184.000
Arbetsplatsytor i bostadshus	51.100	37.000
Kommunala/statliga nybyggen	368.100	268.000
Industriarbetsplatser	38.200	16.500
Handelsarbetsplatser	81.100	23.000
Andra arbetsplatser	177.000	74.000
Totalt	932.000	586.000

Tab. 42. Nyuppförda byggnader i City + Brokvarteren 1967 - 72. Lokalfördelning.

Ungefär 2/3 av de nyuppförda byggnaderna i de centrala stadsdelarna fanns inom brokvarteren, medan andelen av bostadshusen och de statliga/kommunala nybyggnaderna var större.

Lokaliseringen och storleksordningen på nybyggnaderna i City + Brokvarteren under perioden 1965-71 illustreras på fig. 96; 102 och 104, medan moderniseringarna 1968-72 framgår av fig. 103.

Bostadsbyggande utan stöd från stat eller kommun.

År 1965-71 uppfördes 58 enskilda bostadshus med över sex lägenheter inom Köpenhamns kommun. Dessa bostadshus hade en sammanlagd våningsyta på ca 215.000 m², d.v.s. genomsnittligt 3.899 m² per byggnad. Huvuddelen av dessa nybyggen har uppförts på tomter, som tidigare var bebyggda. Det är därför i de flesta fall fråga om rivnings-nybyggnadssaneringar i enskild regi. Lokaliseringen av dessa saneringar framgår av fig. 96. Projekten är ganska spridda inom kommunen, men det märks en viss koncentration till Österbro, Yttre Nørrebro och Amager.

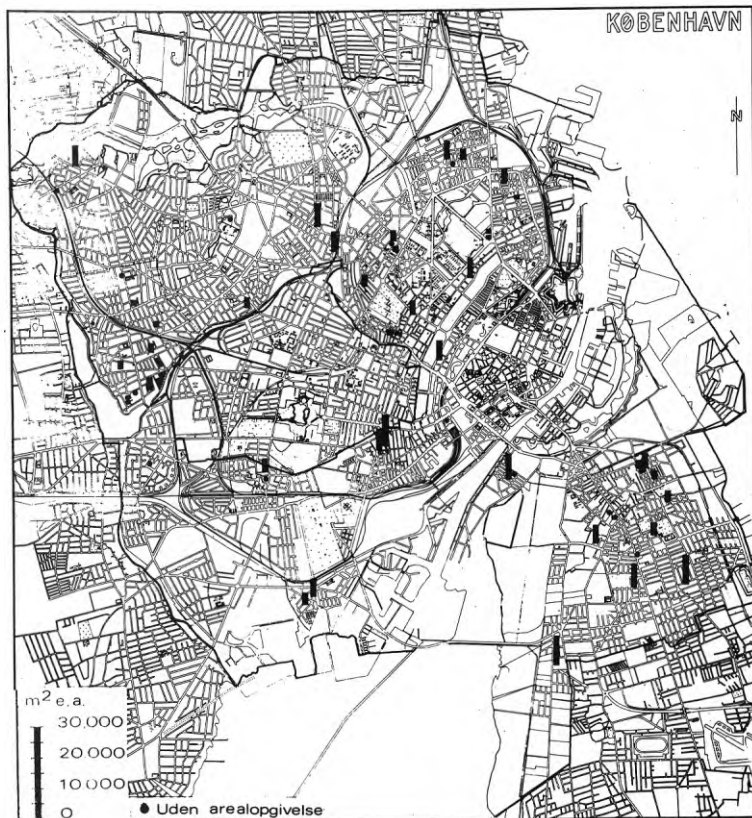


Fig. 96. Bostadsbyggande utan stöd från stat eller kommun inom Köpenhamns kommun 1965-71.

Källa: Byfornysesgruppen, Arkitektskolen i København, inst. IV: "Byudvikling og byfornyse. Lokalisering, sanering, planlægning.", 1974.

Den viktigaste lokaliseringsfaktorn för de enskilda saneringarna är kostnaderna för den byggfärdiga tomten. Detta är i motsättning till saneringar i offentlig regi, där staten/kommunen betalar "saneringsförlusten", d.v.s. kostnaderna för inköp och

rivning av äldre bebyggelse och ev. ersättningsbelopp. Eftersom de enskilda byggherrarna själva måste stå för kostnaderna till inköp och nedrivning av den befintliga bebyggelsen, är det framför allt tomter, med låga byggnadsvärden som efterfrågas som saneringsobjekt. Detta betyder, att tomter med låg exploatering är särskilt begärliga. Inom Brokvarteren finns på många ställen kvar rester av lägre 1800-talsbebyggelse bland sekelskiftets 5-6-våningshyreskaserner. Vidare finns många tomter med längre industribyggnader, provisoriska affärsbyggnader ("basarer"), lagerbyggnader m.m. Ofta är stora delar av sådana tomter obebbyggda, och har ibland vissa grönytor. Tendensen är, att dessa relativt lågt utnyttjade tomter bebyggs med ny 5-6-våningsbebyggelse, vilket å ena sidan betyder att stadsbilden blir mera homogen som "stenstad", och å andra sidan betyder, att ev. möjligheter till att skapa välbehövliga fri- och grönytor går till spillo, och att ljusförhållandena försämras för befintliga hyreskaserner.

Eftersom de lågt utnyttjade tomterna är spridda runt om staden, blir också lokaliseringen av de privata saneringarna spridda, och utan inbördes sammanhang. Ett annat skäl till att lågt utnyttjade tomter är begärliga som saneringsobjekt är skyldigheten att skaffa ersättningsbostäder för bortsanerade. Bara ett fåtal av de byggherrar, som bygger utan offretligt stöd, förfogar över ett tillräckligt stort antal ersättningslägenheter.

En annan lokaliseringsfaktor kan vara, att det inom området finns förväntningar om markprisstegring tack vare statliga/kommunala investeringar inom området, genom utbyggnad av infrastruktur eller genomförande av nya stadsplaner.

Utformningen av de enskilda saneringarna styrs i regel av fastighetsekonomiska kalkyler, d.v.s. störst möjlig hyresinkomst i förhållande till tomtstorleken, samt störst tillåtna exploateringsstal. Inom stora delar av Brokvarteren kommer kommunen i framtiden att tillåta ett exploateringsstal på maximalt 1,25. Exploateringsstalet beräknas som våningsyta i förhållande till tomtyta inkl. tilläggsytor, men då tilläggsytorna i många fall (särskilt i hörnlägen) kan vara mycket stora (ibland lika stora som själva tomten), betyder detta, att det verkliga exploateringsstalet ofta kommer upp i 2,0. Till detta kommer möjligheten att få 30 % högre exploatering, om magistraten tillåter det; en möjlighet som är nämnd i samband med dispositionsplanen för Dagmargadeområdet på Yttre Nörrebro.

Typiskt för de privat finansierade saneringarna är det stora antalet smålägenheter, beräknade för en- och tvåpersonersushåll med god hyresbetalningsförmåga. I de undersökta privata saneringarna från 1965-1971 var nästan hälften av de nybyggda lägenheterna på 1 r.o.k. eller 1 r.o.kokvrå. 83 % av lägenheterna hade 2 r.o.k. eller mindre. Motsvarande siffra för de offentligt finansierade nybyggda lägenheterna från samma period var betydligt mindre; 56 %. En stor andel smålägenheter bidrar till att upprätthålla den skeva ålderssammansättningen i Köpenhamns kommun: många pensionärer och många studerande, men få i produktiv ålder och få barnfamiljer.

Fig. 99 - 101 illustrerar exempel på nybyggda privatfinansierade smålägenheter.

Bostadsbyggande på kommunalt/statligt initiativ.

År 1965-71 uppfördes på offentligt initiativ 55 bostadsbyggnader med över 6 lägenheter inom Köpenhamns kommun. Dessa byggprojekt var betydligt större än de enskilda; de omfattade tillsammans 815.000 m², eller ca 15.000 m² våningsyta per projekt. Dessa kommunalt/statligt finansierade bostadsbyggen är till stor del lokaliserade till sammanhängande områden inom kommunens perifera delar. Dessa byggtomter är till största delen kvarvarande obebyggda tomter, d.v.s. det rör sig inte om sanering, men om utbyggnad av nya bostadsområden. Dessa projekt har i ännu högre grad än de enskilda saneringarna begränsat möjligheterna för att skapa större grönområden inom kommunen. Till stor del har tidigare koloni- eller "rest"-områden bebyggts. De tre största byggprojekten (Urbanplanen på Vestamager, Lundtoftegade och Tingbjerg) utgör tillsammans 3/8 av den offentligt finansierade bostadsbyggnationen, och är alla uppförda i tidigare grönområden (om också inte anlagda parker). Bebyggelsen på Lundtoftegade ligger omedelbart intill Hillerødmotorvägens införning i Köpenhamn ("Bispeengbuen"), och drabbas av trafikbullerstörningar.

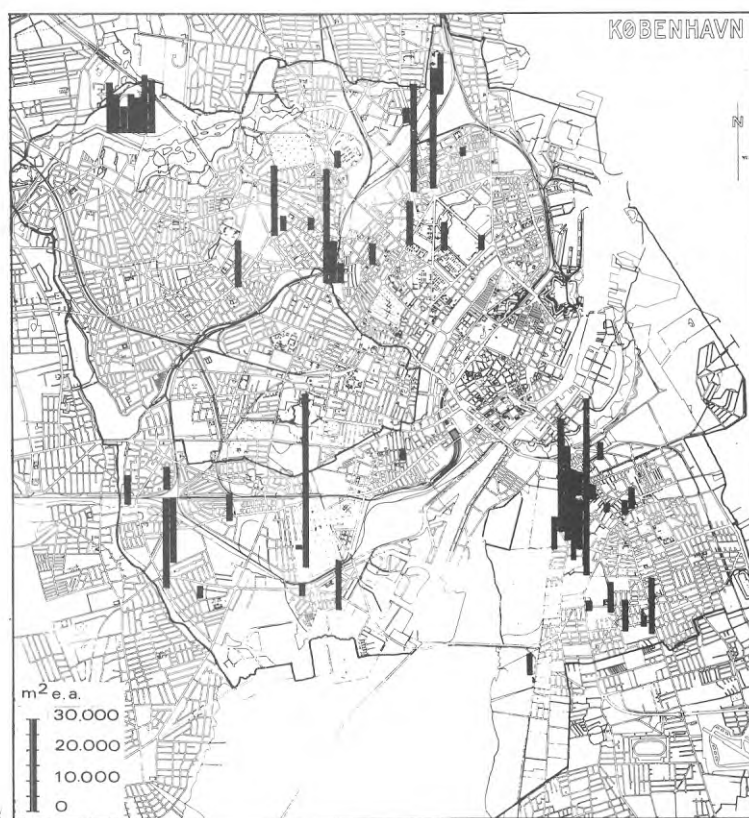


Fig. 102. Bostadsbyggande med stöd från stat eller kommun inom Köpenhamns kommun 1965-71.

Källa: Byfornylsesgruppen, Arkitektskolen i Köpenhamn, Inst. IV: "Byudvikling og byfornyelse. Lokalisering, sanering, planlægning.", 1974.

Anledningen till att dessa bostadsområden har uppförts är först och främst Köpenhamns kommuns strävan efter att förhindra eller bromsa befolkningsutflyttningen och det minskande skatteunderlaget. I den politiska argumentationen för dessa nya bostadsområden hävdas ofta, att de är en förutsättning för saneringen på brokvarteren (p.g.a. skyldigheten att skaffa ersättningslägenheter för bortsanerade). I realiteten är dock bara en mindre del av hyresgästerna inom de nya områdena hyresgäster från de sanerade husen. De hyresgäster, som under kommande år får lämna sina saneringsbostäder, kommer knappast att kunna beredas ersättningslägenheter i de kommunala bostadshusen, då dessa redan är utyrda åt andra kategorier.

Bortsett från de tre stora projekten, har de i kommunal/allmännyttig regi uppförda bostäderna tendens att lokalisera sig på samma sätt som de privat uppförda. Också de allmännyttiga bostadsföretagen följer marknadsekonomiska kalkyler vid lokaliseringsvalet, men de är något större valmöjligheter än de privata, eftersom de får ekonomiskt stöd av stat/kommun.

Bostadssaneringar på offentligt initiativ.

År 1971 utarbetades en saneringstidplan för Köpenhamns kommun för perioden 1972/73 - 1976/77. Tidplanen innehåller upplysningar om:

1. De områden, där sanering bör äga rum efter utarbetade saneringstidplaner.
2. Tidplan för saneringens genomförande.
3. Översikt över behovet av ersättningsbostäder.
4. Övriga områden eller fastigheter, där en förbättring av bostadskvaliteten bör ske.

I saneringstidplanen uppskattades antalet utdömbara lägenheter - d.v.s. lägenheter, som kunde anses olämpliga som bostäder, om inte vissa brister avhjälpes - inom Köpenhamns kommun vara 34.000. Följande områden utpekades helt eller delvis som saneringsområden: Inre Nørrebro, delar av Yttre Nørrebro, större delen av Vesterbro, delar av Frederiksstaden, delar av "Indre By" och av Nørrevold. Saneringsområdena framgår av kartan, fig. 103. Kartan visar också de saneringar, som genomförts efter 1969, samt de pågående och planerade. Det föreligger f.n. inte uppgifter om dessa saneringsplaners omfång beträffande våningsytan.

Den offentliga saneringspolitiken har i hög grad varit beroende av de ekonomiska konjunkturerna och bostadsmarknaden (bostadsbrist resp. svårigheter att hyra ut nya lägenheter i förorter etc).

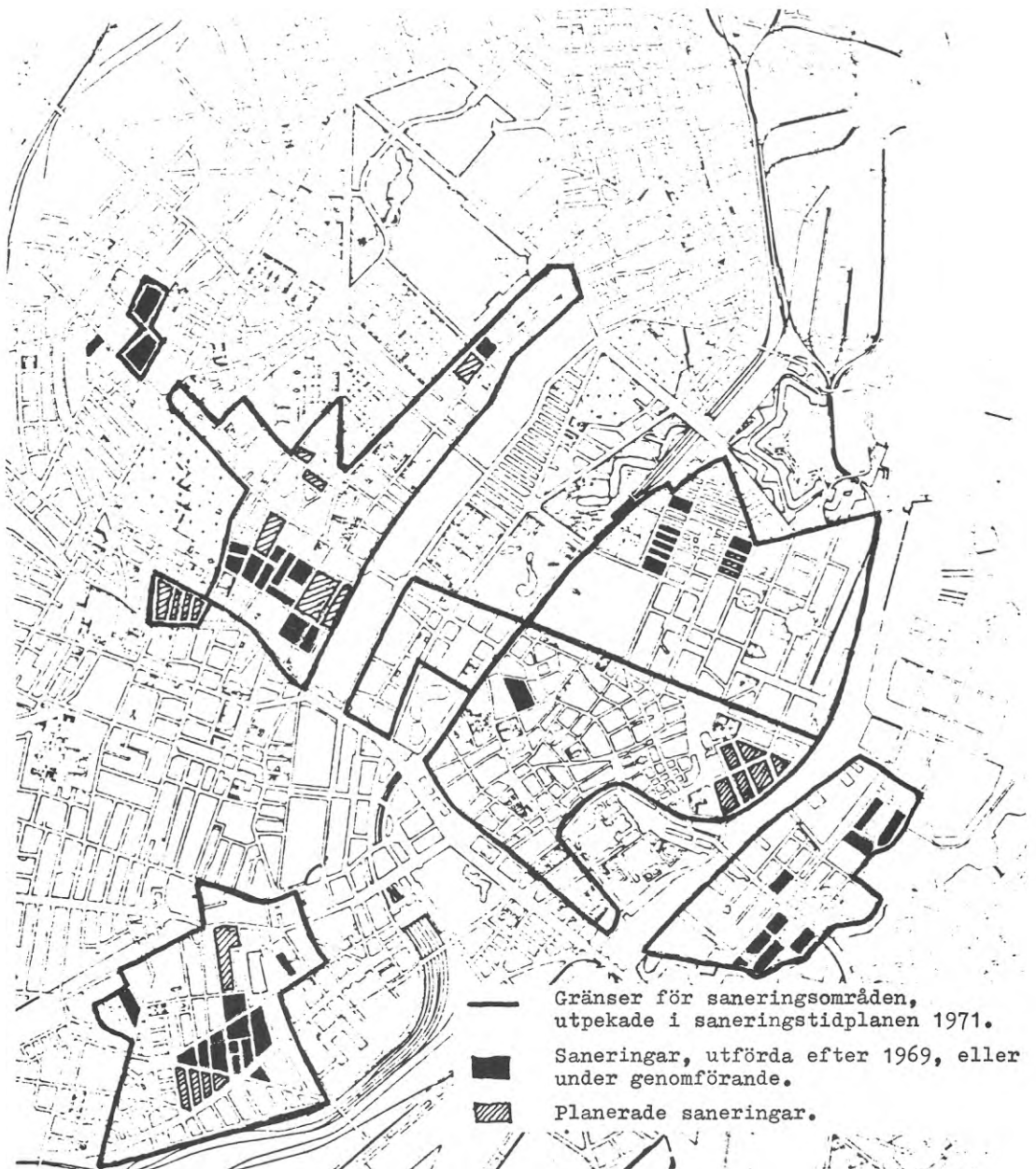


Fig. 103. Saneringar i offentlig regi efter saneringslagen efter 1969.

Källa: material från Generalplandirektoratet, Köpenhamn.

Arbetsplatsbyggande.

År 1965-71 uppfördes inom Köpenhamns kommun 156 byggnadsprojekt med enbart arbetsplatser och minst 2.000 m² våningsyta. Dessa arbetsplatser hade sammanlagt en våningsyta på 1.233.000 m², varav 810.000 m² i privat eller via fonder och institutioner finansierade byggen, och 423.000 m² i kommunalt/statligt finansierade byggen. De offentliga arbetsplatserna omfattar således ca 1/3 av den totala nyuppförda arbetsplatsytan, men utgör endast 38 av de 156 projekten. (93)

Det totala arbetsplatsbyggandet i Köpenhamns kommun 1965-71 omfattade dock 2.105.000 m² våningsyta, varav 1.596.000 m² var privat och 509.000 m² var offentligt. De registrerade 156 byggprojekten på över 2.000 m² utgör således bara ca hälften av det totala privata arbetsplatsbyggandet och ca 4/5 av det offentliga.

De privata arbetsplatsnybyggena kan grovt indelas i tre kategorier:

1. Nybyggen i utlagda men ännu inte utbyggda arbetsplatsområden. Dessa nybyggen omfattar huvudsakligen industri- och lagerbyggen.
2. Nybyggen i befintliga bostads- eller industriområden, där i regel äldre bebyggelse har rivits och ersatts med ny. Dessa nybyggen innehåller huvudsakligen kontors- och detaljhandelslokaler, men även industri- och lagerlokaler.
3. Nybyggen i samband med äldre eller nybyggda bostadsområden. Dessa nybyggen omfattar huvudsakligen butiks- och institutionsbyggen.

De nybyggen, som tillhör kategori 1, är huvudsakligen lokaliserade till hamnområdena och till området runt det nya "grönsakstorget" i Valby. Nybyggena, tillhörande kategori 2, ligger till största delen i Yttre Nørrebro och i City, medan kategori 3 huvudsakligen har lokaliserats i sammanhang med de stora bostadsområdena på Amager, och för övrigt spritt i kommunens periferi.

Arbetsplatsbyggenas lokalisering följer huvudsakligen marknadsekonomiska (företagsekonomiska) kalkyler. För byggena inom kategori 1 tyder läget vid hamnen eller nära Västmotorvägen på, att infrastrukturen (transportförhållanden) och funktionella förhållanden haft en viktig betydelse som lokaliseringsfaktor. För byggena i kategori 2, där det till stor del gäller uthyrningslokaler, är det däremot fastighetsekonomiska kalkyler, som har haft störst betydelse för lokaliseringsvalet (d.v.s. fastighetsägarens vinster, inte brukarens vinster).

De offentliga arbetsplatsbyggena är i regel lokaliserade i närheten av redan befintliga offentliga arbetsplatser och institutioner: Nya kontor för stadsadministrationen är grupperade runt Christiansborg och den nya godstrafikterminalen och det nya postgiro huvudkontoret ligger båda nära Huvudbangården. Många statliga arbetsplatsers lokalisering kan inte förklaras vare sig företagsekonomiskt eller samhällsekonomiskt. Enbart de trafikinvesteringar, som på lång sikt kan bli nödvändiga p.g.a. etablering av nya statliga arbetsplatser i City, betyder

att de samhällsekonomiska kostnaderna i samband med dessa byggen blir mycket stora. Koncentrationen av de statliga arbetsplatserna till City måste i stället förklaras politiskt och ideologiskt.

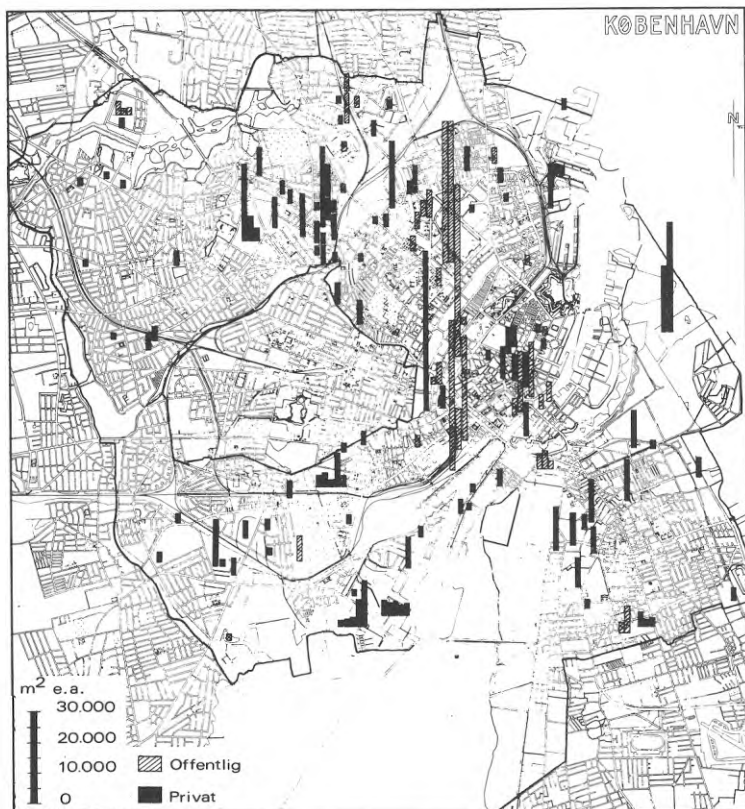


Fig. 104. Nybyggda arbetsplatslokaler inom Köpenhamns kommun med över 2.000 m² våningsyta per byggnadsprojekt, 1965-71.

Källa: Byfornylsesgruppen, Arkitektskolan i Köpenhamn, Inst. IV, "Byudvikling og byfornyelse. Lokalisering, sanering, planlægning." 1974.

Moderniseringar (1968-72).

År 1968-72 moderniserades i Köpenhamns kommun 113 fastigheter (eller delar av fastigheter) med mera än 5 lägenheter och till minst 25 %-ig hyreshöjning. (94) Dessa moderniseringar omfattade totalt 2.374 hyreslägenheter. Det föreligger inte uppgifter om hur stor sammanlagd våningsyta, som har blivit moderniserad, men med en genomsnittlig lägenhetsyta på 50 m² kan den moderniserade ytan beräknas till knappt 120.000 m² - d.v.s. en

storleksordning, som nästan motsvarar bostadsbyggandet utan offentligt stöd inom samma tidsrymd.

Moderniseringarna har till allra största delen ägt rum inom Brokvarteren, där största delen av den äldre bebyggelsen finns. Det är huvudsakligen de något yngre brokvarterhusen, d.v.s. från ca 1900 - 1920, som genomgår moderniseringar. Detta beror bl.a. på, att Grundejernes Investeringsfond, som ger billiga lån (6 1/2 %) till moderniseringar, ställer som villkor, att bebyggelsen inte får vara utdömd som bostäder och inte kan väntas bli utdömd inom lånets amorteringstid (15-25 år). Moderniseringarna omfattar i regel ändring eller etablering av sanitära installationer, centralvärme och ev. modernisering av kök etc.



Fig. 105. Moderniseringar omfattande minst 6 lgh i Köpenhamns kommun 1968-72. (Pelarnas fotpunkter anger lokaliseringen.)

Källa: Byfornyelsesgruppen, Arkitektskolen i Köpenhamn, inst. IV: "Byudvikling og byfornyelse. Lokalisering, sanering, planlægning", 1974.

Stadsförnyelsen i Köpenhamns kommun 1972-1976.

Följande siffror bygger bl.a. på en översikt frmn 1972 över planerat byggande i Köpenhamns kommun 1972-76, utförd av tekniker i Köpenhamns kommun för Egnspanrådets Planlägningsafdelning, som grundval för befolkningsprognoser. Översikten har vissa osäkerhetsmoment, då det bygger på förhandsansökningar och förväntade byggprojekt som kommunen kände till, samt vissa andra omedelbara nybyggnadsmöjligheter. Man räknade 1972 med att 14.450 nya bostäder 1972-76, och att 10.300 äldre bostäder skulle försvinna, varav 8.300 genom sanering. D.v.s. en nettoökning med 4.150 bostäder. Av de 14.450 nya bostäderna beräknades 29 %, eller 4.200 utgöras av studentbostäder ("kollegiebostäder"). De privatfinansierade nybyggena beräknades omfatta 20 % av nyproduktionen, d.v.s 3.000 bostäder, medan allmännyttiga och kommunala företag väntades uppföra 11.450 bostäder. Fig. 106 visar nybyggenas placering i Köpenhamn. Fig. 107 visar den sammanlagda nyproduktionen 1972-76. De allmännyttiga företagen bebygger större obebyggda



Fig. 106. Översikt från 1972 över förväntat bostadsbyggande i Köpenhamns kommun 1972 - 1976, med och utan offentligt stöd. Bostadshus med över 6 lägenheter.

Källa: Byfornyelsesgruppen, Arkitektskolen, Köpenhamn: "Byudvikling og byfornyelse. Lokalisering, sanering, planlægning.", 1974.

eller lågt utnyttjade områden, t.ex. 1.000 bostäder på Amager och 2.000 bostäder på Österbro (på f.d. östre Gasværks område och ev. på f.d. Lägeföreningens område). Den allmännyttiga bebyggelsen kommer också att uppföras i saneringsområdena på bl.a. Inre Nørrebro och Vesterbro.

De privat finansierade nybyggena lokaliseras spritt på lågt utnyttjade tomter, och fyller igen "hål" i byggnadsmassan. En undersökning år 1973 av 30 privata byggprojekt med 2.172 bostäder, 72 % av det förväntade privata byggandet, visade, att 6 av tomterna var obebyggda, 8 av tomterna hade äldre bebyggelse i 1-2 våningar, 5 hade äldre envånings butiksbebyggelse ("basarbyggelse") och i 11 av projekten var den nya bebyggelsen under uppförande eller redan färdigbyggd.

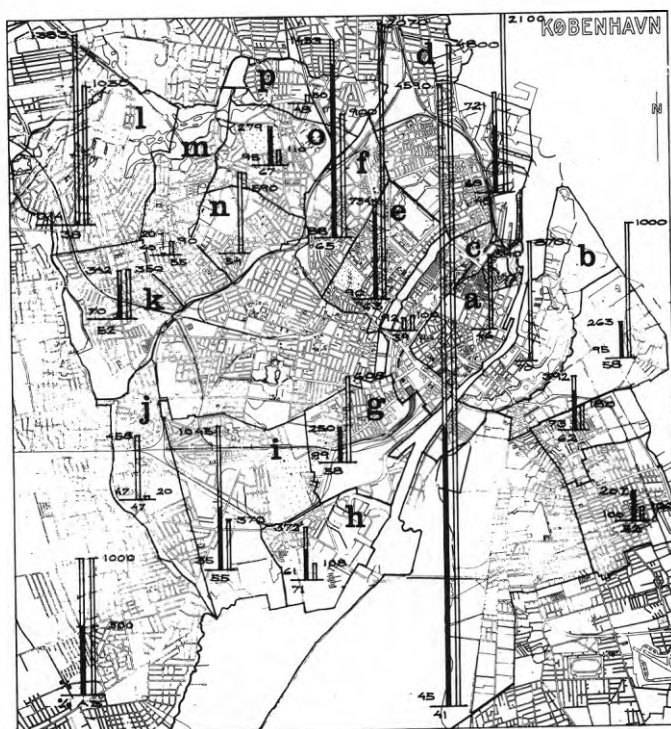


Fig. 107. Bostadsproduktion med eller utan offentligt stöd med över 6 lägenheter inom olika distrikt i Köpenhamns kommun.

A: Nyuppförd våningsyta i m^2 1965-71, samt relativ andel lägenheter på 2 r.o.k. eller mindre.

B: Förväntad nyproduktion i m^2 våningsyta 1972-76.

De översta procenttalen anger andelen lägenheter på 2 r.o.k. eller mindre av nyproduktionen 1965-71, och de nedre procenttalen anger andelen lägenheter på 2 r.o.k. av distriktets totala antal lägenheter år 1965.

Källa: Byfornylsesgruppen, Arkitektskolen, Köpenhamn, inst. IV: "Byudvikling og byfornylse. Lokalisering, sanering, planlægning", 1974.

Stadsförnyelse i Köpenhamns City efter 1945.

Under perioden 1956-69 revs sammanlagt ca 340.000 m² våningsyta i Köpenhamns City (Indre By, Nørrevold och Vestervold), och ca 480.000 m² våningsyta nyuppfördes, övervägande arbetsplatsytor (95). Detta betyder, att förnyelsen omfattar ca 200.000 m² tomt-yta, eller ca 6,25 % av Citys markyta. Av den nya bebyggelsen finns ca 50.000 m² våningsyta inom Nyropsgadeområdet, på ett område, där det tidigare fanns vattenreningsdammar och järnvägsområde. Denna stadsförnyelse är mätt i antal kvadratmeter våningsyta ungefär av samma storleksordning som i Stockholms City under samma period, men de offentliga investeringarna i infrastruktur är betydligt mindre. Man bör dock lägga märke till att Stockholms Cityområde (Nedre Norrmalm) är mindre än hälften så stort som Köpenhamns City (området innanför sjöarna).

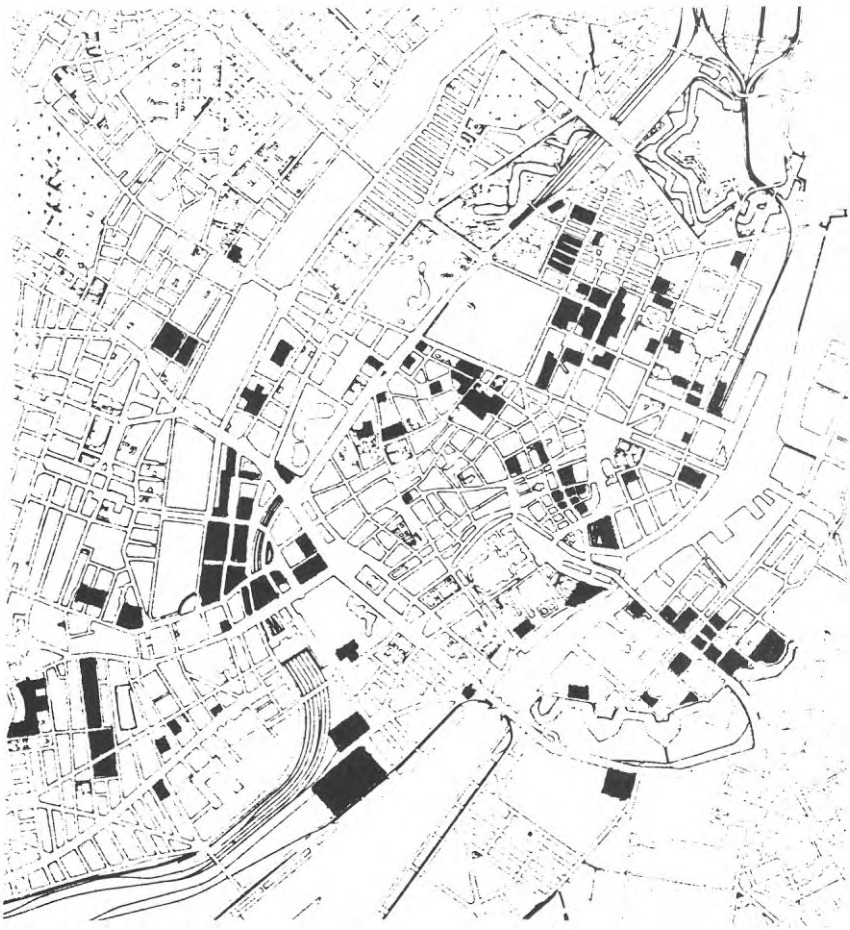


Fig. 108. Större förnyelseobjekt i Köpenhamns centrala delar 1945-1975.

Fig. 108 visar några av de viktigaste rivnings-nybyggnadssaneringarna inom Köpenhamns centrala delar efter 1945. Kartan

omfattar även vissa större ombyggnadsprojekt.

Många storföretag och organisationer har utvidgat sina kontor eller verksamheter i City. Till företag som utvidgat i City hör Landmandsbanken/Den Danske Bank, Nationalbanken, Illum, Magasin, Kreditforeningen Danmark m.m. A.P. Möller planerar ett stort kontorshus vid Toldbodgade (Innerhamnen). Ett annat stort privatfinansierat kontorshus är Gutenberghus, som innebär, att den medeltida gatan Pilestråde fick en ny sträckning. Flera Organisationer, som Metalarbejderforbundet, Specialarbejderforbundet och lantbruksorganisationerna har byggt nytt i City. Nyropsgadeområdet väster om Rådhuspladsen präglas av kontorsbyggnader för näringslivets och arbetsmarknadens organisationer, av nya hotell (Sheraton, SAS-Royal, Imperial, Mercur) och av turistservice (resebyråer, flygbolag) och huvudkontor för större företag. Området har Danmarks högsta markpriser.

Inom Frederiksstaden finns ett antal bostadssaneringar i offentlig regi. Den största av dessa, Adelgade-Borgergadesaneringen påbörjades före andra världskriget, och blev först helt färdig på 1970-talet. En stor del av den nyuppförda bebyggelsen är kontors- och affärsbyggnader. Längs Torvegade på Christianshavn revs en stor del av den äldre bebyggelsen på 1930-talet i samband med gatans breddning. Idag är Christianshavns äldre byggnadsbestånd kraftigt decimerat, men kvarvarande byggnader från 1600- - 1700-talen restaureras numera till relativt dyra bostäder. På Torvegade ligger även Burmeister & Wains nya huvudkontor.

Bland övriga nya större byggnadsprojekt i det centrala Köpenhamn bör nämnas hotell Scandinavia på Amager Boulevard, som ev. är den första etappen i en omfattande utbyggnad på Västamager.

SAMMANFATTNING

Allmänna tendenser för arbetsplatsutvecklingen i regionen.Förskjutning av arbetsplatslokaliseringen inom regionen.

Antalet arbetsplatser inom Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner minskar kontinuerligt, medan antalet arbetsplatser i regionen utanför Centralkommunerna ökar snabbt. Hittills har den största ökningen skett inom Köpenhamns amt, men efterhand förskjuts ökningen ut till Frederiksborgs och Roskilde amt. Inom Köpenhamn sker den största arbetsplatsminskningen i City.

Inom Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner är minskningen av arbetsplatserna inom industri och hantverk särskilt stor. Även inom handeln märks en minskning, medan antalet arbetsplatser inom övriga serviceyrken ökar. Servicearbetsplatsernas andel av samtliga arbetsplatser är störst och relativt snabbast växande inom Centralkommunerna, men trots detta minskar dessa kommuners andel av regionens totala antal servicearbetsplatser. Kontorsarbetsplatsernas andel av samtliga arbetsplatser är betydligt högre i de centrala stadsdelarna än i ytter- och förortsområdena. Butiksarbetsplatsernas andel är något högre och fabriksarbetsplatsernas andel är lägre.

Antalet industriarbetsplatser i regionen utanför Centralkommunerna ökar fortfarande, men för regionen som helhet märks en stagnation. Fabriksarbetsplatsernas andel av samtliga arbetsplatser är betydligt större i de västra och sydvästra delarna av regionen än i de norra. Andelen arbetsplatser inom butiker och samhällsservice är däremot högre i de norra regiondelarna än i de övriga. Samtidigt är genomsnittsinkomsten i de norra delarna högre och andelen arbetare av invånarna lägre. Det finns således en typisk "välståndssektor" norr om Köpenhamn, i riktning mot Helsingör och Hilleröd. Detta är ett ur landskapsynvinkel attraktivt område och ett prestigeeområde.

Expansionsmöjligheter och reklamläge är viktiga faktorer för företagslokalisering inom regionen idag. Många industri- och handelsföretag har flyttat sina huvudkontor eller huvudavdelningar ut från Köpenhamns centrum till Storköpenhamns periferi; speciellt till området nära ringmotorvägen, d.v.s. i zonen Avedøre-Glostrup-Ballerup-Lyngby-Hørsholm. Organisationer m.m. anser dock, att personkontaktmöjligheterna är de viktigaste lokaliseringsfaktorerna, och har tendens att stanna i City.

Västamager har förutsättningar att bli ett viktigt centrum för internationell handel, med Bella Center och World Trade och därtill knuten service.

Arbetsplatsutveckling inom Köpenhamns kommun.

Trots att antalet arbetsplatser minskar inom Köpenhamns kommun ökar den totala arbetsplatsytan. Arbetsplatsytan per anställd ökar snabbare än antalet arbetsplatser minskar. Generalplandi- rektoratet förutspår, att ökningen av arbetsplatsytan per

anställd i framtiden kommer att avta, och att ca 300.000 m² arbetsplatsyta inom Köpenhamns kommun kommer att nedrivs i samband med sanering. Man räknar med, att antalet arbetsplatser inom Köpenhamns kommun kommer att reduceras från ca 400.000 år 1970 till 350.000 år 1985. Generalplandirektoratet räknar vidare med, att totalsaneringar till arbetsplatsändamål i framtiden endast kan genomföras, om det kan uppföras 4 ggr så mycket arbetsplatsyta som det nedrivna. Då efterfrågan efter nya arbetsplatslokaler är begränsad, betyder detta begränsade möjligheter för totalsanering, och ökade möjligheter för berävarande sanering.

Under senare år har staten, kommunen eller amtet svarat för ca hälften av arbetsplatsbyggnationen i Köpenhamns kommun. De offentliga arbetsplatserna utgör idag ca 1/4 av kommunens arbetsplatser, eller ca 100.000. Hälften av dem ligger i City. Centralkommunerna har 60 % av regionens statliga arbetsplatser och City har 37 % av regionens offentliga arbetsplatser. Statens expansion i de tätbebyggda stadsdelarna skapar trafikproblem samt problem för friyreförhållanden, befintliga byggnader m.m.

Äldre småindustrier i brokvarteren försvinner i snabb takt, ofta i samband med saneringar.

Förskjutningen av arbetsplatslokaliseringen innebär att pendlingen till City avtar. Efter 1970 har såväl trafiken till och från City som trafiken över kommungränsen minskat. Fortfarande är dock pendlingen stor, och det märks en ökande andel utpendling från Köpenhamn, av industriarbetare bosatta inom kommunen till industrier utanför kommungränsen.

Industri lokaliseringen inom regionen.

Inom tillverkningsindustrin (exkl. byggnadsbranschen och hantverksproduktionen) har antalet sysselsatta inom Huvudstadsregionen minskat ända sedan 1961. Antalet sysselsatta inom Köpenhamns amt har börjat minska på 1970-talet, medan antalet sysselsatta inom Frederiksborgs och Roskilde amt fortfarande ökar. Inom Köpenhamns kommun finns större delen av regionens grafiska industri och pappersindustri. Den kemiska industrin är till mycket stor del lokaliserad till Köpenhamns amt, och järn- och metallverken till Frederiksborgs amt (Frederiksvärk). Järn- och metallindustrin (inkl. el-industrin) är den dominerande industribranschen i flera av Storköpenhamns förstadskommuner.

52 % av huvudstadsregionens industriföretag med 200-499 anställda ligger inom Köpenhamns amt och 60 % av industriföretagen med över 500 anställda ligger inom Centralkommunerna. Stora, äldre industriföretag ligger sedan gammalt relativt centralt, i närheten av godsjärnvägen eller hamnen. Flertal av dessa företag stannar kvar tills vidare, då de har tillräckligt stora tomter. Nya, mera dynamiska industriföretag lokaliserar främst i de nya industriområdena nära motorringvägen i bandet Avedöre-Glostrup-Ballerup-Lyngby. Det märks ytterligare en tendens, att teknologiskt avancerade företag inom elektronik m.m. ligger i regionens norra del, och att byggnadsmaterialindustri och läntbruksorienterad industri

ligger i regionens västra del.

Industriutvecklingen har följt ett ringformat mönster, där den första industrin, ofta av manufakturkaraktär växte upp på 1800-talet inom det nuvarande cityområdet. Årtiondena omkring sekelskiftet utvecklades ett nytt industriband utanför de tätbebyggda brokvarteren, längs hamnen och godsringjärnvägen. Här växte den första storindustrin upp, t.ex. Carlsberg och Tuborg, Burmeister & Wain, De Danske Spritfabrikker, Nordisk Kabel og Tråd, en lång rad byggföretag etc. Utanför detta område växte 1920-1950 upp relativt enhetliga bostadsområden, till stor del egnahemsområden, och omkring 1950 började på allvar industriutvecklingen i nästa ring, Avedøre-Glostrup-Ballerup-Lyngby. Denna ring är uppbyggd runt det nya ringvägssystemet, som detaljplanerades under andra världskriget. Enligt den nya regionplanen (se kapitel 9) skall en ny ring av arbetsplatser växa upp i anslutning till den planerade "transportkorridoren" från Køge över Tåstrup, Målöv och Hammersholt mot Hilleröd och Helsingør, och i synnerhet i dess knutpunkter.

Handel och service.

City är regionens viktigaste detaljhandelscentrum, men antalet butiker där minskar. Visserligen har antalet urvalsvarubutiker i City ökat något under senare år, men antalet dagligvarubutiker har minskat mycket kraftigt. Både för dagligvaru- och urvalsvarubranscherna minskar dock Citys andel av regionens detaljhandel. Textil- och konfektionshandeln är ganska koncentrerad till City. Mycket specialiserade butiker, t.ex. antikvariat, lyxbutiker o.dyl. och som har en begränsad kundkrets från ett stort omland, även från utlandet, är till största delen koncentrerade till City. Några av dessa butiker kan räknas till kategorin "metropolfunktioner". Varuhuset fungerar som ett slags "magneter" i City, och attraherar också kunder till andra butiker. Varuhuset i förstäderna ger dock i regel större vinst än varuhuset i City. Bankerna är mera koncentrerade till City än detaljhandeln.

Urvalsbutikerna i City koncentreras på färre ekonomiska händer och kedjeföretagen blir allt vanligare. Utländskt kapital, bl.a. engelskt och svenskt investerar i butiker och varuhus, bl.a. längs Strøget.

Detaljhandelsytan i regionen har under senare år ökat främst i Köpenhamns amts västra delar och i Roskilde amt. Inom Köpenhamns kommun har däremot en betydande minskning skett. I förstäderna koncentreras detaljhandeln till nya förortscentra, och äldre lokala inköpscentra avvecklas. I förorter-na byggs även ett mindre antal lågprisvaruhus, som framför allt är inriktade på bilburna kunder. Lyngby och Høje Tåstrup är regionens två största förortscentra. Inom Köpenhamns kommun, utanför City, koncentreras detaljhandeln till huvudgatorna. Detta skapar dels längre gångavstånd för många, dels ett ökat trafiktryck på dessa gator, som samtidigt är huvudförbindelser in mot City.

City har en ganska klar uppdelning i specialiserade delområden: affärscentrum, statligt administrationscentrum, turist-,

nöjes- och terminalcentrum, universitetscentrum, bankcentrum m.m. Differentieringen har historiska orsaker och kommer troligen att prägla City även i framtiden, även om en viss utjämnning kommer att ske. Differentieringen avspeglas i markprisstrukturen.

Befolkningsutvecklingen.

Huvudstadsregionen har ca 35 % av landets invånare. Folkmängden i regionen har ökat till början av 1970-talet, men en stagnation och en mindre minskning har inträffat under de senare åren.

Ca 80 % av regionens befolkning bor inom Storköpenhamns sammanhängande bebyggelse. Folkmängden ökar idag i stort sett endast utanför Köpenhamns amt. Folkmängden i Köpenhamns kommun har minskat med 1/3 efter 1950, då kommunens folkmängd kulminerade. Samtidigt har antalet bostäder i kommunen ökat något.

Samtidigt som Köpenhamns kommun folkmängd minskar, ökar andelen pensionärer snabbt, och andelen förvärvsarbete minskar. Skatteunderlaget blir mindre och mindre, och samtidigt ökar behovet av sociala utgifter.

Det finns en klar social segregation mellan olika delar av Storköpenhamn. Låglönegrupper och ofacklärda arbetare utgör stora andelar av befolkningen i "brokvarteren" och på Amager. Nordsektorn är däremot ett typiskt "överklassområde". Inom Centralkommunerna har Nørrebro den klart lägsta genomsnittslönen, 88 % av genomsnittslönen för hela Köpenhamn. Frederiksbergs befolkning har i genomsnitt 25 % högre lön än Köpenhamns befolkning. Köpenhamns kommun, som tidigare hade en högre genomsnittslön än Danmark som helhet, har idag en lägre genomsnittslön. Köpenhamnsregionen som helhet har dock en högre genomsnittslön. Den största genomsnittslönen finns i Köpenhamns amt (36 % högre än för hela landet), och genomsnittslönen i amtets norra delar är ännu högre. Tendensen är, att områdena med lägst genomsnittslön också har sämst fysisk miljö, sämst skolor och sociala institutioner, sämst undervisning i skolorna, störst kriminalitet etc.

Trafik och pendling.

Pendlingen inom Huvudstadsregionen har ökat under senare år. Inom nästan hela Storköpenhamn utanför Köpenhamns kommun pendlar över 30 % av den arbetande befolkningen till arbetsplatser inom Köpenhamns kommun. För Amagerkommunerna, Rødovre, Gentofte och Frederiksberg är andelen över 40 %. Pendlingen till Centralkommunerna och Köpenhamns amt från Frederiksbergs och Roskilde amt omfattar endast knappt 1/10 av den arbetande befolkningen. Som förut nämnts, har biltrafiken till Köpenhamns City och över kommungränsen avtagit på 1970-talet.

Biltrafiken inom regionen har expanderat på kollektivtrafikens bekostnad. De genomsnittliga bostads-arbetsplatsresederna med bil inom Köpenhamns kommun har minskat, medan motsvarande restider med kollektivtrafik har ökat under senare år. Sedan 1950-talet har antalet bilresande till Köpenhamns city mera än fördubblats, medan antalet kollektivt resande

har stagnerat och antalet cyklister har minskat betydligt. Biltätheten är större i förorterna än inne i Köpenhamn. Biltätheten har ökat till slutet av 1960-talet, men en viss mättnadsnivå tycks ha infunnit sig sedan.

Från Köpenhamns ställning i "den internationella storstadskonkurrensen" spelar den reguljära flygtrafiken och Kastrups flygplats en stor roll. Vidare spelar snabba vägförbindelser mellan regionens centra en stor roll. Däremot spelar regionens interna kollektivtrafik, pendlingsförhållanden m.m. en underordnad roll i detta sammanhang. Inte heller charterflyg och vanlig turism har någon större betydelse för "det ekonomiska kraftcentret" Köpenhamn, annat än att en stor turism ökar Köpenhamns "prestige". Kastrups flygplats bibehålles tills vidare och utbygges, även om det innebär ökade bullerstörningar för Amagers invånare. Saltholmsprojektet lägges på is, även om en Öresundsbro Malmö - Köpenhamn kommer till stånd.

Delar av stadsmotorvägnätet byggs ut i Köpenhamns centrala stadsdelar, men troligen i en lägre standard, än vad som planerades under 1960-talet. Området runt ringmotorvägen och de största radiella infartsvägarna samt Västamager tycks i framtiden bli lättast tillgängliga för biltrafik, och blir därför centra för fortsatt arbetsplatsutveckling.

Stadsförnyelsen inom Köpenhamns kommun under senare år.

Under åren 1967-72 byggdes i Köpenhamns kommun ca 2 milj. m² våningsyta, varav knappt hälften i City + Brokvarteren och något över en fjärdedel i Brokvarteren. I City + Brokvarteren ersatte den nya bebyggelsen i regel äldre bebyggelse. Ca 100.000 m² våningsyta moderniserades i Brokvarteren under samma period. Kommunala och statliga nybyggen omfattade mer än 1/3 av nybyggnationen i City och Brokvarteren.

I de privat finansierade nybyggnadssaneringarna satsas inte på barnfamiljer utan på småhushåll. Nästan hälften av lägenheterna var på 1 rum och kök eller mindre och endast 17 % hade mera än 2 rum och kök. I de offentligt finansierade saneringarna hade däremot 44 % av lägenheterna mera än 2 r.o.k. (1967-72). Ett stort antal mindre, men relativt dyra lägenheter tjänar Köpenhamns kommuns intresse av att få flera relativt goda skattebetalare, och samtidigt små sociala utgifter.

Tendensen för stadsförnyelsen under senare år har varit ökat exploateringsgrad och försämrade möjligheter att förbättra friytförhållandena i de tätbebyggda stadsdelarna. Stadsförnyelsen har i regel betytt, att tidigare befolkning och verksamheter har fått ge plats åt nya, mera betalningskraftiga befolkningsgrupper och verksamheter. Stadsförnyelsen har därför inte löst den tidigare befolkningens bostadsproblem, utan endast flyttat problemen till nya områden. Stadsförnyelsens mål har inte varit att förbättra bostadsförhållandena, utan att förränta kapital och förbättra kommunens skattekonomi.

Nya arbetsplatsbyggen i befintliga bostads- eller

industriområden, t.ex. i Yttre Nörrebro och i City sker till stor del som uthyrningslokaler. Det är fastighetsekonomiska synpunkter som styr lokaliseringen, d.v.s. fastighetsägarens vinster snarare än brukarnas vinster. De företag, d.v.s. brukare, som själva bygger nytt, väljer i regel en lokalisering utanför Köpenhamns kommun. Staten är dock ett undantag från denna regel.

Cityförnyelsen efter 1945.

Trots att antalet arbetsplatser i City minskar, ökar den totala arbetsplatsytan. 1956-69 uppfördes betydligt mera våningsyta i City, än vad som revs ner. Cityförnyelsen, mätt i antal nyuppförda m² våningsyta är nästan lika omfattande i Köpenhamns City som i Stockholms City, men projekten är spridda över ett större område, och de offentliga investeringarna i infrastruktur är mycket mindre. Det är idag tveksamt, om det finns ekonomiska och behovsmässiga förutsättningar för en arbetsplats-expansion i Citys randområden. Det är tveksamt, om City Vestplanen kan genomföras. Däremot är det troligt med en blandad bostads- och arbetsplatsförnyelse runt City, kombinerat med vissa nya trafikaneläggningar, gatugenombrott etc. De största samlade förnyelseområdena i centrala Köpenhamn sedan 1930-talet har varit på tidigare vattenverks- och järnvägsområden, som sanerats med hjälp av bostadssaneringslagen (Adelgade-Borgergade; delar av Inre Nörrebro samt Vesterbro).

FOTNOTER OCH KÄLLHÄNVISNINGAR - DEL 2.

- (32) Köbenhavns City Center-forening/Institut for Centerplanlægning (KCC/ICP): "Hvad med City?", Köpenhamn 1976, sid 86-98, samt förarbetet till denna rapport, 1976.
- (33) Lars Andkjær Petersen, Sören Plum, Benedicte Weber: "Centralisering og storbyvækst i København". Examensarbete vid Institut for by- og landskabsplanlægning. Arkitekt-skolan i Köpenhamn, 1975. Sid. 49 och 51-53.
- (34) "Centralisering og storbyvækst...", sid. 54.
- (35) "Centralisering og storbyvækst...", sid. 46 och 54-60.
- (36) "Centralisering og storbyvækst...", sid. 61.
- (37) "Industrirådets håndbog 75/76". Lista över huvudstyrelsen, sid, 5-9.
- (38) "Centralisering og storbyvækst ...", sid. 97-98.
- (39) Gustav Lohse, Susanne Mogensen, Anna-Margrethe Thagaard: "København som 'kraftcenter'". Examensarbete vid Institut for by- og landskabsplanlægning, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976. Sid. 21-23. (Sidohänvisningarna gäller 1:a upplagan av rapporten.)
- (40) "København som 'kraftcenter'", sid. 16-17 och 19.
- (41) "København som 'kraftcenter'", sid. 40-42.
- (42) "København som 'kraftcenter'", sid. 42-46.
- (43) "København som 'kraftcenter'", sid. 48.
- (44) "København som 'kraftcenter'", sid. 71-72.
- (45) "Centralisering og storbyvækst ...", sid. 62-64.
- (46) "World Trade Center" - broschyr, Göteborg 1975.
- (47) Fortune nr. 8, 1976: "The 500 largest industrial companies outside the U.S.".
- (48) Danmarks statistiks industristatistik. Avser industri med minst 6 anställda.
- (49) T-ATV: "Trafiksektoren frem mod år 2000", sid. 103-106.
- (50) Se fotnot (48).
- (51) "København som 'kraftcenter'", sid. 106-114.
- (52) Afdeling B, Arkitektskolan i Köpenhamn: "Danske byers udvikling", 1972. Sid. 39-41.
- (53) Afd. B: "Danske byers udvikling". Sid. 54 och 57.
- (54) Afd. B: "Danske byers udvikling", sid. 60-61 samt Danmarks statistik.
- (55) Lyager: "Udvalgte storbyfunktioners lokalisering ...". (Se fotnot 8.)
- (56) "København som 'kraftcenter'", sid. 93.
- (57) "København som 'kraftcenter'", sid. 85-98. (Hela avsnittet om metropolfunktioners lokalisering.)
- (58) "Centralisering og storbyvækst ...", sid. 134.
- (59) "Centralisering og storbyvækst ...", sid. 135.
- (60) "Centralisering og storbyvækst ...", sid. 142.
- (61) Se fotnot (60).
- (62) "Centralisering og storbyvækst ...", sid. 143.
- (63) Arbetspapper från Generalplandirektoratet, Köpenhamns kommun: "Erhverv og generalplanlægning", 1974.
- (64) Se fotnot (63).
- (65) KCC/ICP: förarbete till rapporten "Hvad med City?", 1975. (Se fotnot 32.)
- (66) Se fotnot (65).
- (67) Jörgensen-Bach: "Erhvervslokalisering i hovedstadsområdet". (Se fotnot 6.)
- (68) KCP/ICP: "Hvad med City?", sid. 54

- (69) Artikel i tidskriften Byplan 1974 av K. Larsen och P. Gjerding. ("Projekt 26342".)
- (70) Se fotnot (65).
- (71) Se fotnot (65).
- (72) Hovedstadsrådets planlägningsafdeling: "Beskäftigelsesudvikling og erhvervsbyggeri i Hovedstadsregionen". Köpenhamn 1974.
- (73) Se fotnot (63).
- (74) Se fotnot (63).
- (75) Se fotnot (63).
- (76) "Köbenhavn som 'kraftcenter'", sid. 90.
- (77) KCP/ICP: "Hvad med City?", sid. 46-47.
- (78) Jörgensen-Bach: "Erhvervslokalisering i hovedstadsområdet", sid. 59. (Se fotnot 6.)
- (79) Landsplansekrætarariatets serviceundersøgelse 1975: "Lokalisering av engroshandel og pengeinstitutter". Sid. 38.
- (80) KCP/ICP: "Hvad med City?", sid. 60-61 samt förarbetet till rapporten.
- (81) Politikens lokalavisers broschyr "Regionplan", 1976, sid. 9-13.
- (82) Politiken: "Regionplan", sid. 14.
- (83) Se fotnot (65).
- (84) Afd. B: "Danske byers udvikling", samt Danmarks statistik: "Statistisk årbog".
- (85) KCC/ICP: "Hvad med City?", sid. 22.
- (86) Se fotnot (65).
- (87) Afd. B: "Danske byers udvikling", sid. 68-93 (socialforholdenes geografi).
- (88) "Köbenhavn som 'kraftcenter'", sid. 140-145.
- (89) Köbenhavns Havneväsen: "Köbenhavns havn 1956-1966", Köpenhamn 1967.
- (90) Se fotnot (89).
- (91) Artikel i "Dansk Arbejde" nr. 1, 1976. Jfr. artiklar i tidningen "Köbenhavn", november 1975.
- (92) "Köbenhavn som 'kraftcenter'", sid. 134-135.
- (93) Byfornyelsesgruppen, Inst. IV, Arkitektskolan i Köpenhamn: "Byudvikling og byfornyelse. Lokalisering, sanering, planlægning". Köpenhamn 1974. Sid. 120.
- (94) "Byudvikling og byfornyelse. Lokalisering ...", sid. 123.
- (95) Poul Lyager: "Bebyggelsen i de centrale byområder". Köpenhamn 1971. Beställningsarbete åt Köpenhamns kommun. Sid. 33-34.
- (96) Se fotnot (48)
- (97) "Greens. Håndbogen om dansk erhvervsliv 74/75", samt "Kompass Danmark" är handböcker, som har använts som källor till undersökningarna av de olika företagens storlek, branscher och lokalisering.
- (98) Se fotnot (48).
- (99) Enkätundersökning, gjord inom detta forskningsprojekt. Se sid. 178-179 i forskningsrapporten, del 2. (Utvecklingstendenser i Köpenhamn.)
- (100) Se fotnot (48).

BILAGOR

- BILAGA 1: ÖVERSIKT ÖVER EKONOMISKA FÖRHÅLLANDEN OCH LOKALISERINGSTENDENSER FÖR INDUSTRINS HUVUDGRUPPER.
- BILAGA 2: EXEMPEL PÅ OMLOKALISERINGAR AV FÖRETAG I KÖPENHAMNS-REGIONEN, FRÅN H.E. JÖRGENSEN & O. BACH: "ERHVERVS-LOKALISERING I HOVEDSTADSOMRÅDET", 1975.
- BILAGA 3: REGISTRERING AV INDUSTRIFÖRETAG INOM KÖPENHAMNS-REGIONEN 1972, FRÅN INDUSTRISTATISTIKEN
- BILAGA 4: EXEMPEL PÅ INDUSTRIER I KOMMUNERNA I HUVUDSTADS-REGIONEN UTANFÖR KÖPENHAMNS AMT. REGISTRERING FRÅN "KOMPAS DANMARK", 1975.
- BILAGA 5: ENKÄT OM INDUSTRILOKALISERING INOM KÖPENHAMNSOMRÅDET 1975-76. FRÅGEFORMULÄR OCH BIFOGAT BREV.

Bilagorna finns tillgängliga på:

Institutet för byggdokumentation
Byggdok
Hälsingegatan 49, 113 31 Stockholm
Telefon 08-34 01 70.

KÖPENHAMN 1945-1977. ANALYS AV EN STORSTADS
UTVECKLING OCH FÖRÄNDRING.

DEL 1: METROPOLEN - "DET EKONOMISKA KRAFTCENTRET".

DEL 2: UTVECKLINGSTENDENSER I KÖPENHAMN.

■ DEL 3: FYSISK PLANERING OCH FRAMTID I KÖPENHAMN.

Forskningsprojekt 750156-4,
Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm.

Utfört september 1975 - april 1977 av
arkitekt SAR Bo Larsson, Malmö, under medverkan av
arkitekt MAA Anne Seidenfaden, Köpenhamn, med bistånd från
Institut for by- og landskabsplanlægning (Institut IV),
Kunstakademiets arkitektskole, Köpenhamn.

KAP. 9. REGIONAL FYSISK PLANERING EFTER 1945 I RELATION
TILL DEN FAKTISKA UTVECKLINGEN

ÖVERSIKT ÖVER REGIONAL PLANERING I KÖPENHAMNSREGIONEN FÖRE 1945.

När arbetsplats- och befolkningsutvecklingen mot slutet av 1800-talet utbredd sig utanför Köpenhamns kommungränser, försökte kommunen säkra sig om ett medinflytande genom att köpa in markområden utanför kommungränserna. Dessa strävanden efter en viss centralisering av styrningen av stadsutvecklingen ledde till att Köpenhamns kommun inkorporerade grannkommunerna Brønshøj, Valby och Sundbyerne år 1901. År 1908 utskrev kommunen en internationell tävling om en stadsplan för de inkorporerade områdena. De inkomna förslagen lade speciell vikt vid att lösa de trafikala problem, som kommunens utbyggnad skulle skapa. Det huvudgatusystem, som utbyggdes under början av 1900-talet, var också kapacitetsstarkt. Under senare år har spårvägslinjerna lagts ned, vilket har betytt ökad framkomlighet för biltrafiken, till stor del på kollektivtrafikens bekostnad.



Fig. 117. Trafikbetänkandets vägplan från 1926.

Från: Regionplanskissen 1971,
del 1: förutsättningar.

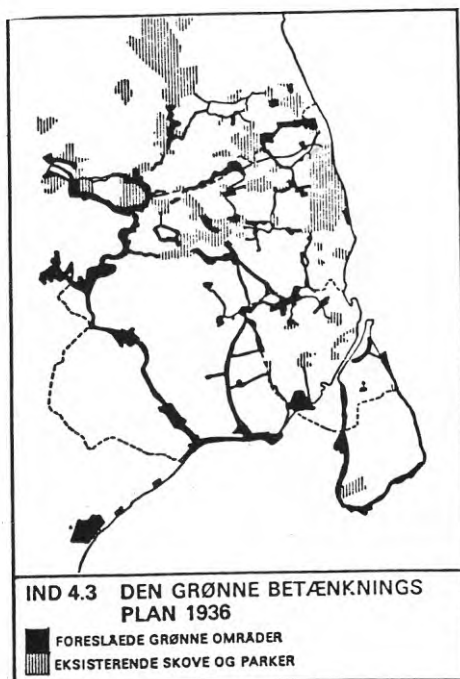


Fig. 118. Egnspanudvalgets gröna betänkandes plan 1936.

Från: Regionplanskissen 1971,
del 1: förutsättningar.

På 1920-talet nådde Köpenhamns bebyggelse i stor skala utanför även de inkorporerade kommundelarna, och 1922 nedsatte Dansk Ingeniørforening en arbetsgrupp, som skulle utarbeta ett förslag till ett sammanhängande huvudvägssystem för Köpenhamns kommun och de omgivande kommunerna. Medan detta arbete ännu pågick, antog folketinget 1925 en stadsplanelag, som möjliggjorde en exakt vägplanering, och reglering av bebyggelsen. Lagen överlät till kommunernas eget avgörande, om de ville utarbeta stadsplaner. Trafikarbetsgruppen, vars arbete finansierades av Köpenhamns kommun, avgav 1926 ett betänkande med ett förslag till ett stort antal radiella huvudvägar samt ett mindre antal ringvägar inom Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner samt Köpenhamns amt. Trafikbetänkandet, som bildade grundval för de följande årens trafikplaneringsarbete, ledde till att det påbörjade planeringsarbetet fortsatte och kompletterades med planering omfattande hela regionen. Dansk Byplanlaboratorium, som inrättats 1921, tog år 1928 initiativ till att starta en arbetsgrupp för planering av Köpenhamnsregionen, det s.k. "Egnsplanudvalget". Egnsplanudvalgets ursprungliga arbetsområde omfattade Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner, Köpenhamns amt och ett antal kommuner längs Koge Bugt i Roskilde amt.

Som första led i det påbörjade regionplanarbetet kom Egnsplanudvalget 1936 med "Betänkning om Köpenhavsegens gröna områder". Här föreslogs, att Köpenhamns parksystem skulle vidareföras i de omgivande kommunerna till ett sammanhängande parksystem, dels genom landskapsfredning, dels genom nya parkanläggningar. Betänkandet ledde till, att det år 1938 antogs ett tillägg till naturfredningslagen, och statsministeriet tillsatte samma år en tremansutredning, som förberedde en fredningsplan för Storköpenhamn. År 1940 antog riksdagen som ett led i arbetslöshetsarbetena en lag om cykel- och gångvägar i Köpenhamnsregionens gröna områden. Vissa av dessa stigar blev genomförda. Det påbörjade arbetet med fredningsplan samt "Hovedstadskommissionens" tillsättande år 1939 medförde, att regionplanarbetet mera eller mindre avstannade. Inrikesministeriet tillsatte därefter år 1944 en "samordningsutredning" till samordning av stadsplaneringen i kommunerna väster om Köpenhamn.

Med bakgrund av dessa spridda planeringssträvanden och det ökade behovet av koordinering återupprättades "Sekretariatet for egnsplanlægning" år 1945, med ekonomiskt stöd hos arbetsministeriet. "Egnsplansekretariatet", eller "Egnsplan-kontoret" fick nu till uppgift att utarbeta en regionplan för Köpenhamnsområdet. (101)

FRÅN "FINGERPLANEN" 1947 TILL "PRINCIPSKISSEN" 1960.

Förutsättningar för "fingerplanen".

Den danska ekonomin kom relativt lindrigt igenom 2:a världskriget, och redan 1946 var industriproduktionen uppe i förkrigsnivån. Industrin var dock något föråldrad, och åren 1945-50 kom att präglas av statliga ingrepp i ekonomin för att säkra förnyelsen av produktionsapparaten. P.g.a. de internationella konjunkturerna koncentrerades utvecklingen till industrin, och inte till jordbruket. En växande avflyttning av arbetskraft från landet till städerna ägde rum. Köpenhamn kom in i en kraftig växperiod, och staden bredde ut sig nästan ohämmat över Nordsjälland. (102)

En förutsättning för en snabb ekonomisk tillväxt var statligt/offentligt ingripande i ekonomin och den fysiska planeringen. Det 1945 upprättade "Egnplankontoret" kom 1947 med "Skitseforslag til egnsplan for Storköbenhavn", den s.k. "Fingerplanen". Denna plan skulle ingripa i och bromsa den koncentriska utbyggnaden av Storköpenhamn, och försöka styra utvecklingen via en totalplan för Köpenhamnsområdet.

I "Fingerplanen" förutsattes det, att Köpenhamn skulle ha en fortsatt ökande tillväxt. "Egnsplanen må være til at vokse i"; "Vi vil her forudsætte, at Storköbenhavn kan udvikle sig frit i fortsættelse af den hidtil skete udvikling" (103). Förutsättningen för Fingerplanen var en framskrivning av den därtill svarande utvecklingen. Stadstillväxten förutsattes växa jämnt.

Fingerplanens struktur:

Fingerplanen hade som mål att koncentrera stadstillväxten till bestämda geografiska områden, så att man kunde uppnå kortast/snabbast möjliga resor mellan bostäder och arbetsplatser. Arbetsplatserna skulle lokaliseras optimalt i förhållande till väg/järnvägsförbindelser med City och med områden utanför regionen. Den kollektiva transporten skulle vara den viktigaste formen av transport av varor och arbetskraft.

De rekreativa områdena skulle säkras, så att de låg i omedelbar anslutning till de framtida bostadsområdena. Stadstillväxten skulle ske i stora, samlade enheter, på sådant sätt att offentliga investeringar (t.ex. infrastruktur, markexploatering, skolor och sociala institutioner) kunde bli så rationella som möjligt. Planen förutsatte vidare, att Köpenhamns centrala delar även i fortsättningen skulle vara överordnat nationellt och regionalt centrum.

I Storköpenhamn skulle stadstillväxten koncentreras till de fem "fingrarna" mot Køge, Roskilde, Frederikssund, Farum och Hillerød. Områdena mellan fingrarna skulle inte bebyggas, utan här skulle skapas gröna, rekreativa "kiler".

Fingerplanen var det första försöket på att utarbeta en samlad plan för Köpenhamnsområdets utveckling. Den skulle omfatta

en koordination av samtliga sektorer inom den fysiska planeringen: trafik, arbetsplatser, befolkning, bostäder, institutioner och friytor.

Köpenhamns City skulle, som ovan nämnts, vara överordnat centrum, supplerat med ett bälte av arbetsplatser i "brokvarteren". Dock ville man successivt avlasta City och styra arbetsplatsutvecklingen till Köpenhamns grannkommuner. Den framtida stadsutvecklingen borde knytas till de befintliga och framtida pendeltågslinjerna. Man föreslog en ny linje över Lundtofte till Närum, en längs Køge Bugt till Vallensbæk, en förlängning av Glostruplinjen till Tåstrup, av Balleruplinjen till Måløv, samt en ombyggnad av Farumsjärnvägen till pendeltåglinje ("S-tågslinje"). Planen undvek en utbyggnad på Amager p.g.a. att detta skulle skapa trafikproblem i City och över hamnloppet, p.g.a. Kastrups flygplats' bullermattor och p.g.a. att marken geotekniskt sett var svår att bebygga.

Stadstillväxten illustrerade med en hand, där handflatan skulle betjänas av spårvägar och busslinjer, medan fingrarna skulle betjänas av pendeltåg ("S-tåg"). största arbetsplatskoncentrationerna skulle finnas vid "fingerrötterna", där de projekterade ringmotorvägarna skar S-tågsdiagonalerna, medan mindre arbetsplatskoncentrationer kunde placeras i pendeltågsstationernas uppland.

Fingerplanen illustreras av fig. 119-121. (104)

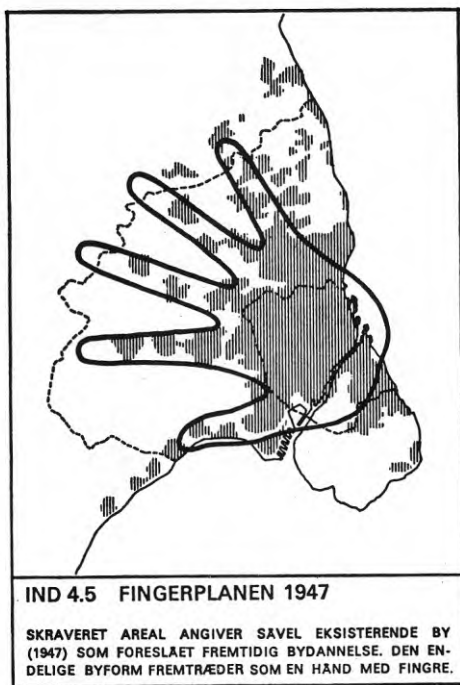


Fig. 119. "Fingerplanen" 1947. Handens fingrar visar utbyggnadsriktningarna.

Från: Regionplanskissen 1971, del 1: förutsättningar.

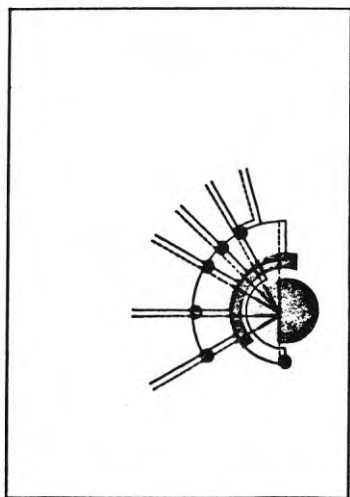


Fig. 121. Schematisk framställning av "fingerplanen", 1947.

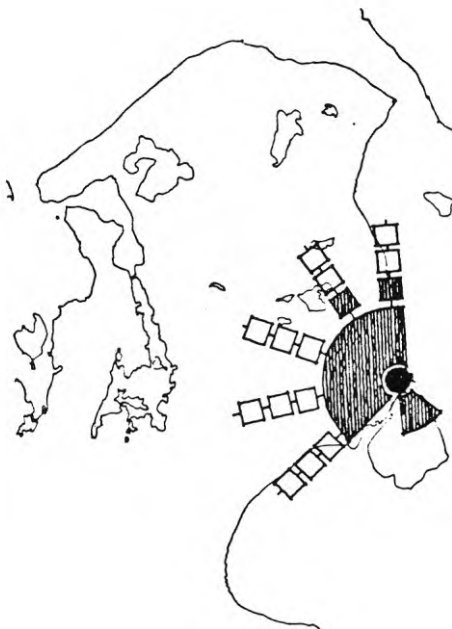


Fig. 120. "Fingerplanen" 1947. Schematisk illustration av "fingerstadens" storlek. Det skrafferade området var utbyggt 1947.

Från: Egnsplanssekretariatets diskussionsmaterial efter principskissen till regionplan 1960.

Fig. 121 visar schematiskt fingerplanens struktur. Den inre mörka cirkeln symboliserar Storköpenhamns inre, tätbebyggda delar, med överordnade centrumfunktioner. Runt detta finns ett band av arbetsplatsområden i "fingerrötterna". Längre ut i "fingrarna" finns förortscentra, där den yttre ringvägen korsar de radiella trafikförbindelserna. Heldragna linjer: överordnat vägnät. Streckade linjer: Pendeltågslinjer, alla sammanstrålande mot Köpenhamns City.

Fig. 122. (t.v.): Befintlig stadsbebyggelse i Storkøbenhavn 1947 och Fingerplanens tillväxtramar.



Källa: Inge Kalish, Anette Kristensen, Morten Lind och Torsten Nielsen: "Stenløse i regional sammenhæng". Examensarbejde ved Inst. IV, Arkitektskolan i København, 1976.

Fingerplanens utvecklingsprognoser.

När Fingerplanen utarbetades hade planområdet 1,1 milj. inv och hela regionen 1,37 milj. inv. Fingerplanens prognoser räknade med en total folkmängd på 1,3 milj. inv. i planområdet i början på 1960-talet, och 1,5 milj. inv. någon gång mellan 1980 och 2000. Utöver en fortsatt ökning av handels-, administrations- och serviceyrkena räknade man med att antalet industri- och hantverksanställda skulle öka med 140.000 från 210.000 år 1947 till 350.000 år 2000.

Fingerplanen räknade med en fortsatt arbetsplatsförskjutning i Köpenhamns centrum, så att den statliga och privata administrationen och serviceyrkena skulle utvecklas där. Man ansåg, att det skulle utvecklas ett effektivt cityområde, liksom i andra europeiska storstäder. Industri och hantverk skulle flyttas ut och lokaliseras i en ring runt om Köpenhamn, i de föreslagna arbetsplatskoncentrationerna till "fingerrötterna". (105)

"Den väsentligste del af de nye industriområder, der kan blive brug for i hovedstadssamfundet, tænkes placeret i et bælte omkring byen, langs de ydre ringveje og fortrinnsvis, hvor disse skærer de radiale hovedgader og bybaner." (106) De nya industriområdena skulle placeras i Avedøre, Glostrup, Brøndbyerne, Herlev, Gladsaxe och Jägersborg. Dessa industriområden skulle "... ligge bekvemt både for beskæftigede, som bor ude i de enkelte 'fingre' og dem, der kommer indefra

hele håndfladen." (107) De nya bostadsområdena skulle placeras utåt, längs fingrarna.

Fingerplanen var i hög grad en eftertionalisering av en utveckling, som redan var igång. Arbetsplatslokaliseringen i en ring runt Köpenhamn byggde direkt på de planer, som "Dansk Arbejdes Københavnsudvalg" utarbetat under krigsåren. (108)

Fingerplanen och den verkliga utvecklingen.

Statens medel till att realisera Fingerplanen var begränsade, då det saknades nödvändig lagstiftning. Sektorplaneringen fortgick som tidigare, varje sektor för sig, utan samordning. Den överordnade planeringen fortsatte i princip som en summa av kommunala dispositioner. De kommunala dispositionerna dominerades ofta av lokala markägareintressen, som satsade på kvantitativ tillväxt (så många nyinflyttare som möjligt), och snabba spekulationsvinster. (109)

Lokaliseringen av industriområden följde i stort sett Fingerplanens intentioner, men detta berodde mindre på att Fingerplanen hade en styrande verkan, än på Dansk Arbejdes, Industrirådets och vissa kommuners lokaliseringspolitik.

Den ekonomiska utvecklingen, speciellt högkonjunkturen, som började i slutet på 1950-talet, ledde till en snabbare stadsutveckling än vad Fingerplanen hade förutsatt. Stigande inkomster och ökad bilism ledde till ökad efterfrågan efter villor, speciellt i de nordvästra förortskommunerna. Detta ledde till att Fingerplanens ramar sprängdes (d.v.s. bostäderna, inte arbetsplatserna, sprängde ramarna). En utbyggnad av villaområdena började ske, dels mellan fingrarna, dels utanför "Fingerstaden". De överordnade styrningsmedlen var för svaga och för dominerade av lokala/kommunala intressen för att tillväxten skulle kunna styras.

Trafiknätets uppbyggnad främjade en utveckling mot norr och nordväst. Bl.a. anlades motorväg till Hörsholm och till Hareskoven och förbi Lyngby, medan både motorvägs- och pendeltågsinvesteringar mot söder och sydväst dröjde.

De enskilda kommunerna kunde självständigt disponera utgifterna till markexploatering, institutioner etc, och fick en stor del av utgifterna täckta av staten. För staten betydde utvecklingen onödigt stora kostnader, men kommunerna stod starkt gentemot staten, och inom staten fanns motsatta uppfattningar om överordnad planering och sektorplanering. (110)

Efter det att regionplanskissen var utsänd till alla berörda kommuner och myndigheter, började Egnsplankontoret arbetet med att anpassa regionplanskissens detaljutformning till de olika kommunernas egna stadsplaner. Det inträffade dock en ändring 1949, när riksdagen antog "Loven om regulering af bymässige bebyggelser", som skulle styra större stadsområdets utveckling. Enligt denna lag fastställdes "innerzoner" (redan utbyggda stadsområden eller områden under utbyggnad), "mellanzoner" (områdena för senare utbyggnad) och "ytterzoner" (som skulle hållas fria från stadsexpansion). Det

fanns således möjlighet att klart definiera gränslinjer mellan Fingerplanens "fingrar" och de gröna kilarna mellan dem.

På grundval av denna lag tillsattes 1949 "Byudviklingsudvalget for Københavnsegnen", varvid Egnsplankontoret inställde sitt arbete, och överlät sitt material till "byudviklingsudvalget" och den samma år etablerade "hovedstadsafdelingen under byplannævnet" ansvariga för den överordnade planeringen i regionen. (111)

Efter att befolknings- och arbetsplatsutvecklingen hade spritt sig utanför det 1949 definierade storköpenhamska stadsutvecklingsområdet, upprättades på 1950-talet ytterligare 8 "byudviklingsudvalg" i Frederiksborgs och Roskilde amt. Då dessa stadsutvecklingsutskott hörde in under "byplannævnets" andra avdelning, "provinsafdelingen", fick den nödvändiga koordineringen av de olika stadsutvecklingsplanerna ske via bostadsministeriet och via ett gemensamt sekretariat mellan de två avdelningarna inom "byplannævnet".

Kommunerna utanför det definierade storköpenhamska området (i stort sett: "Fingerstaden") kunde själva bestämma, om de ville tillsätta "byudviklingsudvalg" och utarbeta "byudviklingsplaner" med inner-, mellan- och ytterzoner. Inom "fingerplanområdet" var de enskilda kommunerna inte heller juridiskt bundna av Fingerplanen vid utläggningen av zonerna. När zonerna väl var definierade, var de dock juridiskt bindande, men de kunde revideras i princip vart femte år. Dessutom gavs ofta dispensationer för utbyggnad i både mellan- och ytterzoner.

Fingerplanen och "Byreguleringsloven" kunde därför inte hindra, att "fingrarna" i Storköpenhamns periferi blev tjockare än önskat, och att det började utvecklas "simhud" mellan fingrarna, d.v.s. exploatering och utbyggnad av trafikaneläggningar i de områden, som var avsedda som "gröna kiler".

I stora områden utanför Fingerplanområdet var möjligheterna till markexploatering fortfarande oberoende av "byreguleringsloven". I dessa områden, som inte var underlagda zonbestämmelser, kunde en stor expansion ske. Markspekulationen här tilltog och en stor del av regionens expansion skedde anarkiskt utanför Fingerplanens ramar.

FRÅN "PRINCIPSKISSEN" TILL REGIONPLAN 73.

"Principskissens" förutsättningar, målsättningar och huvuddrag.

Stadstillväxten överskred på 1950-talet Fingerplanens ramar, och ändrade på Fingerplanens förutsättningar. År 1956 etablerades "Hovedstadskommunernes samråd", som året därpå föreslog, att regionplanarbetet skulle återupptas. Detta förslag accepterades av bostadsministeriet och 1958 upprättades "Egnsplansekretariatet" under "byplannävnets" huvudstadsavdelning. År 1960 framlade Egnsplansekretariatet en "Principskitse til egnsplan" för stadsutveckling fram till 1980 i Centalkommunerna och Köpenhamns, Frederiksborgs och Roskilde amt. Det nämndes bl.a. följande ändrade förutsättningar för regionplanen:

"Hovedstadens folketal voksede langt hurtigere end forudset. Samtidig øgedes antallet af biler i et tempo, ingen havde drømt om få år i forvejen. Bilen betød, at folk kunne vælge bopæl og arbejdsplads uden hensyn til de kollektive trafikmidler". (112)

"Boligforbruget har været stigende, hvilket har medført en tidligere forskydning af befolkningen fra de centrale byområder til omegnen end påregnet, og erhvervsarealforbruget er ligeledes vokset mere end forudset, således at der idag medgår et større byareal pr. byboer end tidligere." (113)

Fingerplanen hade tagit utgångspunkt i, att kollektivtrafiken skulle vara den viktigaste för arbetskraftstransporten, medan Principskissen erkänner privatbilismens ökade omfattning, och de särskilda problem detta skapar, om Köpenhamns ettcenterstruktur skall bibehållas.

"Bilerne har fremmet bosættelse fjernere fra bymidten, de har gjort det lettere at færdes på tværs af de hidtil stærkt dominerende radiale færdselårer og voldsomt øget vanskelighederne for trafikken til centrum, altsammen ting, som taler for fremvæksten af større omegnscentre". (114)

Vid det 1958 påbörjade regionplanarbetet stod det klart, att man inte kunde fortsätta leda all trafik i Köpenhamnsområdet in mot ett enda centrum. Man föreslog därför i principskissen att avlasta City och planerade till detta ett nytt storcentrum i Høje Tåstrup mellan Köpenhamn och Roskilde, till en befolkning på ca 250.000, och med ytor till cityfunktioner såväl som andra slags arbetsplatser. Samtidigt föreslog man, att bygga ut Køgebugt-fingret, huvudsakligen som bostadsområde. Utvecklingen skulle således koncentreras mot väst och sydväst, mot Køge och Roskilde. Här skulle skapas en snabb och effektiv kollektiv trafikbetjäning, som skulle ge dessa "superfingrar" goda trafikförbindelser med resten av regionen och Själland, samt med en öresundsbro till Malmö. Också i detta förslag varnades mot en kraftig utbyggnad på Amager, samt i Nordsjälland (p.g.a. de rekreativa intressena där).

Den fortsatta arbetsplats- och befolkningsutvecklingen i regionen samt växande ytförbrukning per enhet skulle skapa behov av ytterligare 500 km² ny stadsbebyggelse i regionen

innan 1980. Samtidigt ville man, som ovan nämnts, avlasta de centrala stadsdelarna och skapa möjligheter för näringslivet att lokalisera sig ändamålsenligt i förhållande till den lokala marknaden för varor och arbetskraft och med god kontakt till den danska marknaden i övrigt, samt med utländska marknader. Den överordnade administrationen skulle fortfarande finnas i City, medan produktionen skulle placeras i västsektorn i anslutning till befintliga industriområden. (115)

Liksom Fingerplanen tog Principskissen inte upp Köpenhamns kommunds speciella problem. Men genom den föreslagna arbetsplats- och befolkningsutvecklingen, som bl.a. innebar avlastning av City, ville man göra det möjligt för näringslivet att, om man hade kapital nog och önskemål om det, stanna i City och samtidigt ha vissa expansionsmöjligheter. (116)

I Principskissen nämnes, att de svårigheter, som man i andra storstäder har haft med att bromsa stadstillväxten, vittnar om de stora ekonomiska fördelarna, som i varje fall för vissa delar av samhället är förknippade med en fortsatt näringslivs-expansion i storstäderna. I Principskitsen betonas behovet av ytterligare specialisering av regionens olika delar, således att viktiga kontor, specialbutiker, nöjen m.m. koncentrerades till de centrala stadsdelarna, och att industri, hantverk bostäder och dagligvarubutiker efterhand flyttade ut. "Industri och händvärk skal i de centrale bydele konkurrere med især detailhandel og privat og offentlig administration om områderne. Da de færreste industriområder kan opnå en omsætning pr. grundarealenhed, der tilnærmelsesvis er så stor som specialvareforretningers og stormagasiners, og da industrien ikke har samme fundamentale behov for en central beliggenhed som administrationen, får tilvæksten af industri og hændværk en tendens til at placere sig noget længere fra centrum. (...) Industrien har under denne udvikling vist interesse for at skaffe sig placering i større samlede industriarealer. Industrien får derved mulighed for fælles benyttelse af særlige tekniske installationer og serviceanlæg, og for en erhvervsmæssig samvirken med andre fabrikker på stedet." (117)

En av de viktigaste förutsättningarna för Principskissens placering av de nya stadsväxtområdena var transportfaciliteterna, d.v.s. snabba förbindelser till resten av landet och till Köpenhamns centrum. Roskilde "fingret" var trafikalt sett utbyggt, så att villkoren för arbetsplatslokalisering var uppfyllda, och genom att satsa på utbyggnad av trafikaneläggningar i Køge Bugt-området skulle industri och hantverk automatiskt lokalisera sig även där.

Principskissen föreslog, som ovan nämnts, att stadstillväxten skulle koncentreras mot sydväst och väster, längs "fingrarna" mot Roskilde och Køge. En koncentration av stadsutvecklingen i detta område hade fördelen, att området låg strategiskt vid de viktigaste förbindelselederna mellan Köpenham och resten av Danmark samt kontinenten, d.v.s. en placering "i en kraftig finger, med landets öst-vestgående trafiklinie som akse". (118) Dessutom önskade man bromsa expansionen i Nordsjälland, bl.a. p.g.a. landskapsvärdena och topografin. Principskissen ville - mellan raderna - bibehålla nordsektorn som höginkomstområde, och menade att sydvästsektorn, som var landskapsmässigt

mindre attraktiv, bättre lämpade sig för blandade bostads- och industriområden. Bostadsområdena skulle framför allt vara till arbetande inom industrin och liknande näringsgrenar. (Markerad social segregation)

"Den nordlige sektor omfattende kystbanefingeren der derimod traditionelt et område der overvejende rummer beboelse. Her bor den i økonomisk henseende bedre stillede del af befolkningen, bl.a. i stor udstrækning de i City beskæftigese. Med den opdeling af egnen, der således allerede findes, må det være naturligt at placere hovedparten af industritillvæksten i den vestlige sektor - i tilslutning til den eksisterende industri". (119)

Principskissen påverkades således av statens resursekonomiska betraktelser och industrins krav på infrastruktur och närhet till arbetskraften (trots den ökade privatbilismen), och betydde en förstärkt arbetsdelning inom regionen, där nordsektorn fortsatt skulle vara ett bostads- och rekreationsområde för välbärgade (i hög grad sysselsatta i City), och där den lägre avlönade arbetarklassen skulle koncentreras mot väster/sydväst, nära de stora industriområdena. De nya stadsområdena skulle framför allt byggas utanför Fingerplanområdet, för att det skulle gå att spara något av Fingerplanens "gröna kilar". Köpenhamns inre delar skulle även i fortsättningen vara överordnat service- och administrationscentrum, även om en stor del av cityfunktionerna skulle decentraliseras till överordnade förortscentra framför allt Høje Tåstrupcentret. Principskissen illustreras av fig. 125 - 128.



▲ Ökning med 4.000 inv.
 □ Minskning med 4.000 inv.

Fig. 123. Befolkningsförändringar i huvudstadsregionens kommuner 1950-1960. (1970 års kommuner.)

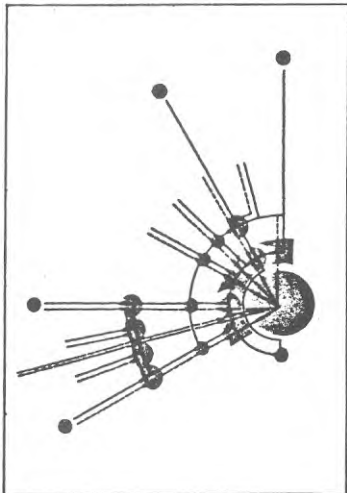


Fig. 125 (t.v.): Schematisk framställning av "principskissen" 1960.

Fig. 125 visar principskissens struktur. Den inre mörka cirkeln symboliserar Storköpenhamns inre, tätbebyggda delar, med överordnade centrumfunktioner. Runt om detta finns ett band av arbetsplatskoncentrationer och cityavlastande centra. Liksom i "fingerplanen" finns förortscentra, där den yttre ringvägen skär de radiella transportlederna. Medan fingerplanen prioriterar alla växtriktningar lika mycket, framgår det av skissen, hur principskissen prioriterar de västra och sydvästra växtriktningarna högst, och hur ett nytt band av centra mellan Høje Tåstrup och Køgebugt planeras. Heldragna linjer: överordnat vägnät. Streckade linjer: Pendeltågslinjer.

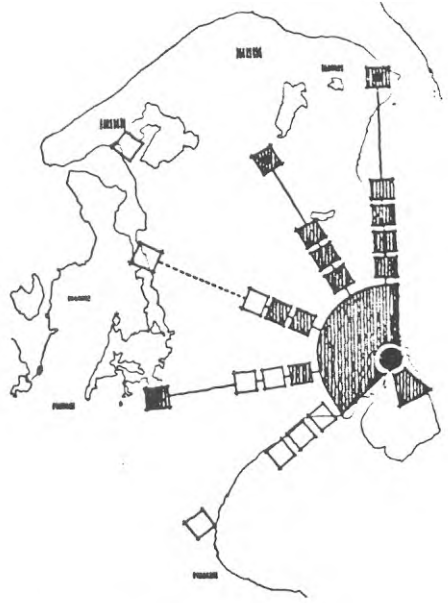


Fig. 124. Schematisk bild av stadsutvecklingen 1960 jämfört med Fingerplanens utvecklingsramar.

Oskräfferade kvadrater: Outbyggda, i Fingerplanen föreslagna utbyggnadsområden.

Källa: Material från Egnspansekretariatet angående debatten om Principskissen.

Fig. 126. (t.h.):
Principskissens två
föreslagna "storfingerar"
mot sydväst.

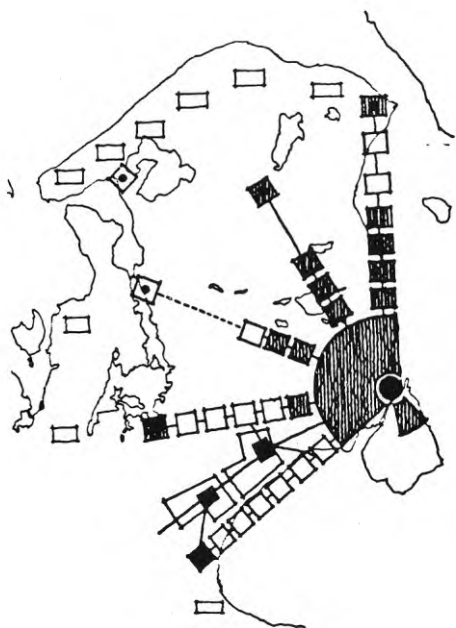
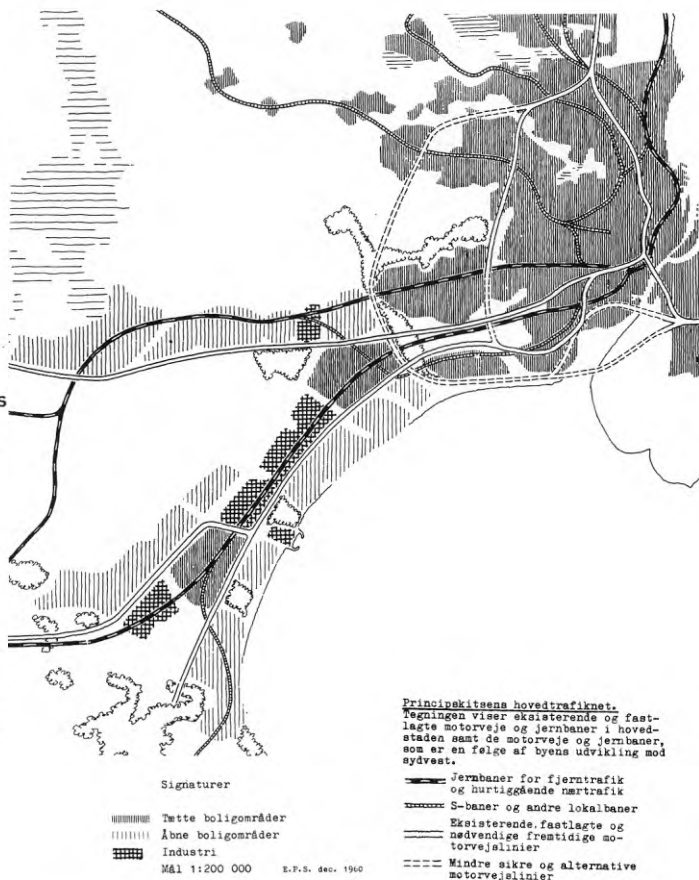
Från: Egnsplanssekretariatet
for Storköbenhavn:
"Principskitse til
egnsplan", 1960.

Fig. 127 (nedan t.v.):
Schematisk framställning
av Principskissen 1960.
Vita kvadrater: utbyggnadsområden.

Från: Egnsplanssekretariatets
material angående angående
debatten om principskissen.

Fig. 128 (nedan t.h.):
Principskissens utbyggnadsområden.

Från Inge Kalish, Annette
Kristensen, Morten Lind,
Torsten Nielsen: "Stenløse
i regional sammenhæng".
Examensarbete vid Inst. IV,
Arkitektskolan i Köpenhamn,
1976.



Principskissens blandade mottagande.

Hos de planerande myndigheterna fanns enighet om Principskissens förutsättningar, men tanken att bygga alternativa centra till Köpenhamns City mötte motstånd. I motsättning till Principskissens försvarare, bostadsministeriet och andra statliga organ, stod representanter för Danske Statsbaner, Vejdirektoratet och Köpenhamns kommun. Dessa utarbetade ett alternativt förslag, "Langtidsskitse A", år 1961. Denna betecknar utbyggnaden av nya stadsutvecklingsområden med cityfunktioner som "principiellt uheldig og uøkonomisk". I stället önskades en utbyggnad både av Køge-, Roskilde och Frederikssunds-fingrarna. DSB och Vejdirektoratet var emot de stora trafikinvesteringarna mot syd-väst, som Principskissen innebar. DSB önskade utbyggnad omkring sina befintliga pendeltågslinjer. Köpenhamns kommun önskade inte ge från sig sin monopolställning som regionens enda överordnade centrum. (120) "Langtidsskitse A" stod i motsättning till "Langtidsskitse B", som byggde på Principskissen. (Se fig. 130 och 131.)

Efter uppmaning från "byplannævnet" tillsatte bostadsministern år 1961 en teknikergrupp till att företa en kritisk genomgång av Principskissen. Denna arbetsgrupp, vari ingick representanter för Köpenhamns kommun, Köpenhamns och Roskilde amt, kulturministeriet, vägdirektoratet, DSB och Egnsplanssekretariatet, avgav 1962 ett betänkande, "Teknikerbetänkningen".

Efter många diskussioner var arbetsgruppen ense om att det var riktigt att skapa avlastande storcentra utanför Köpenhamns City, men det rådde oenighet om, hur stora dessa avlastningscentra skulle vara.

Då det brådskade med en plan till den omedelbar zonutläggningen, enades man om en 1:a etapp-plan, som inte skulle skapa prejudikat för en långtidslösning. Planen kunde senare vidareutvecklas antingen till flera storcentra runt om Köpenhamn eller till en utvidgning av Tåstrupcentret till ett City-annex. Man hade från Egnsplanssekretariatet och från flera andra håll påpekat, att det föreslagna cityannexet i västsektorn bara kunde förverkligas, om man effektivt och snabbt samlade krafterna på detta enda ställe och avstod från en samtidig utbyggnad av andra områden.

Trots att planen var en kompromissplan, var alla eniga om att storstaden även i framtiden skulle växa snabbt, och att en stor del av utbyggnaden måste ske utanför Köpenhamns amt. (Se fig. 132.)

"1. etapeplanen" skulle ersättas inom 10 år av en ny plan för huvudstadsregionens vidare utveckling. Inom denna period räknade man med att folkökningen totalt skulle motsvara 100.000 nya bostäder, av vilka högst 10 %, d.v.s. 10.000 bostäder (för 30.000 inv), skulle placeras i Nordsjälland. 60 % skulle placeras inom Köpenhamns amt + Farums, Birkerøds och Hørs-holms kommuner i Frederiksborgs amt, medan 30 % skulle placeras i Roskilde- och Køgebugt-fingrarna utanför Köpenhamns amt.

Bostadsministeriet gjorde en kraftig framstöt för västområdenas

utbyggnad genom "Loven om planlægning af Køge Bugt området" 1961. Med syftet att hjälpa kommunerna i Køgebugt-området att skapa grundvalar för planeringsarbetet och att få en viss kontroll över och styrning av utvecklingen, tillsatte bostadsministeriet en särskild planeringsgrupp för Køgebugt-området. Denna kom 1962 med det första utkastet till en dispositionsplan för fem av kommunerna längs Køge Bugt. 1966 godkändes dispositionsplanen i sin dåvarande form av kommunerna och av planeringsgruppen, och 1968 blev den slutgiltigt fastställd av bostadsministeriet. (fig. 138)

Principskissen, "langtidsskitse A", "I. etapeplanen" och den verkliga utvecklingen.

Under 1960-talet säkrades utvecklingen av två regionala avlastningscentra, Høje Tåstrup och Lyngby. Köpenhamns City var fortfarande regionens klart dominerande centrum, men hade inte så stor dominans, som "langtidsskitse A" hade önskat. Å andra sidan följdes inte heller "langtidsskitse B", eftersom denna endast ville ha avlastningscentrum mot väster (Høje Tåstrup), och alltså inte önskade ett storcentrum i Lyngby.

Tendensen beträffande arbetsplatslokaliseringen i regionen har utvecklats mot större och färre koncentrationer, och ökad urskiljning av den administration, service och industri, som inte har behov av en central placering i Köpenhamn. Ballerup konsoliderades som ett nytt industricentrum.

Principskissens försök på att vända arbetsplatsutvecklingen mot Køge Bugt slog i stort fel. Detta beror bl.a. på att området mellan Hillerød- och Roskildefingrarna var det bäst utvecklade beträffande trafikanläggningar och annan service. Dessutom blev industriexpansionen mindre än beräknat. Det var övervägande industriarbetsplatser, som Principskissen förutsåg skulle komma i de nya arbetsplatsområdena i sydväst.

Under 1960-talet förstärktes den regionala bostadshierarkin. "Välståndskilen" (Helsingörsfingret) bevarade sin status som bostadsområde för välsituerade, medan Hillerödsfingret konsoliderades som "välståndskil av andra rang". (121)

Den största bostadstillväxten skedde trots planerna i Nordvästområdet, där tidigare lantliga kommuner drogs in i storstadsväxten. (T.ex. Stenløse, Ølstykke, Karlebo och Allerød.) Detta gick helt mot intentionerna hos Principskissen och "I. etapeplanen", men var däremot i överensstämmelse med "langtidsskitse A". Det var den högre avlönade delen av arbetskraften, som framför allt efterfrågade nya bostäder (villor) i de norra och nordvästra områdena. I nordvästområdet fanns billiga tomter, rekreativa områden och en delvis välutbyggd kollektiv trafik. Expansionen mot nordväst stärktes bl.a. av att DSB föredrog att ombygga Hillerödsjärnvägen till pendeltågstrafik framför att bygga ut den planerade Køgebugt-järnvägen.

Bostadsutbyggnaden i Køgebugt-området började först på allvar i slutet av 1960-talet. Utbyggnaden försvårades av att avståndet var långt till regionens arbetsplatser, och att de

kollektiva transportmedlen utbyggdes för långsamt. År 1976 hade pendeltågslinjen bara kommit fram till Vallensbäk, den näst nordligaste av Kögebugtkommunerna. Till Vallensbäk tar det ca 1/2 tim. att komma med buss från de sydliga utbyggnadsområdena i Kögebugt-området.) Utbyggnaden i området mellan Hilleröd- och Roskildefingrarna med villabebyggelse till den högre avlönade delen av lönarbetarna överensstämde däremot väl med att den största arbetsplatsutvecklingen skedde inom detta området (Ballerup och Tåstrup).

"Byreguleringsloven" reviderades 1965, så att "innerzonerna" kunde omfatta dubbelt så stora områden, som man kunde räkna med skulle byggas inom pågående planperiod. Denna ändring skulle bl.a. hejda de kraftiga markprisstegringar, som blivit en följd av zonsystemet. Dessutom skulle de gällande zongränserna när som helst kunna revideras. Detta medförde, att lagen ännu mindre än tidigare kunde fungera som styrningsmedel för koncentration av stadsväxten. Den anarkiska spridda utvecklingen kunde fortsätta utan hinder.

De resursekonomiska målen bakom "1. etapeplanen" blev undergrävda av de enskilda kommunernas önskemål om kvantitativ växt. Lokala markägarintressen och den kommunala byråkratins intressen i kvantitativ växt dominerade zonernas avgränsning. I slutet på 1960-talet ändrades dock styrningsmedlen. Kommunalreformens första etapper trädde i kraft, och kommunerna blev i högre grad underlagda statlig styrning. Det blev inte längre ett kommunalt mål att uppnå största möjliga växt. Det var viktigare med en kvalitativ utveckling, med större andel goda skattebetalare och därmed en bättre kommunal ekonomi och större självständighet för den enskilda kommunen.

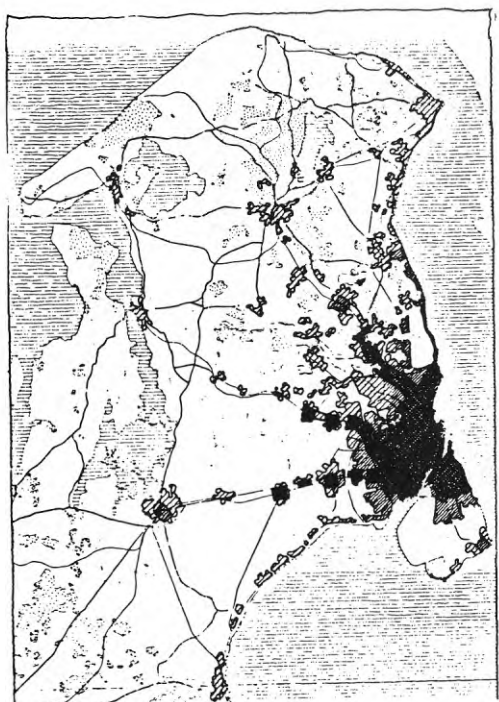


Fig. 129. Utbyggda stadsområden 1962/63.
Källa: Egnsplanssektariatet.

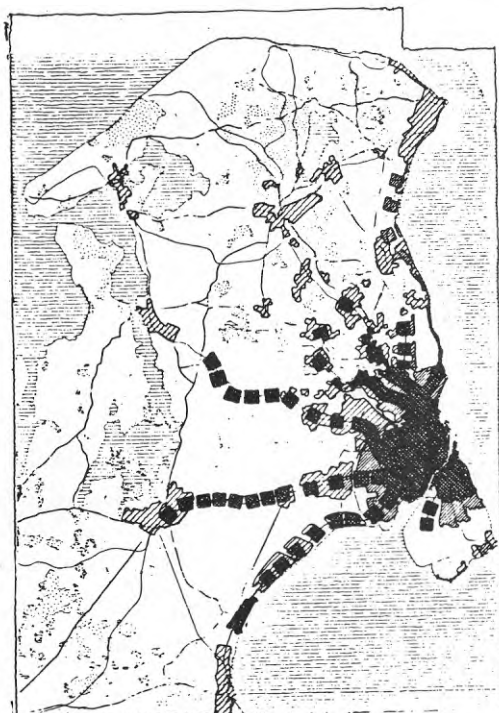


Fig. 130. Långtidsskiss "A".
Källa: Egnsplanssektariatet.

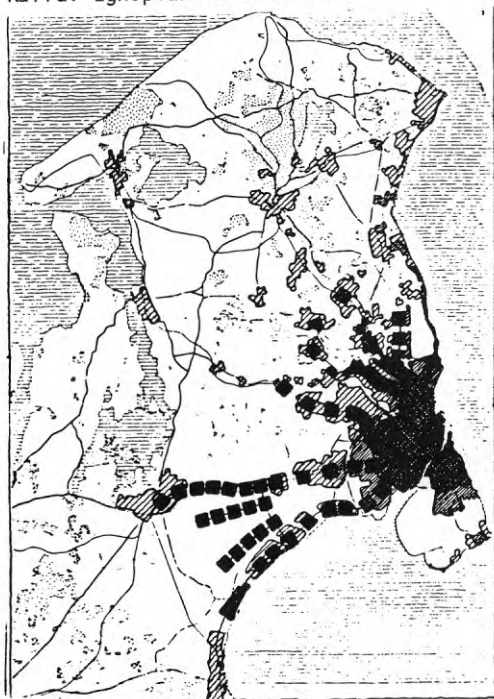


Fig. 131. Långtidsskiss "B".
Källa: Egnsplanssektariatet.



Fig. 132. Gemensam "1:a etapp-plan".
Källa: Egnsplanssektariatet.





-  Utbyggede områder 1962.
-  Fingerplanens stads-vækstområder

Fig. 133. Stadsutveckling 1962 jämfört med Fingerplanens utvecklingsområden.

Källa: Inge Kalish, Annette Kristensen, Morten Lind och Torsten Nielsen: "Stenløse i regional sammenhæng". Examensarbejde ved Inst. IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976. (Fig. 133-135)

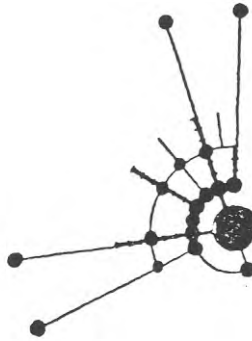


Fig. 134. Trafik- och centrumstruktur i regionen 1962/63.

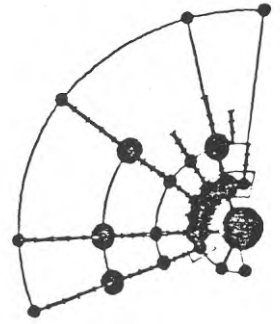


Fig. 135. Trafik- och centrumstruktur i regionen enligt långtidsskiss "A".

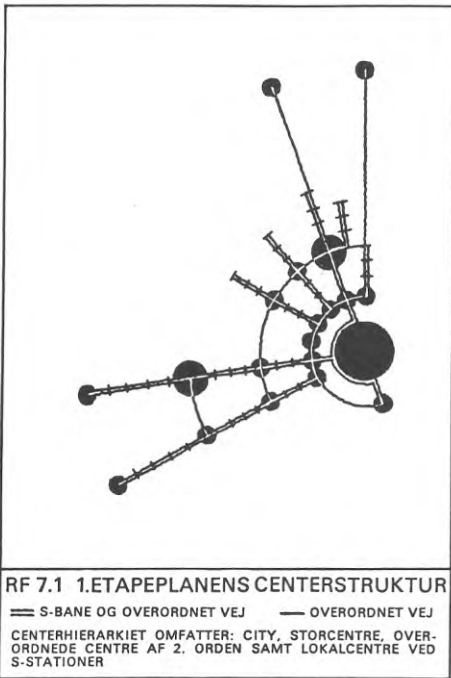


Fig. 136. "1:a etapp-planens trafik- och centrumstruktur.

Källa: Regionplan 1973.

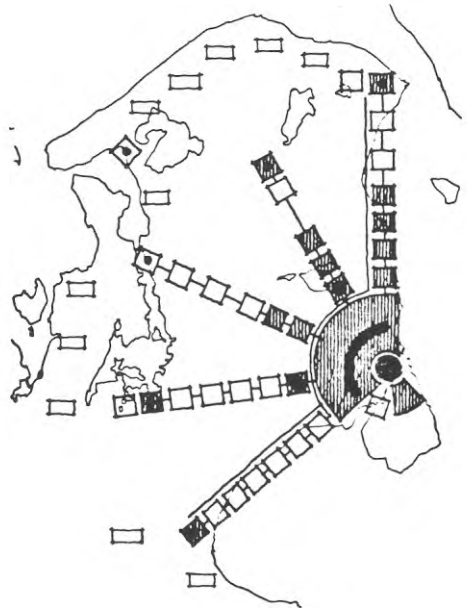


Fig. 137. Schematisk skiss av "1:a etapp-planen."

Källa: Material från egnsplansekretariatet angående debatten om principskissen.

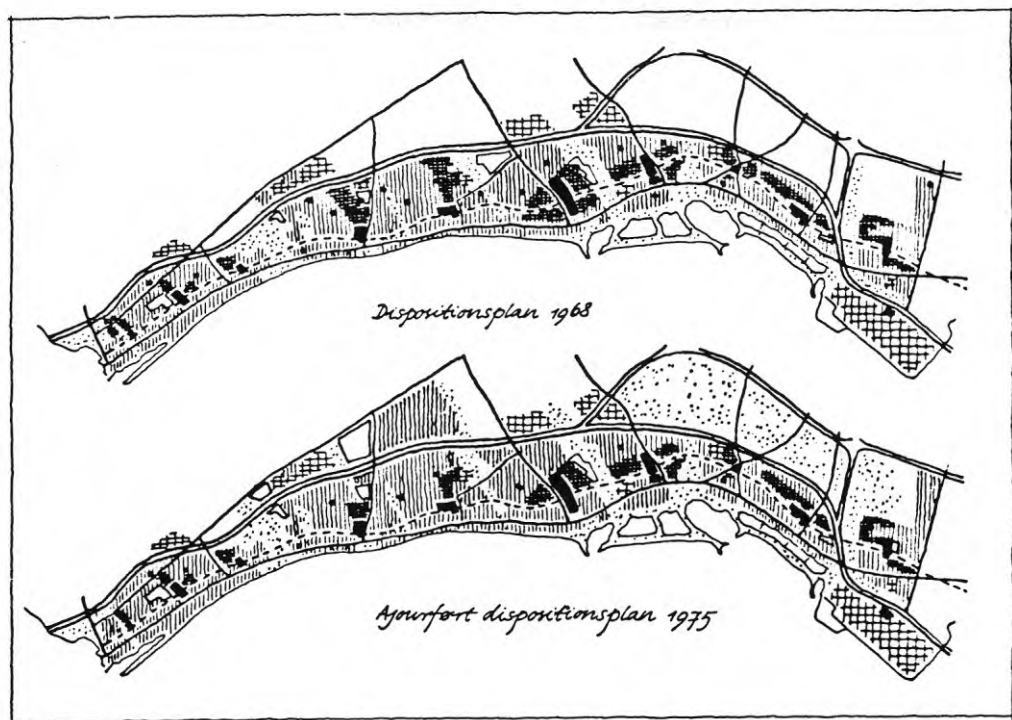











Fig. 138. Kögebugtplanen 1968 och den reviderade planen från 1975.

	Västmotorvägen		Gamla Kögevägen och anslutningsvägar
	Pendeltågsbana (S-bana)		Stadsdelscentrum
	Centrum vid S-tågsstation.		Industriområden
	Hyreshus.		Diverse allmänna områden
	Villor och tät-låg-bebyggelse		

REGIONPLAN 1973, OCH DE NUVARANDE UTVECKLINGSTENDENSERNA

Planens förutsättningar och mål.

År 1963 hade bostadsministeriet som led i det s.k. marklagskomplexet ("jordlovskomplekset") föreslagit en ny lag om regionplanering, som dock måste frångås efter en folkomröstning om marklagarna samma år. I stället tillsattes en arbetsgrupp, "boligministeriets udvalg om planlagningslovgivning af 1963". Gruppen avslutade år 1965 sitt arbete med bl.a. ett förslag om att skapa gemensamma planeringsråd i alla amt, inklusive städerna. Samma år uppnåddes enighet mellan Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner samt Köpenhamns, Frederiksborgs och Roskilde amt om att etablera ett nytt "Egnsplanråd", som kunde överta regionens planering. År 1967 godkände bostadsministern förslaget. Omedelbart efter detta beslöt bostadsministern att alla "byudviklingsudvalg" inom Huvudstadsregionen skulle underläggas "byplan-nävnets hovedstadsafdeling", så att dess behörighet sammanföll med Egnsplanrådets. Det var meningen, att det befintliga "Egnsplansekretariatet" skulle vidareföras i Egnsplanrådet, men i realiteten blev personerna utbytta, bl.a. p.g.a. motsättningar mellan sekretariatet och Köpenhamns kommuns överborgmästare om planerna för Västamager. Först år 1968 påbörjades arbetet med den nya regionplanen. År 1971 kom de första banden av "regionplanskitsen": 1. Förutsättningar och 2. Regionplanförslag. Inom loppet av de kommande två åren kom två supplerande band.

Vid arbetet med den nya regionplanen hade Principskissens förutsättningar åter ändrats. Stadstillväxten hade koncentrerats mot norr och nordväst, i stället för, som "1. etapeplanen" hade föreslagit, mot sydväst.

Den ekonomiska högkonjunkturen under 1960-talet hade lett till en ohämmad anarkisk stadstillväxt. Bostadsvanorna hade ändrats kvalitativt. Villan hade blivit den populäraste bostadsformen, och detta betydde en spridning av stadstillväxten. I stort sett var nu hela regionen involverad i huvudstadens stadstillväxt. De sätt, som styrningsmedlen hade använts under 1960-talet hade i ännu högre grad än under 1950-talet bidragit till att motarbeta den överordnade planeringen. Det var inte tillräckligt, att utarbeta en fysisk regionplan, utan det behövdes en bättre styrning och en bättre administration av planeringen i regionen. Samtidigt stod det klart, att den fysiska planeringen måste sammanknytas med och underordnas den ekonomiska planeringen.

År 1970 tillsatte folketinget en arbetsgrupp, "Hovedstadsreformudvalget", som skulle komma med förslag till en överordnad styrning i huvudstadsregionen. I gruppens betänkande 1971 föreslogs, att det skulle upprättas ett Hovedstadsråd med följande uppgifter: regionplanering, överordnad vägnät och kollektiv trafik, huvudavloppsledning och reningsverk, vattenförsörjning och sjukvård. När Hovedstadsrådet blev etablerat, övertog det "Egnsplanrådets" arbete.

Det färdiga regionplanförslaget presenterades 1973 och benämndes "Regionplan 73 for Hovedstadsregionen, Hovedstruktur og byvækst". I regionplanens förutsättningar betonas önskemålet, att Köpenhamn skall vara ett "ekonomiskt kraftcentrum" och kunna hävda sig i den internationella storstadskonkurrencen:

"Udviklingen i Danmark er afhængig af Københavns position som internationalt center. Konkurrencen med Europas større byer indeholder den samme problematik som den indenrigske egnsudviklingspolitik. Lige så umuligt det er for de danske udviklingsområder at hævde sig i konkurrencen med de større bykoncentrationer, hvis kræfterne ikke samles i specielt livskraftige punkter, lige så vanskeligt vil det i længden være for Danmark at hævde sig i forholdet til de europæiske storbykoncentrationer, hvis der ikke finder en tilsvarende koncentration sted omkring et center, som har en sådan størrelse og styrke, at det virkelig kan konkurrere med andre økonomiske centre i Europa og være attraktivt lokaliseringsalternativ til disse. Et sådant center er København." (122)

Som fortsättning på regionens internationella roll preciseras regionens nationella roll:

"København indtager en særstilling som det overordnede center med talrige funktioner, der betjener hele landet. København har foruden en rolle udad til som international storby, en rolle som rigets hovedstad og landets største by, Hovedstadsfunktioner er bl.a. at være centrum for folketing, regering, centraladministration, retsvæsen, finanslivet, handlens og hovedorganisationernes ledelse. De store erhvervsorganisationer - herunder landbrugsorganisationerne, Provinshandelskammeret og Kommunernes Landsforening - har næsten alle fundet det hensigtsmæssigt at placere hovedkontoret i København. Ligeledes er forskning, produktudvikling, formidling af idéer og information en karakteristisk storbyfunktion." (123)

Regionens och Köpenhamns placering i den internationella och nationella arbetsdelningen skall stärkas. Köpenhamn skall utöver att vara ett centrum för Danmark vara ett nordiskt centrum och ett brohuvud för Skandinavians förbindelser med resten av Europa, speciellt EG.

Regionplanen är ett medel att utveckla huvudstadsfunktionerna till en välfungerande och gynnsam storstadsmiljö för näringslivet. Det förutsättes därför i planeringsarbetet, att storstadsväxten inte motarbetas, och att landet som helhet inte "har råd att ge avkall på höga standardkrav i storstadsmiljön." (124)

Regionplan 73 är utarbetad under slutet av 1960-talets högkonjunktur. En förutsättning för planen är, att Köpenhamnsregionens tillväxt fortsätter som på 1960-talet. Prognoserna är en enkel framskrivning av 1960-talets utvecklingstendenser, men samtidigt frångår man den tidsbundna planen, och övergår till en stomplan, en ram för utvecklingen, som följs upp med senare tidsplaner.

Planen räknar med, att regionens folkmängd kommer att öka med 120.000 inv. från 1.76 milj. inv. 1971 till 1,88 milj. inv. 1988, och antalet arbetsplatser väntas öka med 154.600. Man räknar med att industriarbetsplatserna kommer att minska med 25.000 1971-1988, medan service, administration och fria yrken kommer att öka med 167.000 arbetsplatser. Utöver att man medvetet försöker få centrumfunktioner koncentrerade i Köpenhamnsregionen, vilket betyder ökad administration och service, räknar man med ett kraftigt ökande antal arbetsplatser

inom undervisning och offentliga arbetsplatser. Man räknar i regionplanens förutsättningsband med att det behövs nya arbetsplatsområden på totalt 2.200 ha, vilket också bygger på antagandet, att arealbehovet per sysselsatt ökar med 30 % fram till 1985.

Bostadsproduktionen förutsättes också hålla sig kvar på 1960-talets nivå. Ideella mål som "... at alle familier, samt at alle enlige på 20 år og derover vil kunne få en selvstændig bolig" och "... en byplanstandard der muliggør tidsvarende boligbebyggelsesformer" (125) förutsättes vara realiserade. Man räknar således med fortsatt högkonjunktur och kommer fram till att 280.000 nya bostäder skall byggas i regionen före 1988, varav 150.000 kunde rymmas inom redan utlagda stadszoner, och 130.000 skulle placeras i nya stadszoner ("byzoner"; genom en revidering av stadsplanelagen 1969 ersattes begreppen "innerzon", "mellanzon" och "ytterzon" med "stadszon" ("byzone") och landzon ("landzone"), och ett tredje begrepp, "sommarhusområden" infördes. "Stadszonerna" omfattar nu både redan utbyggda områden, områden under utbyggnad och reservområden för 10 års utbyggnad.).

Regionplanens struktur.

Regionplanen strävar, liksom Principskissen 1960, efter att bygga upp en flerkärnestruktur i regionen. Planen understryker i högre grad än tidigare planer en funktionsdelning inom regionen med Köpenhamn som det dominerande rikscentrat, och avlastningszoner, "aktivitetszoner" eller "A-zoner", med centra i regionens periferi. Planens huvudstruktur och egentliga "nyttänkande" är den nord-sydliga "transportkorridoren" från Hammersholt, vid Hilleröd, till Køge. Denna transportkorridor följer den planerade ringvägen M 5:s sträckning. Dessutom planeras en öst-västlig transportkorridor från Holbæk över Roskilde och vidare ut på Amager, till den framtida öresundsbron Köpenhamn-Malmö. Transportkorridorerna skall innehålla motorvägar, järnvägar, tekniska anläggningar, kraftledningar och annan infrastruktur. På båda sidor om transportkorridorerna planeras de en kilometer breda "A-zonerna", som skall vara ytreserver för regionala funktioner, d.v.s för regionen viktiga arbetsplatser, servicefunktioner och rekreation. (Se fig. 148)

Den nord-sydliga och den öst-västliga transportkorridoren korsar varandra vid Høje Tåstrup, och här planeras förutom ett av regionens avlastningscentra också en ny fjärrtågsstation, som skall möjliggöra smidig övergång mellan fjärrtågsförbindelser och regionens lokala kollektivtrafiknät, utanför Köpenhamns City. Utöver Høje Tåstrup planeras avlastningcentra i Hammersholt (där ringväg M 5 skär motorvägen Köpenhamn - Hilleröd - kattegattkusten), i Målöv (där M 5 skär motorvägen till Frederikssund) och väster om Køge (där motorvägarna från Korsør och Rødby möts). I regionen skall utöver dessa centra och Köpenhamns City också följande överordnade centra utbyggas: Lyngby, Hilleröd, Helsingør, Frederikssund, Roskilde och Køge. (Se fig. 148)

Köpenhamn, och speciellt City, betraktas liksom i tidigare planer som den centrala statsmaktens centrum, varifrån landet styrs och avgörande beslut fattas. För att understödja den redan framåtskridande utvecklingen av Köpenhamn som administrationscentrum för danska och utländska företag, förslår man en utbyggnad av vägnätet runt Köpenhamn till avlastning av Citys trafik, en utvidgning och utflyttning av flygplatsen till Saltholm samt utbyggnad på Västamager. Köpenhamns kommun är positiv till detta, speciellt till att bibehålla City som regionens huvudcentrum för handel och administration, utflyttningen av flygplatsen från Kastrup till Saltholm och utbyggnad på Vestamager.

A-zonerna uppdelas i tre kategorier:

1. Knutpunkterna vid Hammersholt, Målöv, Høje Tåstrup och Køge Väst, samt A-zonområden utanför nya stadsområden reserveras till regionalt viktiga arbetsplatser (ca 30 km²).
2. Till rekreativa ändamål reserveras de delar av A-zonerna, där överordnade landskapsdrag (vattendrag, skogs- och sjöområden etc) korsar huvudstrukturen (transportkorridorerna), samt A-zonen väster om Køgebugt-området (ca 90 km²).
3. De övriga A-zonytorna utgör några av regionens viktigaste ytreserver för framtida arbetsplats- och rekreationsområden (ca 80 km²). (126)

Dessutom har A-zonen på Amager reserverats till "... fremtidlige nationale og internationale erhvervsfunktioner eller institutioner" (127) (Här kan nämnas de redan etablerade Bella Centret och Scandinavian Trade Mart, och det planerade World Trade Center.)

De 130.000 nya bostäderna i nyutlagda "stadszoner" skall enligt regionplanen fördelas på följande sätt inom regionen:

Stadstillväxtområde 1: Området mellan Roskilde- och Hillerød-fingrarna väster om den nord-sydliga transportkorridoren. Här planeras maximalt 56.000 nya bostäder, varav 6.000 i Roskildefingret, 19.000 i Frederikssunds-fingret och 7.000 i Hillerød/Farumfingret, samt fyra förtätningar à 6.000 bostäder längs transportkorridoren.

Stadstillväxtområde 2: Området söder och väster om Køge. Här planeras maximalt 49.000 bostäder i en ringformad agglomeration runt om transportknutpunkten vid Køge.

Stadstillväxtområde 3: Västamager. Planen förutsätter här 25.000 nya bostäder.

Regionen indelas i tre huvuddelar: Dels de ovan nämnda stadstillväxtområdena, dels de s.k. utfärdskommunerna, där urbaniseringen skall bromsas, dels regionens övriga kommuner, ibland kallade "Fingerplankommunerna", som till största delen är utbyggda redan, och där inga nya stadszoner utläggs. Se fig. 139-141.

Fig. 139 (t.h.):
Regionens stadstillvækst-
kommuner, Allerød, Fredriks-
sund, Gundsø Hillerød, Høje-
Tåstrup, Køge, (Ramsø),
Roskilde, Skovbo, Slangerup,
Stenløse og Ølstykke.
De tre sydligste kommunerna
utgör stadstillväxtområde 2.

Källa: Hovedstadsrådet: "Fire
tidsfølgeskitser til Region-
plan 1973", 1976.

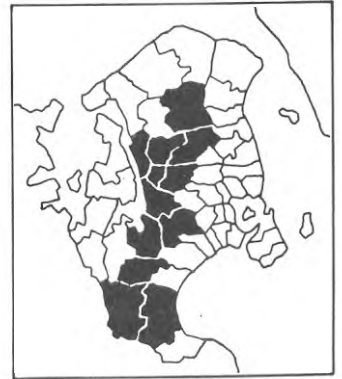
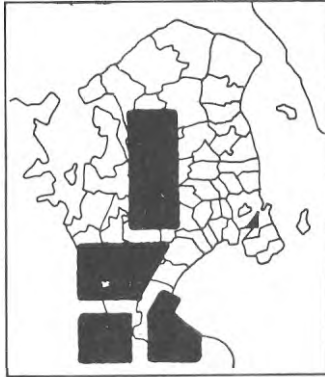


Fig. 140 (t.h.):
Regionens utfærdskommuner:
Bramsnäs, Fredensborg-Humle-
bæk, Frederiksværk, Græsted-
Gilleleje, Helsinge, Helsing-
ør, Hundested, Hvalsø, Jägers-
pris, Karlebo, Lejre, Skibby
Skåvinge och Vallö.

Källa: Hovedstadsrådet:
"Fire tidsfølgeskitser til
Regionplan 1973", 1976.

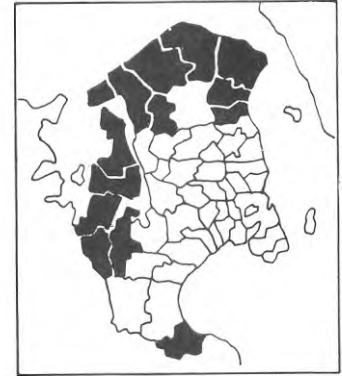
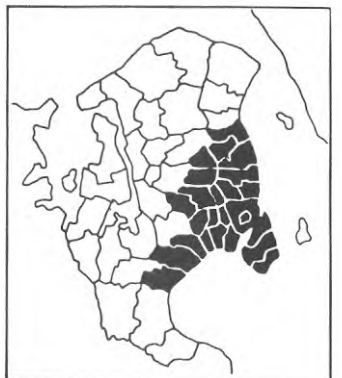
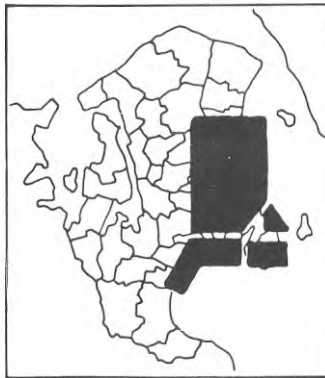


Fig. 141 (t.h.):
Regionens övriga kommuner:
Albertslund, Ballerup-Målöv,
Birkerød, Brøndbyerne, Drag-
ør, Fredriksberg, Farum, Gen-
tofte, Gladsaxe, Glostrup,
Greve, Herlev, Hvidovre,
Hørsholm, Ishøj, København,
Ledøje-Smørum, Lyngby-Tår-
bæk, Rødovre, Solrød, Søllerød,
Tårnby, Vallensbæk, Værløse.

Källa: Hovedstadsrådet:
"Fire tidsfølgeskitser til
Regionplan 1973", 1976.



Det nämns i regionplanen, att "... der skal tilstræbes
balance mellem antallet af bosiddende erhvervsudøvere og
antallet af arbejdspladser i de nye byområder i byvækstom-
råde 1 og 2." (128)

Denna balans behöver inte finnas inom varje enskild kommun, men inom stadstillväxtområdena 1 och 2 som helhet.

Regionplan 73 är dock inte mera "epokgörande", än att den är en fortsättning av Köpenhamns koncentriska växt. A-zonernas arbetsplatsområden är placerade i fyra av Fingerplanens 1947 utpekade växtriktningar. De nya A-zonerna innebär att en ny ring av arbetsplatsområden läggs utanför 1947 års "fingerrotsring" mellan Glostrup och Jägersborg. Skillnaden är, att de nya transportkorridorerna samtidigt skall vara en snabbförbindelse till Sverige och Tyskland, utanför det centrala Köpenhamn. D.v.s. denna koncentriska förbindelse skall prioriteras högre i förhållande till de radiella förbindelserna mot City, än vad fallet var med Fingerplanen och Principskissen.

I regionplan 73 beskrivs arbetsdelningen mellan bostads- och arbetsplatsområden med följande:

"I de nye bydele adskilles bolig- og erhvervsbebyggelse, idet der tilstræbes en funktionsbestemt lokalisering af erhvervene. Boligområderne tilgodeses derved med visse funktionelle og miljømæssige kvaliteter, men mangler til gengæld de blandede områders afvekslende aktiviteter. En samling af erhvervsvirksomheder muliggør en hensigtsmæssig udnyttelse af trafiknet og andre fællesanlæg af teknisk og servicemæssig art." (129)

Förutsättningarna för den regionala arbetsdelningen är i sig själva inte något nytt. Åtskillnaden mellan bostads- och arbetsplatsområden har präglat både Fingerplanen och Principskissen, liksom den verkliga utvecklingen.

Regionplan 73 omnämner problemen med att vända Storköpenhamns utveckling mot sydväst:

"De anførte retningslinier og begrænsninger for bybygning i byvækstområde 1 og 2 giver ikke i sig selv et tilstrækkeligt grundlag for fastlæggelse af byvækstens størrelse og fordeling. I offentlighedsperioden i 1972 har der bl.a. fra staten været udtrykt ønske om at begrænse byvæksten i Nordsjælland og fremme byudviklingen mod sydvest. Der er imidlertid en række vanskeligheder i forbindelse med en hurtig realisering af byvæksten i byvækstområde 2, idet en byudvikling i større målestok her vil kræve en særlig planlægnings- og investeringsmæssig indsats, mens det i byvækstområde 1, på grund af den igangværende byudvikling og områdets høje tilgængelighed med eksisterende trafik-anlæg, er muligt hurtigt at afhjælpe de øjeblikkelige behov for nye byområder". (130)

Den stadsväxtstrategi, som regionplan 73 vill använda, för att säkra en snabb utbyggnad av knutpunkten vid Köge, uttryckes enligt följande:

"En byvækst i det sydlige område vil få karakter af en selvstændig ny bydannelse, som er det første led i en sydvestvendt udvikling mod det øvrige Sjælland, mens en byvækst i det nordlige område vil få karakter af en færdig-

bygning af det eksisterende storbyområde.

I byvækstområde 2 skal der lægges vægt på en hurtig etablering af knudepunktet ved Køge. På grundlag af en række analyser af bybygningsmulighederne er størrelsesordenen fastlagt til ca. 50.000 boliger med tilhørende arbejdspladser." (131)

Trots detta innebär regionplanen en fortsatt förstärkning av området mellan Roskilde- och Hillerødfingrarna. Detta område får 56.000 nya bostäder mot 49.000 i sydvästsektorn, och området får tre regionala knutpunkter (Hammersholt, Målöv och Tåstrup) mot en i sydvästsektorn (Køge Väst).

"I Byvækstområde 1 skal der lægges vægt på opbygning af de tre knudepunkter ved henholdsvis Høje Tåstrup, Målöv og Hammersholt, da deres etablering er en nødvendig forudsætning for at styre den igangværende erhvervsudflytning på en tilfredsstillende måde. De nye boligområder skal ved deres størrelse og placering støtte opbygningen af knudepunkterne." (132)

Regionplanen som helhet innebär en strävan att ytterligare förstärka Köpenhamnsregionen som överordnat nationellt och internationellt centrum. Inom regionen skall arbetsdelningen förstärkas mellan bostads- och arbetsplatsområden och mellan olika delar av regionen. Köpenhamn skall stärkas som överordnat administrations- och servicecentrum. I regionen skall de nya centrumområdena tillvarata regionala centrumfunktioner och vara lokaliserade för sådana arbetsplatser, som inte är direkta cityfunktioner, men som ändå har behov av lokalisering nära ett internationellt centrum. Bostadsområdena placeras i närheten av, men åtskilda från arbetsplatserna, vilket betyder en motsättning mellan kommuner, dominerade av arbetsplatskoncentrationer och kommuner, dominerade av bostäder. Mycket tyder på, att pendlingsavståndet kommer att öka, trots intentionerna om motsatsen. (133)

Fig. 142 visar befolkningsutvecklingen i huvudstadsregionens kommuner 1970-75. Det framgår, att idag sker den största tillväxten i ett band från Køge Bugt över Tåstrup till Farum, Allerød och Karlebo, d.v.s. i ett band mellan de inre förstadskommunerna och "köpstadsringen" Køge-Roskilde-Hillerød-Helsingør. Vidare framgår en begynnande tillväxt i regionens perifera delar, t.ex. områdena sydväst om Roskilde och längs kattegatkusten.



Fig. 142. Befolkningsförändringar i huvudstadsregionens kommuner 1970-1975.

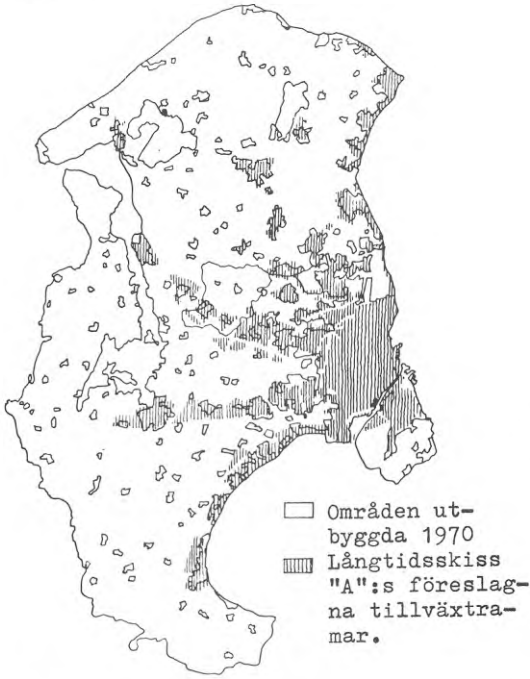


Fig. 143. Stadsutveckling 1970 jämfört med långtidsskiss "A":s tillväxtramar.

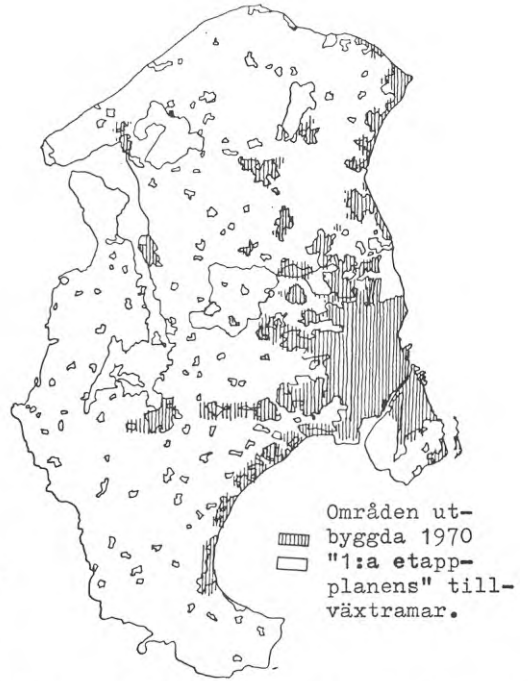


Fig. 144. Stadsutveckling 1970 jämfört med "1:a etapp-planens" tillväxtramar.

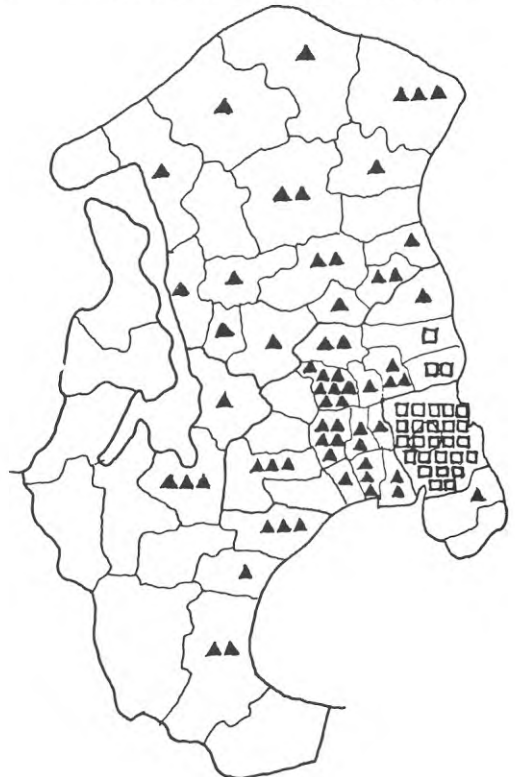
Källa till fig. 143 - 146: Inge Kalish, Anette Kristensen, Morten Lind och Torsten Nielsen: "Stenløse i regional sammenhæng". Examensarbejde ved Inst. IV, Arkitekt-skolan i Köpenhamn, 1976.

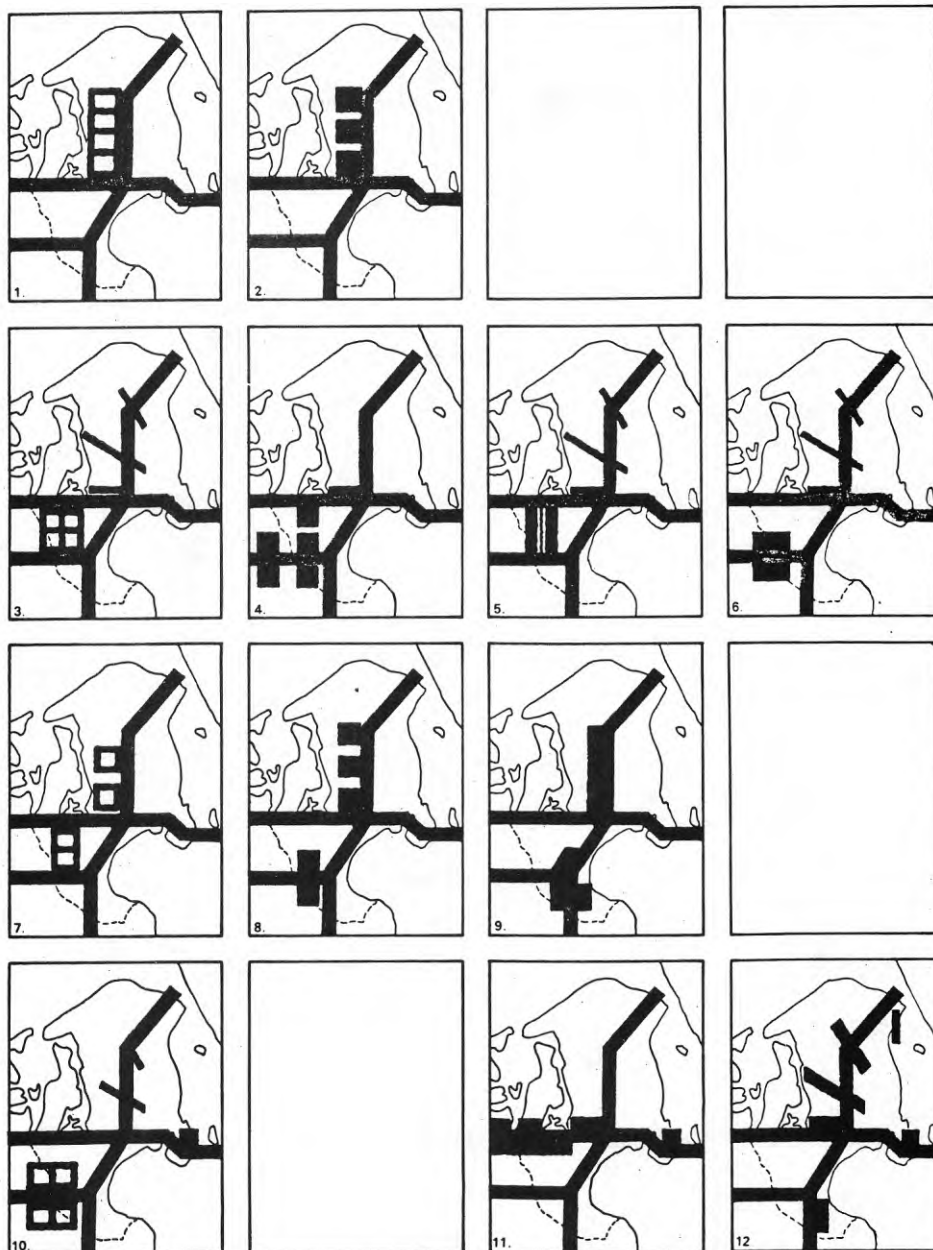


Fig. 145. Utlagda stads- och sommarhuszoner inom huvudstadsregionen 1970.

Fig. 146. Befolkningsförändringar i huvudstadsregionens kommuner 1960-1970. (t.h.) (1970 års kommuner.)

- ▲ Ökning med 4.000 inv.
- Minskning med 4.000 inv.





RF 14.3 12 FORSLAG TIL REGIONAL BYVÆKSTFORDELING

SORT ANGIVER BYOMRÅDER, BRUNT HOVEDSTRUKTUREN. A-FUNKTIONER I HOVEDSTRUKTUREN ER MARKERET M. SORT STREG.

1. RINGBYER, NORD

2. FLAEBYER, NORD

5. BÅNDBYER, SYD

6. NY BY, SYD

3. RINGBYER, SYD

4. FLAEBYER, SYD

9. BÅNDBYER, NORD + SYD

12. BYRADIALER, MED AMAGER

7. RINGBYER, NORD + SYD

8. FLAEBYER, NORD + SYD

11. BÅNDBYER, MED AMAGER

10. RINGBYER, MED AMAGER

Fig. 147. Diskussionsforslag till stadsutvecklingsprinciper från Regionplan 1973.

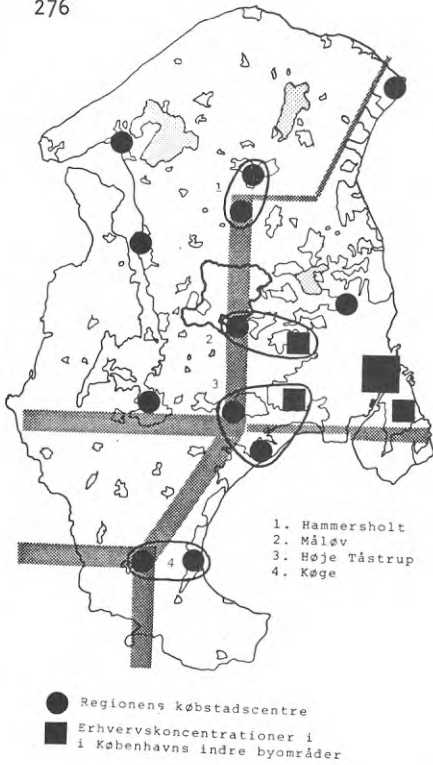


Fig. 148. Regionplan 1973. A-zonen och dess knutpunkter i förhållande till andra arbetsplatskoncentrationer i regionen.

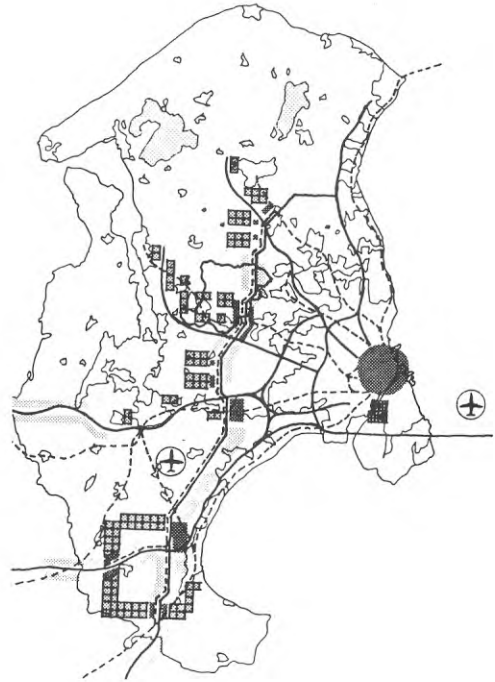


Fig. 149. Regionplan 1973. Huvudstruktur och lokalisering av stadstillväxten.

Källa: Inge, Kalish, Annette Kristensen, Morten Lind och Torsten Nielsen: "Stenlöse i regional sammenhæng". Examensarbejde ved Inst. IV, Arkitektskolen i København, 1976. (Se fig. 144 och 145)

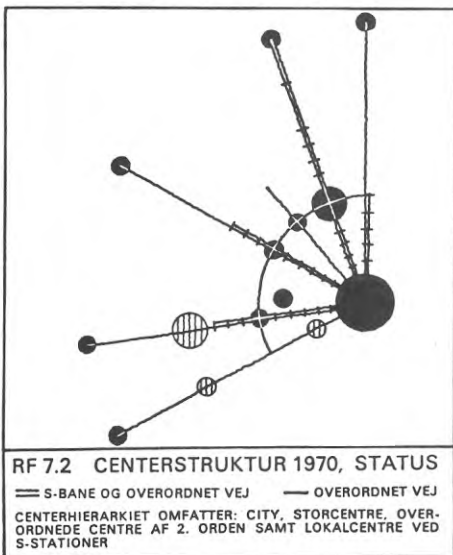


Fig. 150. Centrum- och trafikstruktur år 1970. Från: Regionplan 1973.

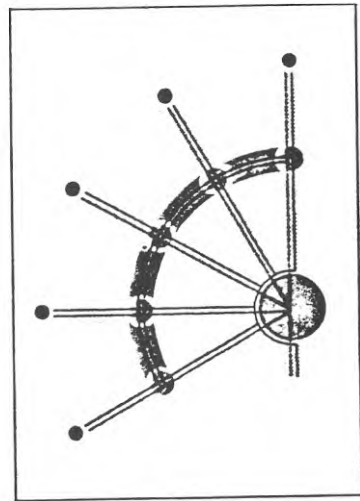


Fig. 151. Centrum- och trafikstruktur i regionplan 1973.

Regionplan 73 och kristendenserna inom ekonomin.

Regionplan 73 bygger, som tidigare nämnts, på prognoser, som i sin tur bygger på framskrivningar av 60-talets högkonjunktur. Ungefär samtidigt, som den färdiga regionplanen presenterades kom den danska ekonomin dock in i en lågkonjunktur, och mycket tyder på att kristendenserna kan bli långvariga. Krisen präglas av många företagsnedläggningar, nedskärning av personal, stor arbetslöshet i kombination med stigande priser och nedskärning av statens sociala utgifter. Detta betyder dels, att antalet arbetsplatser i regionen stagnerar, och därmed också inflyttningen till regionen. Samtidigt minskar efterfrågan på nya, större bostäder för regionens invånare, eftersom reallönen och köpkraften är stagnerande eller minskande för stora grupper, samtidigt som bostadskostnaderna stiger. Höga hyror i kombination med låg hyresbetalningsförmåga och dålig kollektiv trafik gör, att speciellt många nybyggda lägenheter i Kögebugt-området blir svåra att hyra ut. Dessa förhållanden gör, att Regionplan 73 f.n. närmast är överdimensionerad i motsats till de tidigare planerna, som var underdimensionerade (bortsett från den planerade utvecklingen mot sydväst). Den statliga ekonomiska politiken främjar idag inte uppfyllandet av regionplanens mål beträffande bostäderna, men möjligen kommer uppbyggandet av "external economies" för näringslivet att stödjas, genom etablering av A-zoner m.m. Idag präglas nämligen den statliga ekonomiska politiken av ett ökat stöd till delar av näringslivet, som bedöms utvecklingsbara, i stället för stöd till befolkningens konsumtions- och levnadsstandardsnivå.

Allmänt betyder den ekonomiska krisen, att mindre räntabla företag "bortsaneras", och att de mera kapitalstarka företagen får en starkare ställning. Kapitalet centraliseras på färre, större kapitalgrupper, och mindre företag blir alltmer beroende av de större. Produktionen moderniseras, så att antalet anställda i förhållande till produktionsmängden kan skäras ned, och de kvarvarande anställda blir mer produktiva. Den ökade produktiviteten inom industrin illustreras med, att antalet sysselsatta industriarbetare i Danmark 1970-74 minskade med 4 %, samtidigt som produktionsmängden steg med 14 %. 1974-75 minskade antalet arbetstimmar inom industrin med 12,8 %, medan produktionsmängden steg något. (134) Denna utveckling betyder, att det i framtiden troligen tillhör undantagen, att arbetslösheten är mindre än 10 %, trots att automatiseringen och kapitalkoncentrationen kommer att leda till ökat behov av administration och service, både inom det privata näringslivet och inom den offentliga sektorn. Trots en ökande mängd servicearbetsplatser, kan serviceyrkena inte uppsuga arbetskraft på samma sätt som under 1960-talet:

"Servicefagene og handelen tog også deres del af arbejdskraften. Men nu, hvor man ønsker større effektivitet, både i det offentlige, og i butiksfagene, hvor selvbetjening og elektroniske kasseapparater hurtigt ændrer forholdene, kan servicefagene ikke aftage den arbejdskraft, som ikke behøves i produktionen." (135).

Redan två år efter utarbetandet av Regionplan 73, räknar

Huvudstadsrådet i sin befolkningsprognos med att regionens invånareantal kommer att minska från 1,768 milj. inv. 1975 till 1,762 milj. inv. 1990. Förutom att antalet arbetsplatser kommer att stagnera eller minska, betyder företagscentraliseringen och den tekniska utvecklingen, att en större del av produktionen och de mera rutinartade arbetsplatserna kommer att lokaliseras utanför huvudstadsregionen, och att regionens arbetsplatser i ännu högre grad än idag kommer att domineras av service, administration, tekniskt vetande och specialisering. Idag anses inom det danska näringslivet regionens kvantitativa storlek, d.v.s antal invånare och antal arbetsplatser, ha mindre betydelse för Köpenhamns ställning i "den internationella storstadskonkurrensen" (d.v.s de internationella konkurrensmöjligheterna för i Danmark lokaliserade företag). I stället har arbetsplatsernas och befolkningens kvalitativa sammansättning en avgörande betydelse. Regionplanens huvudstruktur, med transportkorridorer och avlastningscentra, kan, även om planerna är överdimensionerade, vara en gynnsam yttre ram för specialisering och kvalitativ förnyelse av näringslivet i regionen. Frågan är, om staten och huvudstadsrådet besitter tillräckliga ekonomiska medel och politisk styrka till att styra utvecklingen, och om regionplanens huvudstruktur uttrycker stadstillväxtens optimala krav.

Regionplan 73 och statens mål och politik beträffande regionen.

År 1976 godkändes regionplan 73 av miljöministeriet. Ministeriet uttalar dock, att planperioden bör förlängas till år 2000, och antalet bostäder i nya stadszoner bör skäras ner till 60.000. Utbyggnaden av betydande delar av A-zonernas infrastruktur uppskjutes tills vidare. Den nord-sydliga transportkorridoren prioriteras i 1975 års vägplanskiss (Vejdirektoratets) lägre än den öst-västliga. Motorvägen från Holbæk, förbi Roskilde, Tåstrup och vidare ut över Amager skall färdigställas inom de närmaste åren (oberoende om öresundsbron från Amager till Limhamn förverkligas). Likaså skall den inre motorvägsringen Avedøre - Glostrup - Lyngby färdigställas, liksom en ny ringvägsförbindelse mellan Tåstrup och Ballerup. Av den nord-sydliga transportkorridoren skall tills vidare endast byggas en tvåfilig väg mellan Höje Tåstrup och Hammersholt. Enligt vägplanskitsen skall denna väg vara breddad till en sexfilig motorväg omkring 1990, men det råder viss osäkerhet, om tidsplanen kan hållas. Vägens fortsättning från Hammersholt till Helsingörmotorvägen är tills vidare oviss, och transportkorridorens södra del, motorvägen mellan Höje Tåstrup och Køge Vest, har t.v. slopats. I stället skall en kortare motorväg byggas mellan Höje Tåstrup och den befintliga motorvägen längs Køge Bugt. De nuvarande vägplanerna tyder på, att de inre ringmotorvägarna (Avedøre - Lyngby och Tåstrup - Ballerup) tills vidare kommer att vara de viktigaste nord-sydliga förbindelserna. Mycket tyder därför på, att en stor del av den kommande arbetsplatsutvecklingen kommer att ske omkring dessa inre ringvägsförbindelser i stället för längs den planerade nord-sydliga transportkorridoren över Hammersholt. Däremot främjar utbyggnaden av den öst-västliga transportkorridoren en utveckling dels mellan Tåstrup och Roskilde, dels på Västamager.

Också järnvägslinjen längs den nord-sydliga transportkorridoren

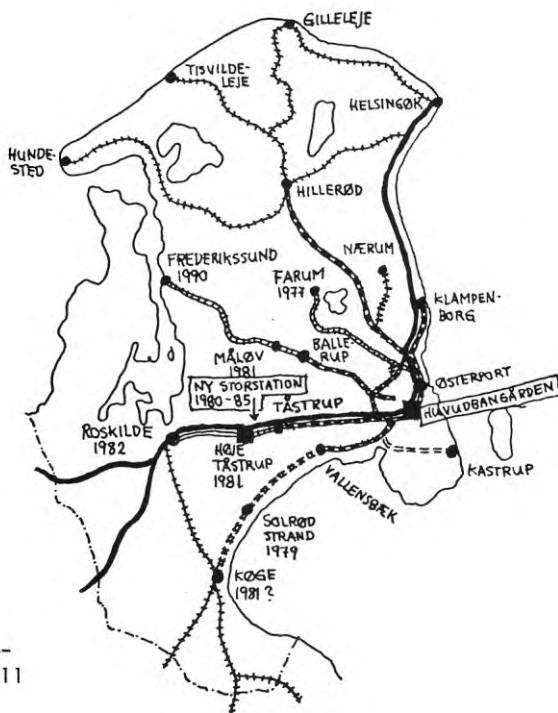
är uppskjuten tills vidare. Enligt DSB:s utvecklingsplan 1975-1990 skall dock den nya storstationen vid Høje Tåstrup byggas i perioden 1980-85. Enligt DSB-planen skall pendeltågslinjen längs Køge Bugt vara byggd till Solrød Strand år 1979, och möjligen till Køge 1981. År 1981 skall Høje Tåstrup nås av elektrifierade pendeltåg och 1982 skall det finnas 3 eller 4 järnvägsspår mellan Høje Tåstrup och Roskilde (men ännu ingen elektrifiering). Farumjärnvägen skall vara ombyggd för elektriska pendeltåg redan 1977, medan Frederikssunds-järnvägen beräknas vara ombyggd ca 1990. Delsträckan till Målöv skall dock vara färdig 1981.

DSB föreslår vidare, att planerna på pendeltåg till Lundtofte slopas, och att tunnelbaneplanerna uppskjutes tills vidare. DSB föreslår däremot, att det byggs en pendeltågs-järnväg från Sydhavnen, över Västamager till Kastrups flygplats. (Denna järnväg kan ev. ingå i en kommande Öresunds-broförbindelse.)

Det är karakteristiskt, att järnvägsnätet även i framtiden blir solfjäderformat, och (bortsett från den mindre betydande linjen Hellerup - Vanløse - Frederiksberg) att samtliga linjer, både pendeltågslinjer och fjärrtågslinjer, möts i Köpenhamns City. Detta betyder, att den s.k. "Boulevardbanen" mellan huvudbangården och Österport station kommer att utnyttjas till sin maximala kapacitet. Det anses vara för dyrt att anlägga flera spår på denna sträcka, trots att sträckan blir en flaskhals för den spårbundna kollektiva trafiken i regionen. (Se fig. 152)

Fig. 152 (t.h.): Befintlig och kommande spårbunden kollektiv trafik i Köpenhamnsregionen.

- Befintliga fjärrtågslinjer.
- Befintliga elektrifierade pendeltågslinjer (S-tågslinjer).
- Lokalgärnvägar, som byggs om till elektrifierade pendeltågslinjer.
- Nya pendeltågslinjer, där järnväg tidigare saknats.
- Nya spår för icke elektrifierade pendeltåg.
- Befintliga lokalgärnvägar, statliga eller enskilda, med delvis osäker framtid.
- Den föreslagna, men ej fastställda pendeltågslinjen till Kastrup.



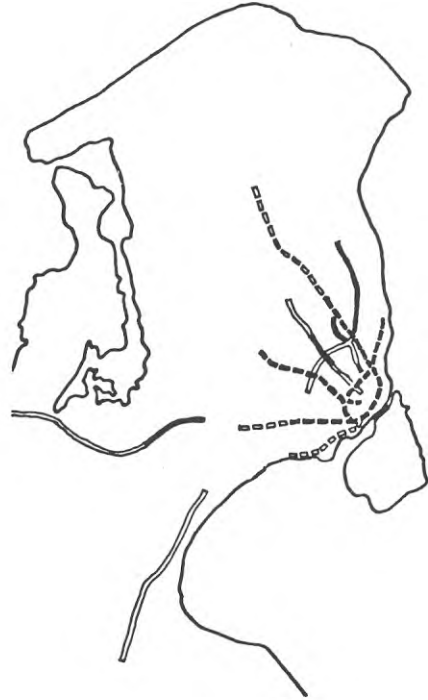


Fig. 153 (ovan t.v.): Pendeltågslinjer och motorvägar 1947 - 62.

- Befintliga pendeltågslinjer 1947.
- Befintliga motorvägar 1947.
- == Motorvägar byggda 1947-62.

Fig. 154 (ovan t.h.): Pendeltågslinjer och motorvägar 1963 - 73.

- Befintliga pendeltågslinjer 1963.
- Pendeltågslinjer byggda 1963-73.
- Befintliga motorvägar 1963.
- == Motorvägar byggda 1963-73.

Fig. 155 (t.h.): Pendeltågslinjer och motorvägar 1976.

- Befintliga pendeltågslinjer 1976.
- Pendeltågslinjer under byggnad 1976.
- Befintliga motorvägar 1976.
- == Motorvägar under byggnad 1976.



Källa till fig. 153-155: Inge Kalish, Annette Kristensen, Morten Lind, Torsten Nielsen: "Stenløse i regional sammenhæng". Examensarbejde, Inst. IV, Arkitektskolan i Köpenhamn, 1976.

Miljöministeriet önskar främja expansionen mot sydväst, med huvudvikten lagd vid Roskildevingret. Dessutom vill man främja planeringen av de fyra knutpunkterna Hammersholt, Målöv, Høje Tåstrup och Køge Vest, med huvudvikt vid Køge Vest, genom att överföra markytorna vid dessa knutpunkter till "stadszon". Samtidigt önskar ministeriet att det skall "... läggas afgørende vægt på en udflytning til knudepunkterne af ikke-cityorienterede arbejdspladser fra den indre region", och nämner, att "... en omstrukturering af regionens erhvervslokalisering må ikke sigte mod en forøgelse af arbejdspladsantallet udover, hvad der giver arbejde til regionens egen befolkning." (136)

Statens mål beträffande utvecklingen i regionen kan tolkas enligt följande (137):

1. Regionens kvantitativa växt skall begränsas. I stället skall planeringen främja en snabb omstrukturering av arbetsplatsernas lokalisering, så att det kan ske en snabb frigörelse av markytor i Köpenhamns centrum, så att de Cityorienterade arbetsplatserna kan få de bästa möjliga tillväxtförhållanden. Detta sker genom att främja utvecklingen av de fyra transportknutpunkterna. Krisens "bortsanering" av mindre lönsamma företag och branscher främjar denna utveckling, och man önskar (liksom under andra världskriget) skapa nya fysiska rammar, som kan främja ett framtida ekonomiskt uppsving, efter kriget. Statens bästa medel att styra arbetsplatsutvecklingen är idag att satsa just på de fyra transportknutpunkterna.

2. Staten vill främja en utveckling mot söder, i bl.a. Skovbos kommun väster om Køge, genom att uppmuntra till utläggning av "stadszoner". Samtidigt kan detta betyda, att stor efterfrågan på tomter i Nordsjälland i kombination med begränsat utbud av stadszon där, kommer att leda till högre tomtpriiser i Nordsjälland, och därmed till en konso- lidering av Nordsjälland som bostadsområde för höginkomst- tagare.

3. Statens önskan om begränsad kvantitativ växt i regionen är dels ett resultat av de nuvarande faktiska stagnations- tendenserna, men är möjligen också ett sätt att främja regionens kvalitativa utveckling, och därmed dess interna- tionella position: Genom att allmänt vara restriktiv med att utlägga nya stadszoner, kan markprisen hållas uppe, och därmed kan företag, som är beroende av både billig arbetskraft och låga markpriser hållas ute från regionen.

Medan Fingerplanen och Principskissen såg storstadens till- växt som ett mål i sig självt för att stärka regionen, och medan regionplan 73 delvis fortsatte med samma målsättning, ändrade i början av 1970-talet de statliga planeringsorganen sin attityd till växtens omfattning. "Landsplanudvalgets sekretariat" skrev 1970 i "Landsplanläggning - status og fremtidspektiver":

"Et primært - og som bekendt populært - spørgsmål i denne forbindelse er om man bevidst skal søge at dæmpe hoved- stadens vækst. Imod denne tanke fremhæves det, at stor- byens virksomheder ud fra en økonomisk betragtning kan udnytte en lang række fordele ved stærk koncentration". (138)

Vidare: "Denne opfattelse hviler på forestillinger om at befolkningsvæksten i sig selv er den afgørende betingelse for en bys konkurrenceevne. Erfaringen synes imidlertid at vise, at storbyens muligheder for at hævde sig i den internationale konkurrence langt mere beror på, hvad der kan tilbydes af højt specialiseret og højt kvalificeret service af alle arter. Det må derfor være en hovedopgave at skabe så gunstige betingelser som muligt for den igangværende omstilling fra fremstillingsvirksomhed til serviceerhverv, snarere end at bidrage til en forøgelse af befolkningsvæksten. En række ulæmper ved en stærk byvækst i regionen kan endda motivere, at man - også af hensyn til byens internationale konkurrenceposition - søger at holde væksten på et moderat niveau. En meget stærk byvækst vil sikkert komplicere løsningen af de store struktur- og investeringsproblemer, hovedstadsregionen står overfor. Hvad der er tiltrængt er nok især en effektivisering af områdets planlægning." (139)

Regionplan 73 och de offentliga styrningsmedlen.

Vilka möjligheter har då staten, att styra utvecklingen? Vi har sett, att den tidigare lagstiftningen gjorde det möjligt för kommunerna, att i stort sett följa den stadsutvecklingspolitik, de önskade, och att resultatet blev, att de växtriktningar, som de överordnade regionala planerna utpekade, inte kunde styras. Utvecklingen fortsatte mot nordväst och väster i huvudstadsregionen, enligt efterfrågan på mark. Statens sektorplanering (bl.a. DSB:s planering) motarbetade regionplanernas intentioner, och det fanns ingen överensstämmelse mellan fysiska och ekonomiska planer. "By- och landzonenloven" 1969 inskränkte visserligen kravet om utläggning av obebyggda stadszoner till 12 års utbyggnadsreserver (från i realiteten 30 års reserver), men det var fortfarande ingen lag, som kunde användas som styrningsmedel för utvecklingen.

En av förutsättningarna för en effektivisering av regionens planering är, att det skapas överensstämmelse mellan mål och medel, mellan plan och ekonomi. En annan förutsättning är, att amt och kommuner involveras i och underläggs den regionala fysiska planeringen och en motsvarande ekonomisk politik. Nya planeringslagar, speciellt "Lov om regionplanlægning i hovedstadsregionen" (1973) och "Kommuneplanloven" (1975) skall bidra till att skapa bindande ramplaner, som skall sammanfatta sektorplanerna och uppställa riktlinjer för stadsväxtens fördelning och för markanvändningen i övrigt.

I "Lands- og regionplanloven", som gäller för hela Danmark utom huvudstadsregionen är regionplaneringen begränsad till att omfatta amtens markanvändning. Det finns här ännu ingen integrerad fysisk-ekonomisk planering, i form av bindande tidplaner. Lagen om regionplanering i huvudstadsområdet ger däremot möjligheter till en starkare regionplanering, då planerna här inte bara omfattar markanvändningen, men också huvudriktlinjer för den mest betydelsefulla delen av sektorplaneringen, samt en bindande tidsplan. Detta betyder, att huvudstadsregionen på papperet har fått en regionplanlag, som är mera effektiv än för resten av landet. Som tidigare nämnts, skall regionplaneringen tillvaratas av

Huvudstadsrådet, som också ombesörjer regionens kollektiva trafik (genom Hovedstadens Trafikselvskab) och vatten- och föroreningsfrågor inom regionen, samt, efter ministerns bemyndigande, den överordnade sjukvårdsplaneringen.

När regionplanens tids- och etapp-planer är fastställda, är de bindande för kommunerna, som i överensstämmelse med regionplanens riktlinjer skall utarbeta kommunalplaner. Utifrån kommunalplanernas ramar skall motsvarande lokalplaner (kommundelsplaner) utarbetas. Regionplanen skall godkännas av miljöministern (vilket skett 1976), och miljöministern kan ändra planen.

I Köpenhamnsregionen skall Huvudstadsrådet godkänna kommunalplanerna. Om en kommun inte har utarbetat en kommunalplan inom en av Huvudstadsrådet bestämd tid, kan Huvudstadsrådet själv låta utarbeta en bindande kommunalplan, på kommunens bekostnad. Även miljöministeriet kan på samma sätt ingripa i kommunalplaneringen.

Tillsynes har det således i Huvudstadsregionen etablerats de nödvändiga centrala styrningsmedlen för att styra stadsutvecklingen ända ner till fastighetsnivån. Tillsynes har det skapats möjligheter för en integrerad fysisk-ekonomisk planering, genom tidsplanen, vilken skall innehålla en koordinering av sektorplaneringen.

Den tidsplan (se sid 289), som skall fastställas 1978, kommer dock endast att innehålla en plan, för när de enskilda kommunerna skall utlägga ny stadszon, och vad dessa zoner skall användas till. Den ekonomiska grundvalen för en direkt styrning saknas ännu, men ändå är tidsplanen en betydande skärpning av kommunernas tidigare markanvändnings- och zonpolitik. "By- och landzonelovens" generella bestämmelser om obebyggda stadszonreserver till 12 år avlöses av specifika bestämmelser för varje enskild kommun.

Det begränsade resultatet av den "starka" regionplanlagens praktiska genomförande hänger samman med den speciella politiska-administrativa strukturen i huvudstadsregionen. Medan i resten av landet amten är de enda regionala myndigheterna, och det inte finns några administrativa enheter utöver amtskommunerna och primärkommunerna, finns inom huvudstadsregionen en fyrdelad struktur:

Regionen består av tre amt, Köpenhavns, Frederiksborgs och Roskilde amt, samt två "centralkommuner", Köpenhamn och Frederiksberg, som inte tillhör något amt. Under de tre amten finns primärkommuner, och som myndighet för hela regionen finns Huvudstadsrådet. Huvudstadsrådet innebär således en administrationsnivå mellan staten och amten, och Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner är primärkommuner på samma administrativa nivå som amten.

De regionala uppgifterna och befogenheterna är delade mellan amten och Huvudstadsrådet. Medan den ekonomiska grundvalen för resten av Danmarks amt är "amtsenhedsskatten", sker Huvudstadsrådets penningdrivning indirekt, via medel från de tre amten och de två centralkommunerna.

Den ekonomiska grundvalen för Huvudstadsrådets regionala uppgifter är svag, vilket hänger samman med att den politiska utformningen, som rådet har fått. Huvudstadsrådet fungerar idag som en "kampplats" mellan kommunerna och amten i regionen om att få sina särintressen tillgodosedda beträffande befolknings- och arbetsplatsutveckling etc. Speciellt kommer motsättningar mellan amten inbördes och mellan amten och Köpenhamns kommun ofta fram i Huvudstadsrådet.

Huvudstadsrådet består av 37 medlemmar, indirekt valda bland "amtsråds"medlemmar (motsv. medlemmar i sv. länsstyrelser) och kommunfullmäktigemedlemmar i regionen. I det nuvarande Huvudstadsrådet har Köpenhamns kommun 11 representanter, Frederiksberg 2, Köpenhamns amt 13, Frederiksborgs amt 7 och Roskilde amt 4 representanter. Kommunerna är representerade med 19 medlemmar, bland dessa 8 borgmästare och amten har 17 medlemmar i Huvudstadsrådet, bl.a. amtsborgmästarna (motsv. landshövdingarna). Denna struktur betyder stora motsättningar inom Huvudstadsrådet, och Hugo Marcussen, tidigare ordförande i Egnsplanrådet, har uttalat att kommunerna och amten "har svårt ved at tænke regionalt". (140)

Särskilt amten är motståndare till ett starkt Huvudstadsråd, då detta betyder att amten själva försvagas. Frederiksborgs och Roskildes amtsråd var under förhandlingarna om en ny huvudstadsordning i början av 1970-talet starka motståndare till en sammanslagning av de tre amten och de två centralkommunerna till ett storamt. Man accepterade Huvudstadsrådet som en kompromiss, men menade, att Huvudstadsrådet borde koncentrera sig på den fysiska planeringen, och för övrigt ha så små befogenheter som möjligt. Vid en rundfråga, gjord av inrikesministern 1975, visade det sig, att ca 1/5 av regionens kommuner önskade, att Huvudstadsrådet skulle avskaffas, medan 4/5 ville ha det kvar med nuvarande befogenheter, eller med större befogenheter på amtens bekostnad. Köpenhamns amt uttalade: "Hovedstadsrådet er en overflødig gang ekstra-administration. Nedlæg det." (141)

Tre viktiga omröstningar i Huvudstadsrådet avspeglar motsättningarna och styrkeförhållandet inom rådet:

1. Förslag om att slopa planerna på flygplats på Saltholm.
2. Förslag om att slopa planerna för utbyggnad på Västamager.
3. Förslag om att dämpa ned planerna på bostadsområden i "byvækstområde I".

Alla tre förslagen röstades ner. Att de två första förslagen röstades ner var klart i Köpenhamns kommuns intresse. Beträffande det tredje förslaget var Frederiksborgs amt först motståndare till det, då de ville stärka amtets makt genom störst möjliga växt i amtet. Många av kommunerna i "byvækstområde I" ville dock inte ha någon större tillväxt, då de satsade på "kvalitativ tillväxt, d.v.s. koncentration av goda skattebetalare och små sociala utgifter. Därför föreslog man i stället att amtets mera perifera kommuner, i de s.k. utflyktsområdena, skulle få en ökad tillväxt i stället, även om detta är rakt motsatt regionplanens intentioner. Kommunerna i nordvästsektorn, som idag vill ha en begränsad tillväxt, arbetar nu för att försöka koncentrera regionens

bostadsbyggnation mot söder (bl.a. Skovbo kommun), där enligt Huvudstadsrådets uppfattning den från Köpenhamns kommun bortsanerade befolkningen skall placeras. Skovbo kommun är inte emot tillväxt, men denna får inte ske snabbare, än att kommunens politiska sammansättning inte rubbas. Etc, etc.

Med Huvudstadsrådets nuvarande struktur och utformning kan det inte fungera som ett starkt regionalt styrningsinstrument för centralstaten. En effektiv planering och styrning av regionen förutsätter att de lokala intressenas dominans elimineras, d.v.s. att kommunernas och amtens självständighet begränsas. Huvudstadsrådets betydelse som ett effektivt politiskt administrativt organ för staten förutsätter en struktur med ett storamt, d.v.s. att de tre huvudstadsamten och de två centralkommunerna går samman till ett enda amt. Dessutom bör detta storamts styrelse vara baserad på direkta val, och den ekonomiska grundvalen på en enhetlig amtsskatt. (142)

Den socialdemokratiska regeringen har önskat, men inte kunnat genomföra ett storamt, men i en paragraf i "loven om Hovedstadsråd" nämndes, att storamtsfrågan skulle tas upp igen 1976. Man har dock efter debatter i folketinget uppskjutit frågan till någon gång på 1980-talet. Eftersom Hovedstadsrådet inte inom de närmaste åren tycks kunna bli det effektiva styrningsmedel, som regeringen önskar, tycks inte heller inrikesministern f.n. vara intresserad av, att Hovedstadsrådets ekonomiska grunder utökas, och därför accepterar också miljöministern en svag tidplan utan ekonomiska grundvalar. Detta hindrar dock inte att staten, om folketingsmedlemmarnas majoritet stödjer det, kan ingripa direkt i Huvudstadsrådets beslut. Miljöministeriets kommentarer till regionplanen står fast vid folketingets veto mot utbyggnaden av Västamager och går dessutom emot Huvudstadsrådets beslut att utbygga stora bostadsområden i "byväkstområde I".

Huvudstadsrådet och därmed styrningen av regionplanens realisering tycks således inte stärkas särskilt mycket genom nuvarande struktur. Genom direkta ingrepp i Huvudstadsrådets beslut kommer däremot centralstaten att försöka säkra sina intressen i viktiga regionala frågor. Dock måste det understrykas, att regionplanelagen i kombination med en ändrad politisk struktur på längre sikt kan göra den regionala planeringen till ett effektivt styrningsmedel. (143)

Den tidplan för stadszonutlägg inom regionen, som nu utarbetas, blir knappast "pressad ner över kommunernas huvuden", men blir snarare en kompromiss mellan de enskilda kommunernas och Huvudstadsrådets intressen. Idag framstår Huvudstadsrådet som ett lokalt betonat samarbetsorgan mellan kommuner och amt, liksom tillfället har varit med tidigare "överordnad planering". (144)

Tidsplanens, och därmed Huvudstadsrådets, styrka ligger idag i möjligheterna att kunna begränsa stadstillväxten. Huvudstadsrådet har t.ex. i förhandlingarna med kommuner i "utflyktsområdena" kunnat gå emot dessa kommuners önskemål om utvidgning av stadszonerna. Däremot har Huvudstadsrådet idag bara indirekt via de nya stadszonutlägggen möjlighet att tvinga enskilda kommuner att ta emot en tillväxt, som de inte

önskar. Stadszonernas storlek och markanvändningen kan bestämmas, men Huvudstadsrådet kan inte tvinga kommunerna att exploatera stadszonerna. Eftersom det är byggfärdiga tomter som efterfrågas, kan därför kommunerna med en långsam exploateringstakt få markpriserna att stiga, och därmed etablera den sociala fransorteringsmekanism, de önskar. Denna tendens kan dock bromsas av att privata exploateringsbolag inköper stadszonområden, innan kommunerna hinner köpa dem.

Huvudstadsrådets planeringsavdelning arbetar idag med två principiella lokaliseringsstrategier, kallade A och B. Lokaliseringsstrategi A har som mål att ge regionplanens realisering en "mjuk" start. Denna strategis första etapp tar därför i hög grad hänsyn till de önskemål om tillväxthastighet, som kommunerna har gett uttryck för i deras remissvar på regionplan 73 under remissperioden 1974. I lokaliseringsstrategi A kommer den regionala stadsutvecklingen att vara spridd på många kommuner.

Lokaliseringsstrategi B stödjer däremot i högre grad en snabb realisering av regionplanens knutpunkter, för att redan inom loppet av första etappen ge dessa knutpunkter en markant roll i regionens funktionsmönster.

Mycket tyder på, att den faktiska utvecklingen i stort sett kommer att följa intentionerna hos lokaliseringsstrategi B, då det är denna strategi, som miljöministeriet och de dominerande krafterna inom Huvudstadsrådet går in för. (145)

Motsättningar mellan Köpenhamns kommun och staten:

Köpenhamns kommun har på många sätt behållit sin särställning efter kommunalreformen, och önskar behålla denna ställning. Kommunen vill stärka Huvudstadsrådet, men bara om detta kan ske under ledning av Köpenhamns kommun, och om det kan åstadkommas ekonomisk utjämning med lågskattekommunerna i norr. Köpenhamns kommun står också i denna fråga i ett motsättningsförhållande till näringslivsintressen, som de är uttryckta på den centralstatliga nivån, och som går ut på en total planering av köpenhamnsregionen och öresundsområdet - en planering, som inte bör hindras av "lokalpatriotiska" kommunalintressen. Staten är inte intresserad i en ren kvantitativ tillväxt inom Köpenhamns kommun, men satsar på en raffinering av funktionerna. Denna motsättning kan illustreras av ett citat från Köpenhamns kommun och ett från "Landsplanudvalget" (staten):

Kommunen:

"Stækker man Købehavns muligheder, så går man Hamburgs ärende. Vi må nøje ha for øje, at København takket være sin beliggenhed har usædvanlige betingelser for at være et Nordens kraftcenter, og porten til Europa, der skal kunne stå sig i konkurrencen med andre europæiske storbyer. Det kræver imidlertid større forståelse fra regerings og folketings side for byens helt specielle status, som såde for centraladministrationens centralstyrelse, for den væsentligste part af de højere læreanstalter, for en lang række vigtige administrationsgrene og for landets

Staten (jfr. sid. 267):

"... erfaringer fra andre lande viser imidlertid, at en storbys muligheder for at hævde sig i den internationale konkurrence først og fremmest beror på, hvad den kan tilbyde af højt kvalificeret service af alle arter. Det må derfor, i almindelighed være en hovedopgave at skabe så gunstige betingelser som muligt for den igangværende omstilling fra fremstillingsvirksomhed til serviceerhverv, snarere end at forsøge yderligere at fremme erhvervsaktivitet og befolkning i hovedstadsområdet. En række ulemper ved stærk byvækst i regionen kan endda motivere, at man også af hensyn til byens internationale konkurrenceevne søger at holde befolkningstilvæksten på et moderat niveau. Det må forudses, og erfaringer synes at bekræfte dette, at en stærk byvækst vil komplicere løsningen af de store struktur- og investeringsproblemer, hovedstaden er stillet overfor ..." (147)

Näringslivsorganisationernas uttalanden om regionplan 1973:

Industrirådet och Dansk Arbejde har inte riktat direkta officiella eller på annat sätt tillgängliga önskemål till Huvudstadsrådet angående regionplanförslaget men de har uttalat sig genom "Dansk Industri" och "Dansk Arbejde". De är positiva till huvudstrukturen, A-zonerna och centrumstrukturen. Dansk Arbejde uppmanar stat, amt och kommun att köpa mark i A-zonen, så att prisnivån och den överordnade planeringen kan styras. I huvudstadsregionen skall bara lokaliseras sådana företag, som är absolut beroende av närhet till forskning, högt utbildad arbetskraft m.m. Övriga företag kan flytta ut till landsorten och "nyde godt af egnsudviklingssubsidier".

Partiernas uttalanden om regionplan 1973:

Såväl Venstre, Konservativt Folkeparti, socialdemokraterna och Radikale Venstre är överens om att stödja regionplanens överordnade arbetsplatsstruktur som A-zonerna och mark för internationella näringslivsfunktioner typ Bella Centret. Däremot finns det kvantitativt betonade skillnader mellan partierna: större eller mindre folkökning etc.

Stadstillväxt 1976 - 1988.

Under senare år har regionens folkmängd varit i det närmaste konstant. Den genomsnittliga arbetslösheten i Danmark ökade från 2,1 % 1973 till 8,6 % 1975, vilket i stort sett betyder, att antalet arbetsplatser har minskat med 6,5 %. Om dessa siffror även gäller för Huvudstadsregionen, betyder detta, att ca 58.500 av regionens 900.000 arbetsplatser har nedlagts 1973 - 1975.

I perioden 1970-76 färdigställdes viktiga motorvägar i regionen; Helsingørmotorvägen blev färdig, Hillerødmotorvägen blev färdig till Farum, Holbäckmotorvägen blev färdig och Køgebugt-motorvägen förlängdes både mot norr och söder. Samtidigt blev ombyggnaden av Lyngbyvej färdig.

Bostadsproduktionen sjönk från 14.373 nya bostäder år 1973 till 7.246 år 1974, samtidigt som andelen villor och låghus ökade från 51,6 % till 63,3 % av produktionen. Frederiksborgs amts andel av nyproduktionen ökade från genomsnittligt 23 % i perioden 1970-75 till 29 % år 1974, medan Roskilde och Köpenhamns amts andel sjönk något. Bostadsproduktionen har således koncentrerats mot nordväst, trots alla intentioner om koncentration mot sydväst.

Uppskattningen av när de fyra knutpunkterna kommer att utbyggas bygger på en uppskattning av behovet, lokaliseringsvillkoren och möjligheterna att styra utbyggnaden av de fyra knutpunkterna genom markköp.

Som tidigare nämnts, finns det ett behov av samlad utbyggnad av nya arbetsplatsytor. Den ekonomiska krisen bidrar till att främja detta behov, i och med att det mer och mer nödvändigt särskilt för industrin att förbättra och förnya sin produktionsapparat. Utbyggnaden av produktionsapparaten betyder för de flesta företag krav på nya byggnader och större ytor. Detta betyder, att kravet på ny stadszonmark till arbetsplatsområden ökar. Utbyggnaden av produktionsapparatens kommer sannolikt att ha en tendens till att ske långsammare i början av planperioden än efteråt, eftersom krisens verkningar i starten betyder en tendens till att skapa osäkerhet inom näringslivet p.g.a. bristande avsättningsmöjligheter både inom och utom landet. Företagen kommer att ha en tendens till att konsolidera sig i den nya ekonomiska situationen innan de expanderar och bygger ut. Utöver detta finns det ett ständigt ökande krav om frigörelse av ytor i Köpenhamns City till speciellt administrativa ändamål, då denna sektor har behov av utbyggnad i centralt belägna områden. Utöver detta finns det också behov av utbyggnad och rationalisering av administrationen i förhållande till de nya knutpunkterna.

De nya knutpunkterna kan vara lokalisering för företag, som inte direkt är cityorienterade, men ändå har behov av att vara lokaliserade inom regionen eller ställer särskilda krav till omgivningen. Industriföretagen kräver god trafikförsörjning och närhet till arbetskraft, och, ibland, närhet till andra företag och till forskning och utveckling.

Höje Tåstrup-centrat är redan under utbyggnad, medan knutpunkterna Köge Vest, Målöv och Hammersholt ännu inte är påbörjade. Det är troligt, att utbyggnaden av Köge Vest-centrat kommer att ske långsamt, eftersom det kommer att dröja, innan den nya stadsbildningen vid Köge Vest, som skall försörja centrat med arbetskraft, är utbyggd. Avståndet till regionens största befolkningskoncentrationer och till Köpenhamns City är stort, och infrastrukturen är otillräcklig, speciellt vad gäller kollektivtrafiken. De flesta företag kommer troligen att föredra en lokalisering i området mellan Roskilde- och Hillerödfingrarna, eftersom infrastrukturen är bättre utbyggd här, och avstånden är kortare till City, till forsknings- och utvecklingsinstitutioner (bl.a. Danmarks Tekniske Højskole), och då området ligger mera centralt i förhållande till arbetskraftens lokalisering. Examensarbetet "Stenløse i regional sammenhæng" anser,

att Målövcentrat först kommer att utbyggas, medan Hammersholtcentrat kommer som nummer två. Målövcentrat ligger närmast City, och dessutom i anslutning till de stora arbetsplatskoncentrationerna, som under senare år utvecklats i Ballerup. Ballerup-Målöv kom 1972 på tredje plats bland regionens industrikommuner, efter Köpenhamn och Gladsaxe, och huvuddelen av industrin tillhör högt utvecklade branscher som järn- och metallindustri, närings- och njutningsmedelsindustri, kemisk industri och pappers- och grafisk industri. Kommunens folkmängd växte 1960 - 1970 från 31.000 inv. till 51.000 inv. Kommunen har fortfarande stora byggfärdiga, men ännu ej bebyggda områden.

Ballerup-Målöv kommun tycks idag inte vara intresserad av att bygga ut Målövcentrat. Kommunen önskar, att det planerade A-zonområdet används till rekreativa ändamål. Detta kan försena utbyggnaden av centrat, men knappast förhindra det. Trycket på kommunen från näringslivet, statens och Huvudstadsrådets sida kommer troligen att bli för stort någon gång i början av 1980-talet. (148)

Antalet arbetsplatser och antalet invånare i regionen kommer troligen inte att öka under nästa tioårsperiod. Däremot kommer troligen den kvalitativa förskjutningen från mera rutinarbete till mera specialiserade och kvalificerade arbeten att fortsätta, och industriarbetsplatserna kommer att fortsätta minska i antal. Folkmängden i regionen kommer att vara konstant, men det sker troligen en viss förskjutning mot större andel högt utbildad arbetskraft. Bostadsproduktionen kommer att vara begränsad, och huvudvikten kommer att ligga vid villabebyggelse och tät-låg-bebyggelse, medan hyreshusproduktionen blir mycket liten. Mycket tyder på, att den huvudsakliga växriktningen 1976-88 fortfarande kommer att vara mot nordväst. Här kommer i stort sett "socialgrupp 1" och "socialgrupp 2" att bo, medan "socialgrupp 3" präglar sydvästområdena. I nästa avsnitt genomgås slutligen Huvudstadsrådets tidplanförslag för genomförande av regionplanen.

Genomförande av regionplan 1973 - tidplanen 1976/77.

Regionplan 1973 antogs av Huvudstadsrådet 29/8 1975 och godkändes av staten (miljöministeriet) 4/2 1976. Miljöministeriet krävde dock en utarbetad tidplan senast 1977 för regionplanens genomförande under perioden 1975-2000. Huvudstadsrådet utarbetade därför under 1976 fyra tidplanförslag (rapporten "Fire tidsföljeskitser til Regionplan 1973", dec 1976) och sände dessa på remiss till regionens amt- och kommunstyrelser. Efter synpunkter från dessa skall en slutlig tidplan utarbetas före utgången av 1977.

I det ursprungliga regionplanförslaget räknades med 130.000 bostäder i nya stadszoner i regionen före år 2000. På grund av senare års stagnerande invånarantal i regionen föreslog miljöministeriet att man i stället skulle arbeta med de två alternativen 86.000 och 60.000 bostäder. Huvudstadsrådet arbetar med två lokaliseringprinciper:

1. Koncentration av nya stadszonområden till relativt få kommuner vid de fyra transportknutpunkterna Køge Vest,

Tåstrup, Målöv och Hammersholt.

2. Spridd stadstillväxt i flest möjliga kommuner inom stadstillväxtområdena 1 och 2. (Stadstillväxtområde 1: området mellan transportkorridoren och Roskilde fjord; stadstillväxtområde 2: området väster om transportkorridoren och söder om Roskilde" fingret".)

De två lokaliseringsprinciperna kombineras med de två kvantitativa alternativen till fyra tidplaner: Nr 1: spridd lokalisering och 60.000 bostäder, Nr 2: spridd lokalisering och 86.000 bostäder, Nr 3: koncentrerad lokalisering och 60.000 bostäder och Nr 4: koncentrerad lokalisering och 86.000 bostäder.

Både staten och miljöministeriet går principiellt in för att stödja utvecklingen mot sydväst, men detta hindrar inte, att tidplanerna ändå prioriterar stadstillväxtområde 2 (norr om Roskilde" fingret") högst: Här skall 56.000 bostäder byggas mot 30.000 i stadstillväxtområde 2 enligt alternativet med totalt 86.000 bostäder. Enligt det andra alternativet byggs 30.000 bostäder såväl i stadstillväxtområde 1 och 2. Man arbetar med två etapper: 1975-1990 och 1990-2000. För den första etappen gäller, att kommunernas planer måste vara färdiga och bindande senast 1978. För den andra etappen gäller, att kommunernas planer utarbetas med början omkring 1980. Man har följande etappdelning för utbyggnaden i stadstillväxtområdena:

	1975 - 1990	1990 - 2000
Totalt 86.000 bost.	20.000 bost. i omr. 1 10.000 bost. i omr. 2	36.000 bost. i omr. 1 20.000 bost. i omr. 2
Totalt 60.000 bost.	15.000 bost. i omr. 1 10.000 bost. i omr. 2	15.000 bost. i omr. 1 20.000 bost. i omr. 2

Tabell 50.

Utbyggnaden sker efter den koncentrerade eller den decentraliserade modellen, vilket illustreras av fig.

Ingen utbyggnad på Västamager är medtagen i tidplanförslagen.

Vid bostadsplaneringen utgår man från, att antalet invånare i Danmark kommer att öka från 5,04 milj. 1974 till 5,25 milj. 1990, stagnera till år 2000 och därefter minska. (Enligt prognoser från Danmarks Statistik.) Huvudstadsregionen har idag ett invandringsöverskott i förhållande till utlandet, men detta uppväger inte utflyttningsöverskottet i förhållande till resten av Danmark. Trots ett minskande invånareantal i regionen väntas dock behovet av bostäder öka, p.g.a. mindre hushåll, tidigare utflyttning från föräldrahemmen etc.

Den bostadspolitiska uppgörelsen 1974 fastställde bostadsbyggandet i Danmark till 40.000 lägh/år, av vilka 10.000 var ersättning för utgångna bostäder. Detta betyder ett lägenhetstillskott på 1,5 % i Danmark per år, medan antalet bostadsökande i Huvudstadsregionen endast ökar med 0,5 % per år tills 1990. Huvudstadsrådet uppskattar, att det är realistiskt med en nyproduktion på 10.000 bostäder per år inom

regionen, varav ca 2.500 är ersättning för försvunna lägenheter.

I tidplanförslagen räknas med att det inom de redan bebyggda stadszonerna i regionen kommer att byggas ca 2.500 bostäder om året, d.v.s. lika många, som försvinner varje år. Inom de befintliga ännu ej bebyggda stadszonerna finns plats till 100.000 lägenheter, varav 18.000 i stadstillväxtområde 1 och 6.000 i stadstillväxtområde 2. Huvudstadsrådet vill främja utbyggnaden av de obebyggda stadszonerna i stadstillväxtområdena, och ev. införa begränsningar för utbyggnaden av regionens övriga stadszoner. Inom de nya stadszonerna i stadstillväxtområdena planeras som ovan nämnts 86.000 eller 60.000 bostäder. Sammanlagt innebär detta en bostadsproduktion på 224.000 lgh eller 250.000 lgh i regionen i perioden 1975-2000, eller ca 10.000 lgh/år.

Oberoende av tillväxtmodell önskar staten och Huvudstadsrådet främja utbyggnaden i de fyra transportknutpunkterna fortast möjligt. Uppförandet av nya arbetsplatser beror inte på ett ökande antal arbetande inom regionen, men på förskjutningar från lantbruk och industri till serviceyrken och på rationaliseringar och omläggningar inom industrin. Strukturförändringarna inom näringslivet gör utbyggnaden av arbetsplatser i knutpunkterna realistisk, enligt Huvudstadsrådet. De bostadsorienterade arbetsplatserna byggs dock i bostadsdelarna.

Trots den stagnerande folkmängden i regionen räknar Huvudstadsrådet med en mindre ökning av antalet sysselsatta i regionen, med 0,4 % per år, från 913.000 år 1974 till 967.000 år 1990, genom att en ökande andel kvinnor blir förvärvsarbetande. Förskjutningen från lantbruk och industri till i sht "offentlig service och administration" väntas fortsätta, men inte lika snabbt som 1970-74.

År 1960-75 ökade arbetsplatsytan inom regionen med 2 % per år, mot 4,5 % för Danmark som helhet. Arbetsplatsytan ökar dubbelt så snabbt som antalet sysselsatta. Huvudstadsrådet uppskattar, att arbetsplatsytan kommer att öka med 2-3 % per år i regionen till 1990, och att tillväxten får följande sammansättning:

Fabriker/verkstäder	400.000 kvm/år; totalt 6.000.000 kvm
Kontor/handel	200.000 kvm/år; totalt 3.000.000 kvm
Offentlig service m.m.	300.000 kvm/år; totalt 4.500.000 kvm
Övriga arbetsplatser	300.000 kvm/år; totalt 4.500.000 kvm

Tabell 51.

Inom redan bebyggda stadszoner väntas 250.000 kvm ny arbetsplatsyta uppföras som stadsförnyelse 1975-1990. Av detta byggs 120.000 kvm inom centralkommunerna och 130.000 inom resten av regionen. I befintliga obebyggda stadszoner blir det konkurrens om nya arbetsplatser. Huvudstadsrådet föreslår att den vidare utbyggnaden här påläggs restriktioner till fördel för utbyggnaden i knutpunkterna. Restriktionerna bör omfatta kommuner öster om transportkorridoren ("Fingerplanområdet") och de s.k. utflyktskommunerna i regionens periferi. Reduktionen av arbetsplatsutbyggnaden bör omfatta dels inte byggfärdiga områden, dels offentligt ägda områden

i utflyktskommunerna. Detta betyder, att de nuvarande till arbetsplatser planerade obebyggda stadszonerna reduceras från 3.282 ha till 2.579 ha, vilket betyder ca 10 milj. kvm arbetsplatsyta. Inom nya stadszoner koncentreras de icke bostadsorienterade arbetsplatserna till A-zonerna inkl. transportknutpunkterna, medan de bostadsorienterade arbetsplatserna (kommunal service m.m.) förläggs till bostadsområdena. I regionplanen arbetas schematiskt med "regionplankvadrater" omfattande 1.000 bostäder. Man räknar med att en sådan kvadrat skall innehålla 500 bostadsorienterade arbetsplatser (totalt 21.000 kvm arbetsplatsyta) och att en sådan kvadrat kräver 800 icke bostadsorienterade arbetsplatser (totalt 48.000 kvm arbetsplatsyta) i A-zonen. Till detta kommer totalt 3 milj. kvm arbetsplatsyta s.k. regionala arbetsplatser i A-zonerna. Man räknar med plats till 2.650 ha byggbar mark i A-zonerna, varav 1.150 ha i knutpunkterna och 1.500 ha i resten av A-zonerna. Detta betyder, att det totalt kan byggas ca 8 milj. kvm arbetsplatsyta i A-zonerna. Enligt tidplanförslagen kommer behovet fram till år 2000 att vara 5,9 milj. kvm eller 7,1 milj. kvm:

	Tidplanförslag 1 och 3 (60.000 bostäder)	Tidplanförslag 2 och 4 (86.000 bostäder)
Nya arbetsplatser i "regionplankvadrater" (500 per 1000 lgh)	1,3 milj. kvm	1,8 milj. kvm
Nya arbetsplatser i A-zonerna (800 per 1000 nya lgh)	2,9 milj. kvm	4,1 milj. kvm
Nya regionala arbetsplatser i A-zonernas knutpunkter	3,0 milj. kvm	3,0 milj. kvm
Totalt byggbehov i A-zonerna	5,9 milj. kvm	7,1 milj. kvm

Tabell 52.

I de befintliga bebyggda stadszonerna, där det uppförs 250.000 kvm arbetsplatsyta per år, betyder detta sammanlagt 6 milj. kvm arbetsplatsyta 1975-2000. I de befintliga obebyggda stadszonerna ryms totalt 9,8 kvm arbetsplatsyta och i de nya stadszonerna blir rymligheten 9,3 - 9,8 kvm (med 8 milj. kvm i A-zonerna). Detta betyder, att det i regionen kan uppföras totalt 25,1 milj. kvm arbetsplatsyta (med alternativet 86.000 nya bostäder) eller 25,6 milj. kvm (med alternativet 60.000 nya bostäder), enligt Huvudstadsrådet. Skillnaden blir inte stor mellan de olika tidplanförslagen, och man kan räkna med ett nytillskott på ca 1 milj. kvm per år (inkl. arbetsplatsytorna som byggs i stadsförnyelseområden).

Tidplanerna skall bidra till att omstrukturera arbetsplatso-kaliseringen i Huvudstadsregionen, vilket bl.a. uttrycks med följande:

"Hovedstadsrådets tidsfølgeskitser bygger blandt andet på en antagelse om, at erhvervsbyggeriets geografiske fordeling vil udvikle sig uden dramatiske pludselige ændringer. En sådan fremskrivning af det regionale erhvervsbyggeri viser, at centralkommunernes andel i erhvervsbyggeriet vil blive stadig mindre, og i 1990 kun udgøre ca 10 procent af det samlede erhvervsbyggeri i regionen. Københavns amts andel vil også falde, mens yderamternes andel vil stige kraftigt og i 1990 udgøre 60 procent af det samlede erhvervsbyggeri. Denne udvikling er i høj grad ønskelig i et regionalt sammenhæng, fordi den gradvis vil dæmpe presset på de gamle byområder. Et af regionplanens vigtigste mål er netop at gennemføre en ændring af regionens funktionsmønster. Knudepunkterne skal aflaste de indre byområder funktionelt, og der skal gennemføres en arbejdsdeling mellem knudepunkterne og City, således at City fortrinsvis rummer de helt overordnede funktioner, mens knudepunkterne indeholder almindelige regionale arbejdspladser som industriområder, kontorer og centre. En sådan udflytning vil betyde store produktionsmæssige trafikale og miljømæssige fordele." (149)

D.v.s. man satsar fortfarande på att koncentrera de mest utpräglade metropolfunktionerna till City, och ge dem goda utvecklingsvillkor där, genom att andra arbetsplatser flyttar ut till A-zonerna.

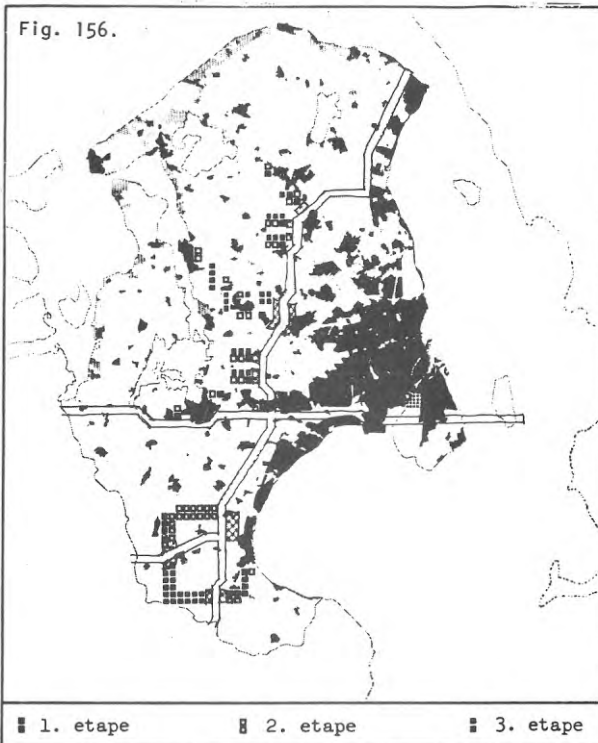
Beträffande tidplanförslagets trafiknät utgår man från att motoriseringstakten kommer att avta. I dag har huvudstadsregionen 237 privatbilar per 1.000 invånare, och siffran för år 1990 beräknas vara ca 300. I huvudstadsregionen har motoriseringen under senare år gått långsammare än i resten av landet.

Motorvägnätet i regionen påverkas knappast av vilket tidplanförslag som väljes. Det lokala vägnätet påverkas däremot. Motorvägsnätet beräknas i stort sett vara utbyggt 1985.

Fig. 156-159 visar de fyra tidplanskisserna, som de illustreras i "Fire tidsfølgeskitser til Regionplan 1973".

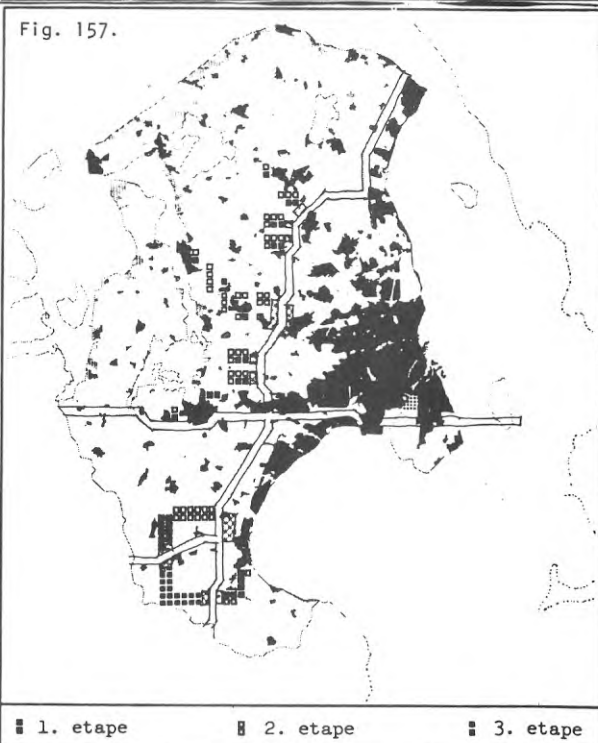
TIDSFØLGESKITSE 1			
KOMMUNER	ETAPER		
	1.	2.	3.
Byvæksten opgjort i 1.000 boliger = reg. firkanter	1975-1990	1990-2000	EFTER 2000
Hillerød	2	3	3
Allerød	2	2	3
Slangerup	-	2	2
Stenløse	1	2	5
Ølstykke	-	2	3
Frederikssund	-	2	4
Gundsø	1	3	5
Høje-Tåstrup	2	2	1
Roskilde	2	2	-
Skovbo	4	14	16
Køge	6	6	3
Ialt	20	40	45

Fig. 156.

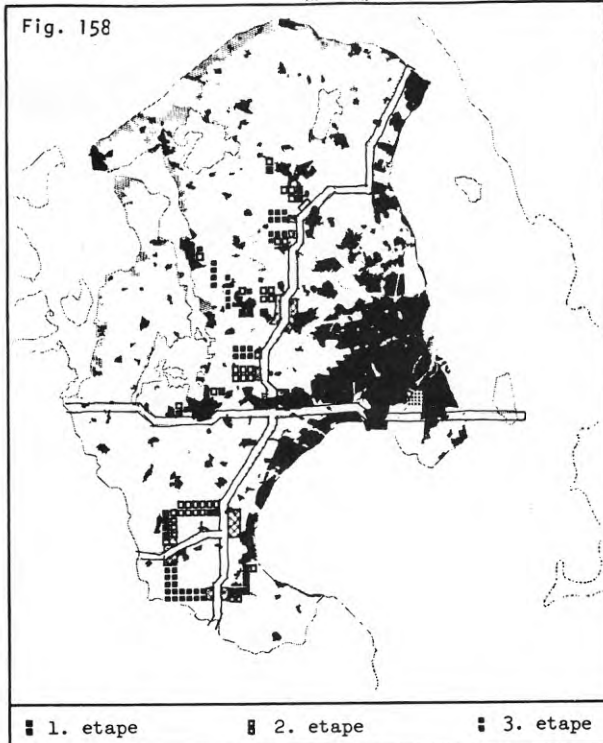


TIDSFØLGESKITSE 2			
KOMMUNER	ETAPER		
	1.	2.	3.
Byvæksten opgjort i 1.000 boliger = reg. firkanter	1975-1990	1990-2000	EFTER 2000
Hillerød	3	5	-
Allerød	3	4	-
Slangerup	1	3	-
Stenløse	2	6	-
Ølstykke	1	4	-
Frederikssund	1	5	-
Gundsø	2	7	-
Høje-Tåstrup	4	1	-
Roskilde	3	1	-
Skovbo	9	9	16
Køge	6	6	3
Ialt	35	51	19

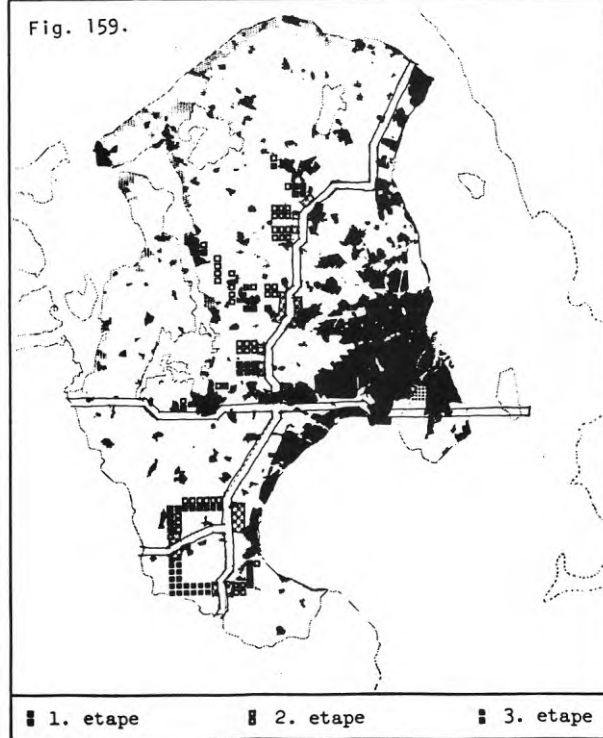
Fig. 157.



TIDSFØLGESKITSE 3			
KOMMUNER	ETAPER		
	1.	2.	3.
Byvæksten opgjort i 1.000 boliger = reg. firkanter	1975-1990	1990-2000	EFTER 2000
Hillerød	3	4	1
Allerød	-	2	5
Slangerup	-	-	4
Stenløse	3	4	1
Ølstykke	-	1	4
Frederikssund	-	1	5
Gundsø	-	3	6
Høje-Tåstrup	2	3	-
Roskilde	2	2	-
Skovbo	4	14	16
Køge	6	6	3
Ialt	20	40	45



TIDSFØLGESKITSE 4			
KOMMUNER	ETAPER		
	1.	2.	3.
Byvæksten opgjort i 1.000 boliger = reg. firkanter	1975-1990	1990-2000	EFTER 2000
Hillerød	5	3	-
Allerød	-	7	-
Slangerup	-	4	-
Stenløse	3	5	-
Ølstykke	1	4	-
Frederikssund	1	5	-
Gundsø	3	6	-
Høje-Tåstrup	5	-	-
Roskilde	2	2	-
Skovbo	9	9	16
Køge	6	6	3
Ialt	35	51	19



SAMMANFATTNING

Begynnelsen till regional planering. Fingerplanen 1947 och dess följder.

Före andra världskriget fanns ingen egentlig regional planering i Köpenhamnsregionen. Stads- och regionplaneringen inskränkte sig till sådant, som kunde utföras i offentlig regi, d.v.s. vägar, järnvägar och till en viss del parksystem.

Redan under andra världskriget drogs riktlinjer för Fingerplanen 1947 upp:

Näringslivets organisationer, främst Dansk Arbejde, gjorde upp planer, för hur Storköpenhamn skulle struktureras inför en ekonomisk tillväxt efter kriget, oberoende av hur kriget slutade. Viktiga element i denna struktur var en ringmotorväg och industriområden i anslutning till denna. Fingerplanen byggde vidare på dessa idéer och försökte renodla utvecklingstendenser, som redan var igång (utbyggnaden längs "fingrarna"), och planen skulle vara en grundstruktur för en ständigt växande storstad.

Fingerplanen bibehöll Köpenhamns City som överordnat centrum, och alla tillväxtriktningar prioriterades lika högt. Planen underskattade dock regionens tillväxthastighet, liksom bilismens utveckling. Fingerplanen kunde inte styra utvecklingen, då den juridiska grunden saknades. Även stadsplanelagen 1949 med definition av nya "inner-", "mellan-" och "ytterzoner" var ett otillräckligt styrningsinstrument.

Lokala intressen, kommunala intressen och markägariintressen etc var dominerande för regionens utbyggnad, och inte överordnade intressen och planidéer. Kollektivtrafiken var stommen i regionens trafiksystem, men bilismen expanderade på kollektivtrafikens bekostnad. Både lokala intressen och statens järnvägs- och vägplaner ledde till att utvecklingen i regionens norra delar prioriterades i förhållande till utvecklingen i de västra och sydvästra delarna. Fingerplanens sydvästra fingrar förblev outvecklade, medan det "växte simhud" mellan de nordvästra och norra fingrarna.

Principskissen till regionplan 1960 och utvecklingen på 1960-talet.

Principskissen 1960 bygger huvudsakligen på privatbilen som trafikmedel. Detta gör, att ett alternativ till Fingerplanens ettcenterstruktur kan föreslås. Principskissen vill skapa ett avlastningscentrum väster om Köpenhamn, och koncentrera regionens utbyggnad mot väster och sydväst, i riktning mot resten av Danmark. Principskissen innebar, att västsektorns karaktär av industri- och arbetarområde skulle förstärkas, medan Nordsjälland i ökad grad skulle bli ett överklass-, prestige- och rekreationsområde.

Bostadsministeriet och andra statliga organ var positiva till Principskissen, men Köpenhamns kommun, DSB och vägmyndigheterna var negativa till den. DSB och vägmyndigheterna var emot de stora nyinvesteringarna mot sydväst, och ville förränta sina investeringar mot norr/nordväst. Köpenhamns

kommun ville bibehålla sin monopolställning som regionens centrum.

Den kompromissplan, som blev följden av debatten om Principskissen innebar ramar för en fortsatt storstadstillväxt som både möjliggjorde en framtida koncentration mot sydväst och en framtida utveckling i alla riktningar. För att en expansion mot sydväst skulle kunna bli verklighet, var det nödvändigt att anta en speciell lag om planering i Køge-Bugt-området. "Byreguleringsloven" 1965, som indelade landet i "byzoner", "landzoner" och "sommerhusområden" visade sig vara ett ännu svagare instrument än 1949 års stadsplanelag att reglera utvecklingen i Hovedstadsregionen. Stadstillväxten i regionen fortsatte i alla riktningar, men utvecklingen mot norr och nordväst gick snabbare än mot sydväst. Denna nordvända utveckling främjades av att väg- och pendeltågsprojekt utvecklades snabbare mot nordväst än mot sydväst. En stor och geografiskt spridd villabebyggelse uppkom i Storköpenhamns nordvästra delar.

Regionplanen 1973.

Staten önskar förstärka Köpenhamns konkurrenskraft i "den internationella storstadskonkurrensen" men önskar inte förstärka Köpenhamns kommuns ledande roll inom regionen. Efter 1973 har staten vidare betonat, att regionens kvalitativa utveckling är viktigare än den kvantitativa tillväxten. Fingerplanen och Principskissen såg däremot den kvantitativa tillväxten som ett mål i sig självt för att stärka regionen, och regionplandiskussionen på 1970-talet präglas fortfarande delvis av samma attityd.

Statens och den överordnade planeringens möjligheter att få sina planer genomförda och därmed att styra regionens fysiska utveckling är betydligt större efter planerings- och kommunalreformerna i början på 1970-talet. Fortfarande har dessa styrningsmöjligheter en tämligen formell karaktär, men de kan få reell betydelse i framtiden.

Regionplanen 1973 avspeglar 1960-talets utvecklingsoptimism, och förutsätter en kraftig tillväxt inom regionen. Om tillväxten i regionen blir mindre eller stagnerar, bortfaller mycket av förutsättningarna för planens föreslagna nord-sydliga "transportkorridor" med "A-zoner" och storcentra i transportknutpunkterna. Staten (miljöministeriet) går nu in för att främja utvecklingen i de fyra transportknutpunkterna (Hammersholt, Målöv, Høje Tåstrup och Køge Vest). Staten vill på detta sätt stödja regionens kvalitativa snarare än kvantitativa tillväxt. Sådana metropolfunktioner, som bidrar till att förstärka Köpenhamns internationella ställning, kan dels placeras i dessa knutpunkter, dels i City, om mera rutinarbete verksamheter flyttar ut från City till knutpunkterna och A-zonerna.

Staten vill främja stadstillväxten mot sydväst, men Hovedstadsrådet vill ha en lika stor (eller större) tillväxt mot nordväst. Den 1973 fastställda regionplanen innehåller flera nya bostäder norr om den öst-västliga transportkorridoren (Köpenhamn-Roskilde-Holbæk) än söder om den.

Regionplanen har karaktär av att vara en ram för en utveckling,

men utan att utbyggnadsområdena skall utbyggas inom en viss tid.

Regionplanen har juridiskt större möjligheter att genomföras än landets övriga regionplaner, men dessa möjligheter begränsas idag av motsättningar mellan olika kommuner och olika administrativa nivåer inom regionen, och av att den ekonomiska grundvalen är svag. Amtens är motståndare till ett starkt Huvudstadsråd, då detta begränsar deras egen styrka. Köpenhamns kommun är positiv till ett starkt Huvudstadsråd, förutsatt att kommunen får ett dominerande inflytande i detta. Staten önskar ett starkt Huvudstadsråd och ett storamt, bestående av hela regionen, för att de lokala särintressena (bl.a. Köpenhamns kommuns intressen och de tre amtens intressen) skall kunna domineras.

Näringslivets organisationer är i huvudsak positiva till regionplanens huvudstruktur med transportkorridorerna, "A-zonerna" och knutpunkterna. Man vill även främja en selektiv utveckling inom regionen: Endast särskilt metropolorienterade industrier bör expandera inom regionen, medan andra företag bör flytta ut till landsorten.

Av knutpunkterna är redan Höje Tåstrup under utbyggnad och Målövcntret blir troligen nummer två. Höje Tåstrups storcentrum stod färdigt 1975 och en nu överordnad järnvägsstation (en andra huvudbangård) skall byggas i början på 1980-talet.

KAP. 10. PLANERING INOM KÖPENHAMNS KOMMUN EFTER 1945.

GENERALPLANSKISSEN 1954.

Planens huvudinnehåll.

År 1954 presenterades den första generalplanskissen för Köpenhamns kommun i sin helhet.

Huvudinnehållet i denna plan är, att man måste bromsa arbetsplatsutvecklingen i City och i de områden, där trafikproblemen blir särskilt svåra, och att det bör eftersträvas en utflyttning av sådana arbetsplatser, som klarar sig lika bra med en mindre central lokalisering. Beträffande den citypräglade arbetsplatsutvecklingen nämnes bl.a.:

"Frem for at lade cityudviklingen brede sig frit til alle sider fra den gamle kärne, bør en udvikling med retning mod disse områder (Vestervold og Nørrevold) støttes kraftigt. De to voldkvarterer - Vesterport og Nørrevold - vil dermed også danne overgang til brogaderne - Vesterbrogade og Nørrebrogade, langs hvilke den cityprægede udvikling, som endnu i hovedsagen kun omfatter udvalgsvarerhandelen, på længere sigt støttes med henblik på en aflastning af de centrale forretningsstrøg".
(150)

Om utvecklingen i de inre delarna av "brokvarteren" och på Christianshavn påpekades det, att en betydande uttunning eller utflyttning av fabriker och verkstäder på längre sikt tycktes vara möjlig, och dessutom skulle detta bidra till en bättre balans mellan bostäder och arbetsplatser. Samtidigt borde det vara ett mål, att de inre brokvarteren på lång sikt rymde störst möjliga antal bostäder. I de yttre brokvarteren påpekades det, att en av de viktigaste planeringsuppgifterna var att uppnå en mera rationell användning av marken, i större samlade områden och ett bättre inbördes förhållande mellan bostäder och arbetsplatser, eftersom områdena som helhet präglades av en godtycklig sammanblandning av dessa funktioner.

Trots att det formulerades mål om en dämpad arbetsplatsutveckling i de centrala stadsdelarna väntades det ändå, att antalet arbetsplatser här skulle öka:

"Der må regnes med en yderligere vækst af City og forudses en fortsat koncentration af virksomheder i de centrale byområder, selv om man fra byens side støtter en udflytning og spredning af visse grupper af virksomheder fra de indre bydele."

Man erkände alltså, att de synpunkter beträffande den framtida utvecklingen, som formulerades för enskilda områden i Köpenhamn i verkligheten var utvecklingstendenser, som redan dominerade utvecklingen. Planen var således en legitimering av den redan igång varande utvecklingen. Utvecklingen stöddes bl.a. av förslaget till ett s.k. "primärgatunät", som innehöll en inre ringgata och fem större radiella gator, av vilka en skulle byggas som egentlig motorväg (Västmotorvägen). Därutöver föreslogs en tunnelbana under Nørrebrogade, mellan Nørrebro och Amager, över City. Även om man föreslog en

utbyggnad av både kollektiva och individuella trafiksystem, hade generalplanen målsättningen att begränsa kraven på trafiksystemets standard, och att inte utbygga vägnätet till en sådan hög standard, som en ohämmad bilism skulle kräva. Den enda ringgatan, som föreslogs inom kommunen, var "Söringen", som skulle gå runt City på innersidan av sjöarna. Ringgatan skulle bryta genom det tätbebyggda Vesterbro och fortsätta ut på Amager och till en vägförbindelse till flygplatsen. Primärgatorna skulle förutom att vara leder för mera långväga trafik inom regionen också tjäna lokaltrafik; speciellt skulle Söringen avlasta Citys gatunät från lokaltrafik. I generalplanskissen föreslogs det, att den citypräglade arbetsplatsutvecklingen skulle flyttas mot cityområdets periferi och randområden mot väster och nordväst. Som en konsekvens av arbetsplatsexpansion i dessa tätbefolkade bostadsområden måste en omfattande sanering äga rum, och befolkningen skulle evakueras till kommunens periferi eller till nya bostadsområden utanför kommunen. Denna utveckling hade påbörjats redan innan generalplanskissen hade utarbetats, och primärgatunätsplanerna främjade en fortsättning på denna utveckling.

Trafikplanerna efter generalplanskissen

För att illustrera konsekvenserna av generalplanskissens förslag till cityutvidgning och utbyggnad av trafikanläggningar runt City, och speciellt Västmotorvägens införande till "Söringen", utarbetade Köpenhamns kommun år 1958 publikationen "City Plan Vest". Denna visade i ett skissförslag, hur ett helt nytt cityområde skulle kunna byggas i Vestervold-Inre Vesterbro i anslutning till den nya trafikknutpunkten. Förslaget innebar en totalsanering av ett 20-tal kvarter, och hade vissa likheter med planerna för Stockholms City.

10 år senare kom ett mera detaljerat stadsplanförslag, "City Vest". Dessa citysaneringsplaner blev aldrig förverkligade, då de skulle betyda mycket stora kostnader för staten och kommunen, och då de byggde på vägplaner, som inte heller var ekonomiskt genomförbara. Till cityexpansionen fanns utöver punktvisa förnyelsemöjligheter ganska mycket tomtmark i närheten av Huvudbangården, på tidigare järnvägsmark och på ett område, där det tidigare funnits vattenreningsdammar. (Nyropsgadeområdet.)

Som nämnts ovan, var generalplanskissens primärgatunät av en standard, som idag skulle kallas ganska låg. År 1953 hade emellertid importrestriktionerna för bilar upphävts, och redan 1956 fanns det fler bilar, än generalplanskissens vägsystem var dimensionerat för. Kommunen utarbetade därför ett förslag, att ersätta primärgatunätet med ett nät av stadsmotorvägar. Den första av dessa stadsmotorvägar skulle vara Lyngbyvejen, mellan Österbro och Lyngby. År 1959 utarbetades ett projekt, där Lyngbyvejen skulle byggas om till en sexfilig motorväg. Efter en förändrad väglagstiftning 1963 kunde staten överta kostnaderna för att bygga och underhålla landets viktigaste vägar, däribland Lyngbyvejen. År 1964 godkändes Lyngbyvejenplanen i folketinget. Först tio år senare var Lyngbyvejens ombyggnad mellan Lyngby och Österbro färdig, men vägens vidare införande till City och till en ev. "Söring" är fortfarande oviss.

Under 1960-talet utvidgades motorvägsplanerna, dels genom nya motorvägar (t.ex. en ringväg längs godsjärnvägen runt Köpenhamns centrala delar, utanför Vesterbro, Nørrebro och Østerbro) och dels utvidgning av tidigare projekt. I slutet på 1960-talet växte motståndet mot dessa motorvägar genom tätbebyggda områden, och när kommunfullmäktige (borgerrepräsentationen) 1968 fastställde Söringprojektet efter en hård debatt, var det faktiskt inledningen till ett successivt slopande av planerna.

Samma prognoser, som var grundvalar för stadsmotorvägsplanerna, var grundval för planer på ett omfattande tunnelbanenät. År 1962 kom "tunnelbaneudvalget" med ett betänkande, där det föreslogs ett system av tunnelbanor, som var ungefär dubbelt så omfattande som generalplanskissens förslag från 1954. År 1965 fastställdes en plan på en tunnelbana, Citybanan, från Vesterport till Kongens Nytorv och vidare till Østerport. När det i slutet av 1960-talet stod klart, att arbetsplatsutvecklingen i City var långsammare än tidigare väntat, och att Citys arbetsplatser rent av minskade i antal, bad trafikministerna "tunnelbaneudvalget" om att företa en prioritering av de många föreslagna banorna, men kommunens medlemmar i arbetsgruppen motsatte sig varje antydning av att planerna borde revideras. I stället presenterade DSB år 1972 en rapport, som i realiteten innebar att alla tunnelbaneprojekten skulle uppskjutas, och att i stället pendeltågslinjerna i Storköpenhamns ytterområden skulle framskyndas.



Fig. 160. Zonplan för Köpenhamns City från generalplanskissen 1954.

I de svart markerade kvarteren föreslås cityutveckling och intensifierat utnyttjande. I de tunnt skrafferade kvarteren föreslås en uttunning av cityverksamheter, och lägre exploateringsgrad. I de mörkare skrafferade kvarteren föreslås i princip oförändrade förhållanden, med bibehållen cityverksamhet.



Fig. 161. Skiss till genomfartsleder i Köpenhamns City från generalplanskissen 1954. De tjocka vägarna är primärleder, d.v.s. "Sjöringen" längs sjöarna, och de viktigaste radiella infartsledningarna. De tunnare vägarna är cirkulationsgator inom City.

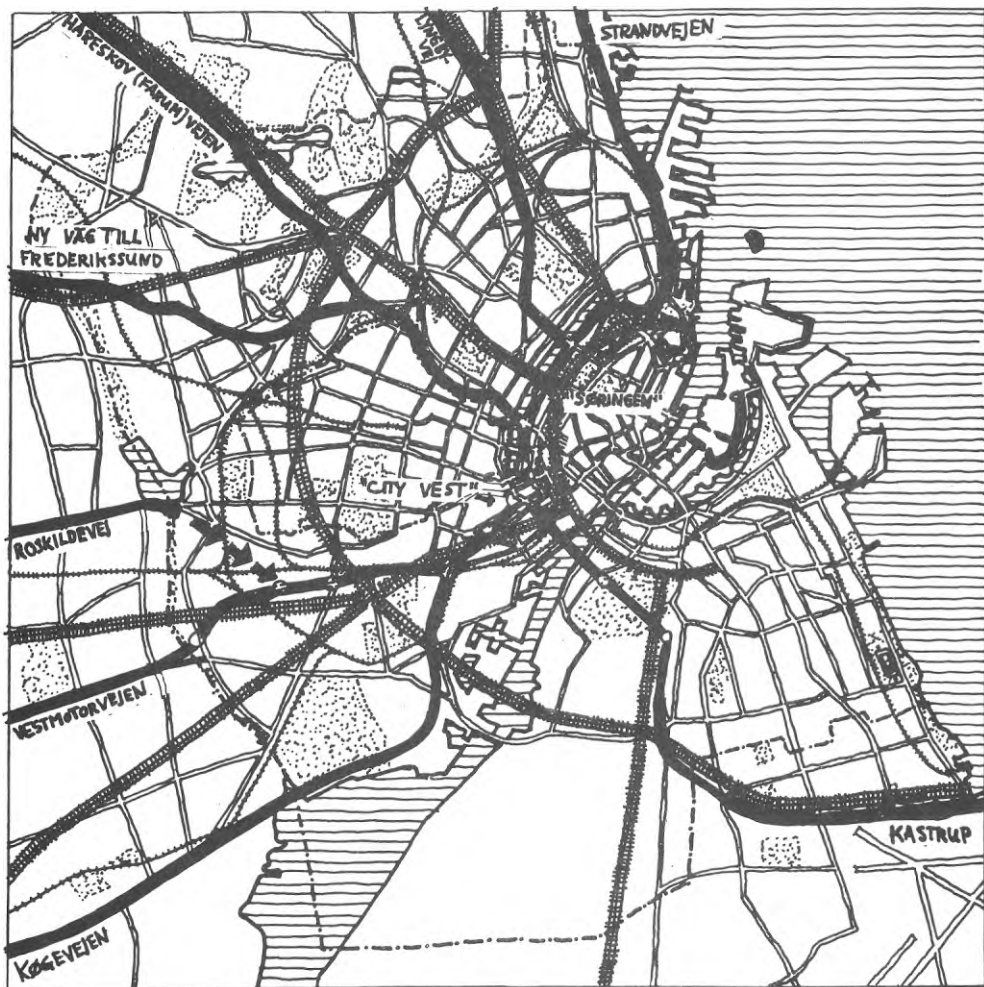







Fig. 162. Förslaget till "primärgatunät" från Generalplanskissen 1954.
 [hatched box] Schematiskt primärgatunät från "Fingerplanen" 1947.

I "Fingerplanen" 1947 hade en ringvägsförbindelse runt om "brokvarteren", längs "fingerrötterna", föreslagits. Generalplanskissen 1954 nöjde sig med "Söringen" runt City och de yttre ringvägsförbindelserna utanför Köpenhamns kommun. Under 1960-talet upptogs, som tidigare nämnts, igen planerna på ringvägar och stadsmotorvägar inom Köpenhamns kommun, utanför "Söringen". År 1960 utarbetade kommunen ett förslag till primärgatusystem, med en ringväg, följande en tidigare järnvägs-slinga runt brokvarteren. I slutet av 1960-talet undersöktes många alternativa sträckningar för ringvägen, och kommunen fastnade för "godsbaneringen" längs godsjärnvägen runt brokvarteren. Många olika varianter föreslogs, och planerings-situationen blev något förvirrad. (Se fig. 162 och fig. 163)



Fig. 163. Vägplaner inom Köpenhamns kommun efter generalplanskissens primärgatuförslag 1954.

-  Primärgatusystem, utarbetat av kommunen år 1968.
-  Alternativa delsträckor, från ett 1960 föreslaget primärgatusystem.
-  Alternativa delsträckor, föreslagna på 1970-talet, bl.a. i samband med Vestamagerplanen och saneringsplaner.
-  Alternativa delsträckor, föreslagna i rapporten "De københavnske motorgader" 1969.
-  Olika föreslagna alternativ till "godsbaneringens" sträckning.

Det framgår, att det har planerats ett stort antal vägförbindelser till Amager, och att planerna för utbyggnad av Västamager är beroende av dessa vägplaner. I City, speciellt i Vester-voldområdet, har de många olika vägplanerna, City Vest-planen

och ovissheten om den verkliga framtida utvecklingen bidragit till en osäker planeringssituation och en förslumningsprocess, då husägarna inte vet, om det kan löna sig med mera långsiktiga investeringar i husen. (Se fig. 164.)

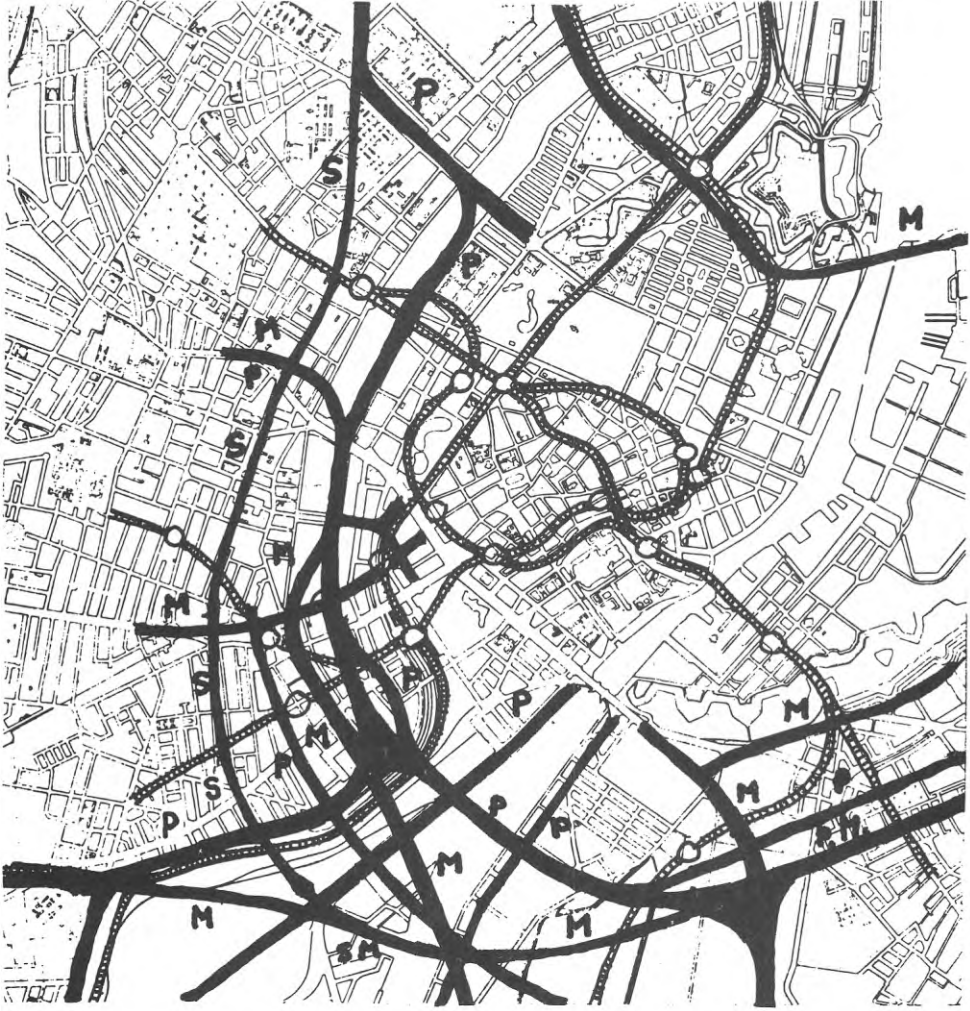


Fig. 164. Väg- och tunnelbaneplaner i Köpenhamns centrum efter 1954.

P

Primärgator, föreslagna av kommunen 1963-71, bl.a. i samband med City Vest-planerna och Vestamagerplanen.

S

"Slumlinjen" eller "Forumlinjen", föreslagen 1969 i samband med saneringsplaner för Nørrebro.

M

Planer från rapporten "De københavnske motorgader" 1969.



Tunnelbaneförslag, från generalplanen 1954 och senare, med stationer.

AMAGERPROBLEMEN OCH SKRIFTEN "AMAGER OG GENERALPLANEN", 1967.

År 1967 presenterade Generalplandirektoratet betänkandet "Amager og generalplanen", som kallades "en generalplanmässig ajouurföring af en række problemer i forbindelse med udviklingen på Amager".

Utarbetandet av denna rapport uttrycker Köpenhamns kommuns ändrade attityd till användningen av de invallade, obebyggda områdena på Västamager. I tidigare planer hade man gått in för att bromsa stadstillväxten på Amager, så mycket, som det var möjligt. Nu hade däremot kommunen kommit in i en situation, där folkminskningen, och speciellt utflyttningen av de goda skattebetalarna började skapa allvarliga ekonomiska problem. Denna utveckling var bl.a. ett resultat av, att arbetsplatserna i hög grad hade trängt ut bostäderna från kommunens centrala delar. Nu ville kommunen och borgmästare Urban Hansen vända denna utveckling, genom att bygga flera bostäder inom kommunens område, och de enda markreserverna, som var obebyggda, var just Västamager.

År 1963 hade Köpenhamns kommun och staten kommit överens om, att de båda gemensamt skulle äga de invallade områdena på Västamager. Staten var också intresserad av markreserver nära City, till utvidgning av statens egna arbetsplatser. Dessutom skulle södra delen av Västamager frigöras, då de militära övningsområdena här skulle nedläggas. Det fanns således en obebyggd markreserv av storleksordningen 3 x 10 km, som i norr nådde praktiskt taget ända in till Köpenhamns City. Efter överenskommelsen med staten utlyste Köpenhamns kommun en arkitekttävling om Västamagers användning. Första pris fick 1965 ett av de förslag, som innehöll flest bostäder på Västamager. Förstaprisförslaget arbetade med en stadsplan, som huvudsakligen bestod av pendeltågsbetjänade "Amagerstäder", som i ett pärlband sträckte sig från City ända ner till Amagers sydkust, och som skulle kunna rymma närmare 1/2 milj. inv. Dessutom skulle stora delar av Amager användas till överordnade centrumområden (cityfunktioner), institutioner och vissa rekreativa områden. Flygplatsen skulle flyttas från Kastrup till Saltholm, och en öresundsbro Dragør - Saltholm - Limhamn skulle byggas. Från många håll pekade man på, att denna plan, och överhuvudtaget utbyggnaden på Amager var olycklig, och stod i motsättning till de regionala stadsutvecklingsplanerna (Fingerplanen och Principskissen), "Egnsplansekretariatet" kom 1965 med inlägget "Amager og biltrafikkens udvikling", som kraftigt varnade mot en utbyggnad på Amager. En utbyggnad på Amager skulle leda till kraftigt ökad trafik genom Köpenhamns centrala delar och detta skulle kräva flera nya broar mellan Amager och Själland, och en avveckling av Sydhamnen (p.g.a. båttrafiken genom hamnloppet). Dessutom var det ovisst, om flygplatsen verkligen skulle kunna flyttas, om öresundsbron skulle realiseras, och om en ny pendeltågslinje på Amager skulle kunna förverkligas. Kommunens inlägg "Amager og generalplanen" var ett motinlägg till Egnsplanskretariatets inlägg, och illustrerar motsättningen mellan kommunens och statens uppfattningar. I "Amager og generalplanen" gick kommunen in för att 30.000 bostäder skulle byggas på Västamager före 1980, att flygplatsen skulle flyttas till Saltholm, att en ny bro Amager-Själland skulle byggas senast 1972, att en ny

ringvägsförbindelse runt City ("Söringen") med en ny bro till Amager skulle byggas senast 1976, och att en tunnelbana mellan Amager och Själland skulle vara färdig innan 1980.

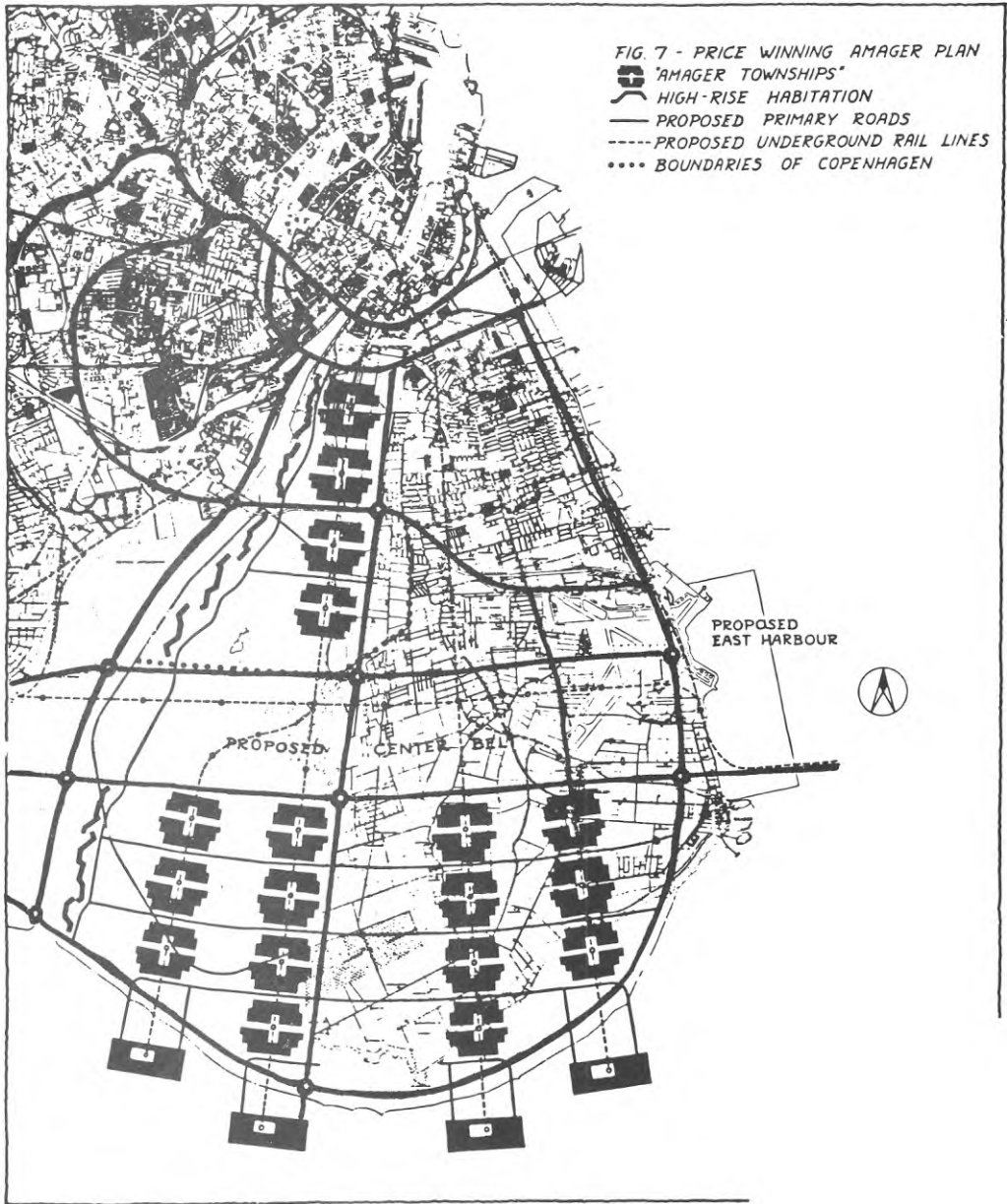


Fig. 165. Det vinnande förslaget vid arkitekttävlingen om Västamager 1965. Från: Generalplandirektoratet: "Planning in Greater Copenhagen", 1970.

Om City- och centrumstrukturen vidhöll man grundsynen, att det gamla cityområdet innanför sjöarna, med sin särpräglade miljö, även i fortsättningen borde vara Storköpenhamns huvudcentrum och det "ekonomiska kraftcentrat" för hela landet. En intensifiering och raffinering av de utpräglade cityfunktionerna inom detta område ansågs önskvärd. Cityutvecklingen borde främjas i de s.k. "Voldkvarteren", speciellt Vestervold, och inom andra områden, var man kunde räkna med en god tunnelbaneförsörjning, samtidigt med att det gamla cityområdet skulle avlastas beträffande industri och hantverk och sådana servicefunktioner, som kunde placeras i nya storcentra och i ett bälte längs godsbaneringen runt Köpenhamns centrala delar. (Längs denna godsjärnväg planerades också en stadsmotorväg. Godsbaneringen ligger i sin helhet inom Köpenhamns och Frederiksbergs kommuner.)

Det nämndes, att det på längre sikt kunde vara av stort värde för hela Amagerbebyggelsen och dessutom ha en cityavlastande verkan, om det utöver de planerade storcentren i Lyngby och Høje Tåstrup också utvecklades ett storcentrum på Amager, i anslutning till Öresundsbron.

GENOMGÅNG AV DISPOSITIONSPLANER OCH ANDRA OMRÅDEPLANER INOM KÖPENHAMNS KOMMUN.

Allmänt.

År 1972 presenterades en rad dispositionsplaner för delområden inom Köpenhamns kommun: Inre Nørrebro, Dagmargadeområdet på Yttre Nørrebro, Christianshavn, Rigensgadeområdet i City och Västamager, och 1973 kom en plan för det nedlagda östre Gasværks område på Österbro.

De fyra förstnämnda planerna utarbetades alla under en tidsperiod, när dessa stadsdelar genomgick en större förändringsprocess: saneringsplaner och privata byggprojekt var under utarbetande och/eller redan fastställda. Detta betyder, att dispositionsplanerna i verkligheten vara var en legitimering av en redan pågående utveckling. Ett annat förhållande, som karakteriserar planerna är, att riktlinjerna för områdenas utveckling är så pass oprecisa, att planernas innehåll kan tolkas, så att planerna passar till de intressen, som vid den aktuella tidpunkten har störst inflytande i områdena.

Som exempel på detta kan nämnas dispositionsplanen för Inre Nørrebro, som inte innehåller någon konkret plan för området, men en "exempelsamling" av planer för möjliga framtida förhållanden. Citat från planen:

"Dispositionsplanen er udformet på en sådan måde, at den er uafhængig af, på hvilken måde saneringen effektueres", og "Der bor idag 16-17.000 beboere i områdets knap 8.000 boliger. Af disse boliger vil måske 2.500 kunne bevares i kortere eller længere tid. Endelig vil der i stedet for de sanerede boliger blive opført et antal nye boliger, formentlig mindst 1.000 indenfor en kortere periode." Ett annat exempel är dispositionsplanen för Dagmargadeområdet. Vid behandlingen av denna uttalade en av Köpenhamns borgmästare följande: "Jeg aner ikke, om der kommer så eller så mange lejligheder eller ej. Det afhænger helt og holdent af byplanudvalget og en

fremtidig bygherre. Men i realiteten er det, der bliver bygget, det, som bygheren vil bygge, i overensstemmelse med byplanen." (153)

I planerna uppställles en rad mål av ideologisk karaktär beträffande de framtida förhållandena i områdena: "Med hensyn till byfornyelsens endemål er sigtet at skabe rimelige sociale og fysiske forhold i form af en boligmæssig standard og en offentlig service, der er i rimelig overensstemmelse med nutidens normer" (Dispositionsplanen för Inre Nørrebro), och "Der er ved planlægningen af Vestamager tilstræbt at skabe en højere trivselsfaktor for indbyggere og beskæftigede på hele Amager end den nuværende" (Dispositionsplanen för Västamager). Men det redogöres inte för hur dessa mål konkret skall realiseras. Bara undantagsvis berörs de sociala konsekvenserna av stadsförnyelsen, som i följande sidokommentarer till dispositionsplanen för Yttre Nørrebro:

"Man må forvente, at den eksisterende befolkning i temmelig stor udstrækning bliver udskiftet. Dette vil ske både som følge af et stort antal nedrivninger og som følge af istandsættelser og forbedringer, der resulterer i en væsentligt øget husleje. (...) I de nyopførte boliger vil huslejen blive så høj, at disse boliger overvejende henvender sig til et andet klientel and kvarterets nuværende."

Det är således tydligt, att dessa förnyelseplaner inte är till, för att de nuvarande invånarna, till stor del låginkomstgrupper, skall få bättre bostadsförhållanden inom de stadsdelar, där de nu bor. Förnyelseplanerna tjänar däremot kommunens intresse i att få dessa dåliga skattebetalare ersatta med bättre skattebetalare, samtidigt, som de tjänar byggbranschens intressen att få störst möjliga vinster inom stadsförnyelsen.

Härnedan skall kort genomgå de sex nämnda dispositionsplanerna inom Köpenhamns kommun, och de aktuella stadsdelarna skall kort karakteriseras:

Dispositionsplanförslag för Inre Nørrebro, 1972.

Inre Nørrebro innehåller några av Danmarks sämsta bostäder. Det genomsnittliga antalet boende per rumsenhet är högt och p.g.a. höga exploateringsstal (ofta är våningsytan 3-4 gånger större än tomtytan) är ljusförhållandena dåliga. Det finns brist på sociala institutioner och friytor, och kvaliteten på dem som finns, är genomgående dålig. Bostäder och arbetsplatser är blandade på ett sådant sätt, att många bostäder drabbas av bullerstörningar och luftföroreningar. En undersökning från socialforskningsinstitutet har visat, att sjukligheten hos barn är störst på Inre Nørrebro.

Dispositionsplanen bygger på grundsynpunkter, som formulerades redan i generalplanskissen 1954. Här utpekades Inre Nørrebro som ett stadsförnyelseområde, och det betonades, att City även i fortsättningen borde omges av ett bälte med bostadsområden, som kunde rymma en betydande del av de sysselsatta i City.

Av detta skäl, och för att kunna förbättra bostadsmiljön runt

City, bör industrin flytta ut från brokvarterens inre delar. Vidare nämndes, att det skulle vara rimligt att understödja den citypräglade arbetsplatsutvecklingen, som redan var igång längs "brogatorna" (Nörrebrogade, Vesterbrogade etc.). Vidare framhävdes, att stadsförnyelseuppgifterna inte kunde lösas genom privata initiativ, men att statliga och kommunala initiativ var nödvändiga.

Dispositionsplanen för Inre Nörrebro ser vid första ögonkastet precis ut, men är i realiteten mycket oprecis, då det inte av planskisserna framgår, om det är tal om rivnings-nybyggnads-saneringar eller ombyggnader, och då planskisserna bara är illustrationer till en möjlig utveckling, och inte några färdiga riktlinjer. I dispositionsplanen förutses en genomgående förnyelse av en stor del av området, men man har inte tagit ställning till, hur och när de olika kvarteren skall förnyas.

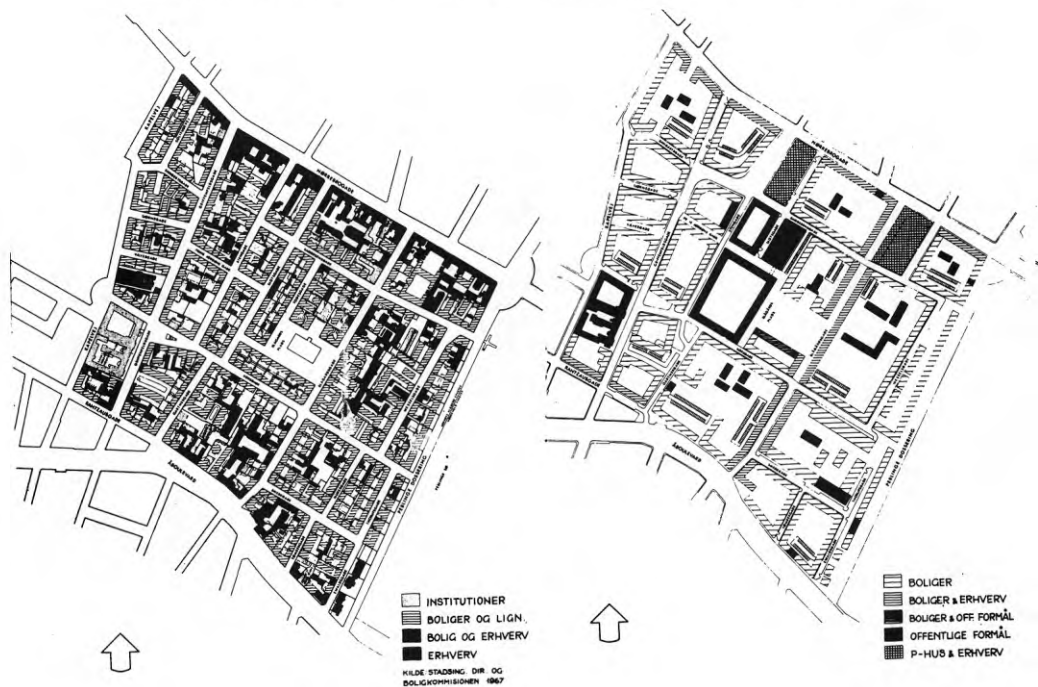


Fig. 166. Markanvändning på Inre Nörrebro år 1971.

Från: Generalplandirektoratet: Dispositionsplan for Indre Nörrebro, 1972.

Fig. 167. Föreslagen markanvändning (exempel) på Inre Nörrebro, enligt dispositionsplanen för Inre Nörrebro, 1972.

Dispositionsplanförslag för Dagmargadeområdet på Yttre Nörrebro, 1972.

Yttre Nörrebro är ett tättbebyggt och kvalitetsmässigt mycket varierat område. Det råder en stor blandning mellan bostäder och arbetsplatser och det finns många luft- och ljudföroreningar,

samtidigt som området belastas av stor genomfartstrafik. Lägenheternas storlek, standard och utrustning ligger på en lägre nivå än genomsnittet för Köpenhamn. Det finns en brist på vissa servicefunktioner, skolor och sociala institutioner och friytor, och kvaliteten på dem är genomgående låg. Dock är förhållandena på Yttre Nörrebro bättre än på Inre Nörrebro. Under senare år har det på Yttre Nörrebro skett förnyelser av arbetsplatser och bostäder, som kan karakterisera utvecklingstendensen. Förnyelsen på Yttre Nörrebro, som hittills huvudsakligen skett på gamla industritomter och sekundärt genom sanering av gamla bostäder, har resulterat i nya kontorsbyggen, butikscentra och bostäder med i regel små lägenheter, och högt exploateringsstal.

Den framtida utvecklingen, som kommunens planer pekar på, kan sammanfattas enligt följande:

Områdets funktion som cityavlastande centrum prioriteras högt. Tillverkningsindustrin (inklusive bakgårdsföretag), småhandel och småhantverk skall ersättas med offentlig och enskild administration och servicebetonade företag. I generalplanskissen 1954 nämndes, att många av de i City sysselsatta skulle bo i brokvarteren, och dispositionsplanen innehåller också en stor andel bostäder. I planen formuleras, att exploateringsstalet (våningsytan i förhållandet till tomtyta inkl. tilläggsytor på gatumark) inte fick överstiga 1,25, men det fanns möjlighet till 30 % tillägg, om magistraten fann det rimligt. Denna precisa bestämmelse öppnar möjligheten för ett genomsnittligt exploateringsstal, som överstiger 1,25.

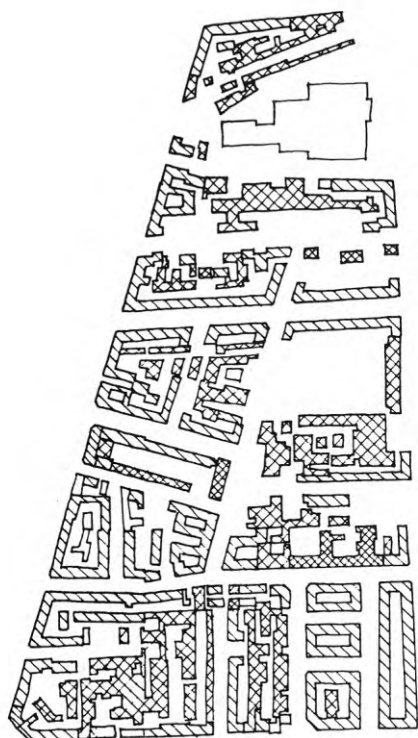


Fig. 168. Dagmargadeområdet på Yttre Nörrebro. Bebyggelsen och dess användning år 1971.
Teckenförklaring: Se fig. 169.

Källa: Generalplandirektoratet:
Dispositionsplan för Dagmargade-
kvarteret på Ydre Nörrebro, 1972.

- /// BOSTÄDER
- ◇ ARBETSPLATSER
- /// BLANDAT BOSTÄDER
OCH ARBETSPLATSER
- ⊗ OFFENTLIG SERVICE OCH
SOCIALA INSTITUTIONER

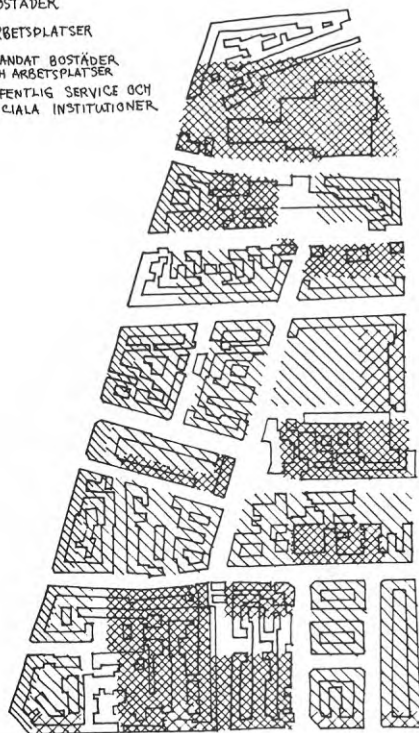


Fig. 169. Dispositionsplan för Dagmargadeområdet på Yttre Nörrebro, 1972.
Föreslagen markanvändning.

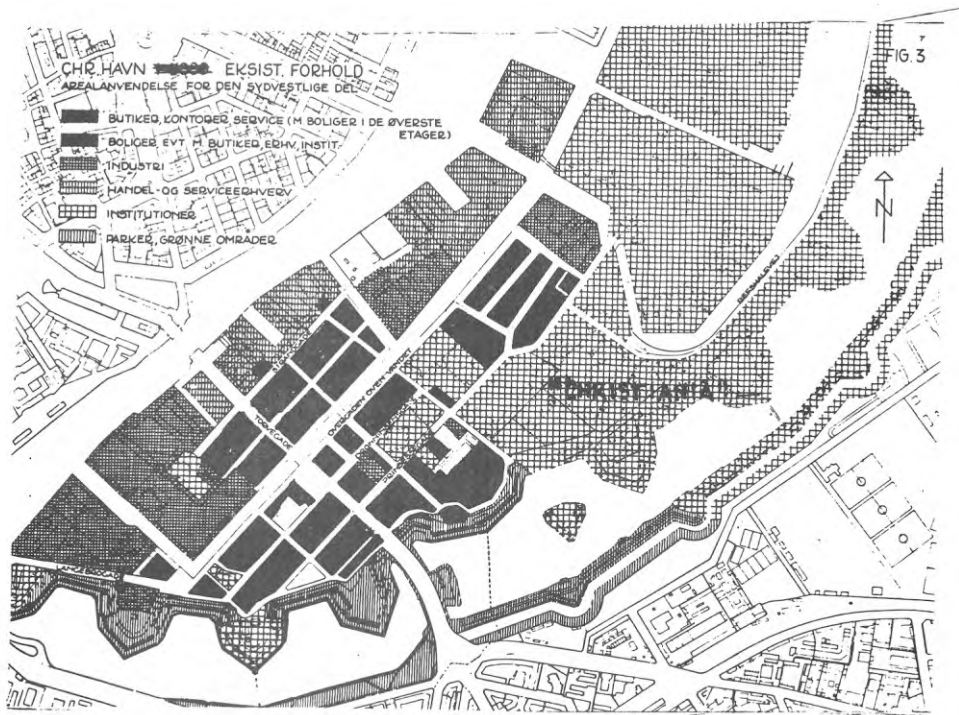


Fig. 170. Christianshavn. Markanvändning år 1971.

Från: Generalplandirektoratet: Dispositionsplan for Christianshavn, 1972.

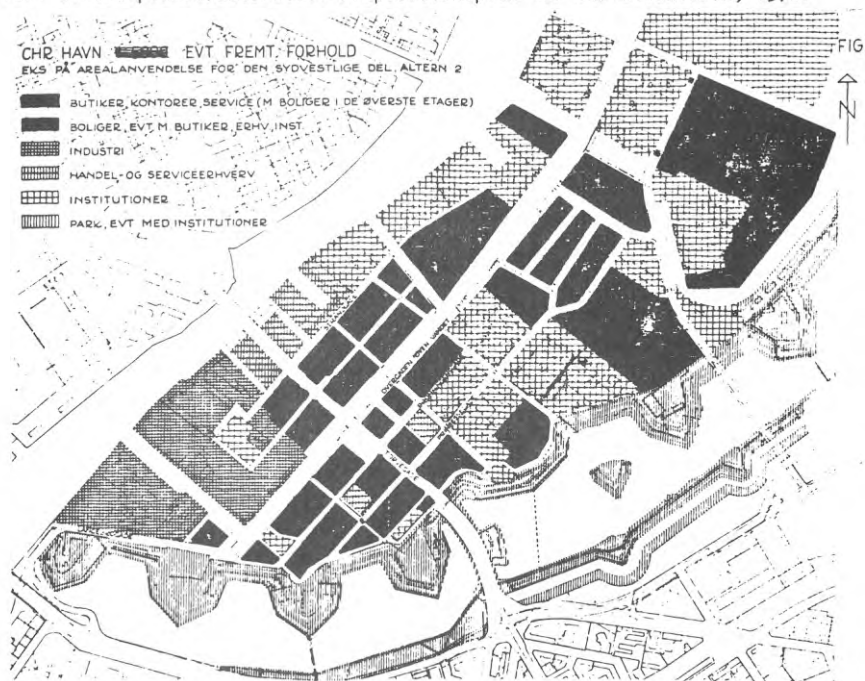


Fig. 171. Christianshavn. Föreslagen markanvändning, enligt dispositionsplanen 1972.

Förslag till dispositionsplan för Christianshavn, 1972.

Christianshavn, som är avgränsat av gamla vallgravar och vattenområden, består av en rad delområden av olika karaktär. Ett bostadsområde, "Aladdinkvarteret", domineras av hyreskaserner från sekelskiftet, medan ett annat område domineras av omväxlande hyreshus från 1930-talet och senare, och av gamla bostadshus från 1600-, 1700- och 1800-talet. De senare årtiondenas saneringsverksamhet har kraftigt decimerat den gamla bebyggelsen på Christianshavn. Återstående gamla byggnader kommer till största delen att bevaras och undergå genomgripande restaureringar. Generellt är utvecklingstendensen, att det sker en social utskiftning av befolkningen både genom rivningssaneringar och bevarande saneringar. Lägre inkomstgrupper trängs ut av högre.

Det finns på Christianshavn stora områden som används till militära ändamål och till tung industri (skeppsvarv m.m.), och en stor del av dessa områden kommer att frigöras till annan användning inom överskådlig tid. "Fristaden Christiania" är ett exempel på ett tidigare militärt område, som enligt kommunens planer skall ersättas med ett modernt bostadsområde.

Efter andra världskriget har Köpenhamns hamns betydelse minskat, och speciellt har den föråldrade innerhamnen till stor del avvecklats. Detta betyder, att stora hamnområden på Christianshavn står inför en ändring av användandet. Ändringarna hittills har skett stegvis: från hamnverksamhet med handel och lagerfunktioner med sjötransporter till handel och lagerfunktioner utan sjötransporter, och sedan till industrier och verkstäder och därefter till administration och varierande citypräglade funktioner. Dessa utvecklingstendenser förs vidare i dispositionsplanskissen: Saneringen av bostadsområdena fortsätter och ny bebyggelse uppförs på tidigare lågt exploaterade tomter. Man försöker förhindra att invånarantalet sjunker så mycket, att underlaget för detaljhandel, bostadsorienterad service och skolor m.m. försvinner, genom att uppföra nya bostäder. Detta betyder att den sociala utskiftningsprocessen fortsätter. Längs hamnen ("hamnfronten") och på "Holmen" (tidigare militärt område) planeras överordnade cityfunktioner, som ett nytt utrikesministerium och ett storhotell. Detta kan motverka strävandena om att minska trafiktrycket i stadsdelen. Se fig. 170 och fig. 171.

Dispositionsplan för Rigensgadeområdet, 1972.

Rigensgadeområdet ligger i norra delen av Frederiksstaden, som till stor del utbyggdes på 16- och 1700-talen. I Rigensgadeområdet revs under 1800-talet stora delar av den gamla bebyggelsen ned, bl.a. en del av sjömansbostäderna "Nyboder", och ersattes med dels femvånings hyreskaserner, dels tvåvånings radhus. Dispositionsplanområdet består av åtta kvarter, och innehåller till övervägande del bostadsbebyggelse. Arbetsplatser i form av småbutiker och småverkstäder har tidigare präglat området, men under senare år har en stor del av dessa lagts ned, och lokalerna har övergått till bostadslokaler. Området var innan saneringsaktiviteten satte igång huvudsakligen ett bostadsområde för lågavlönade. I planen förslås, att området bibehålls som bostadsområde och att den nuvarande bebyggelsens karaktär i största möjliga omfattning bibehålls. Etablering av

butiker och ev. kontorslokaler i området förutsattes koncentreras längs områdets huvudgata (Kronprinsessegade) och övervägande i bottenvåningarna. Områdets kvarvarande 1600-talsbebyggelse bevaras till största delen, medan mycket av 1800-talsbebyggelsen rivs för att ersättas med nya hus. 1600-talsbebyggelsen befinns sig i så pass dåligt skick, att bevarandet av husen närmast är att betrakta som uppförande av helt nya byggnader med inslag av bevarade gamla detaljer. Konsekvensen av planen är, att den pågående sociala utskiftningen av områdets invånare fortsätter - och att området blir ett bostadsområde för högre inkomstgrupper.

Dispositionsplanförslag för Östre Gasværk, 1973.

Dispositionsplanområdet karakteriseras av att innehålla områden, som frigjorts från tidigare gasværks- och sjukhusfunktioner, och som nu kan användas för andra ändamål. Området är ett "hål" i en annars fullt utbyggd stadsdel, Österbro. Detta förhållande har varit bestämmande för planen, som bl.a. bygger på grundsynen, att det ouppfyllda behovet av skolor och sociala institutioner och friytor hos de omgivande kvarteren skall täckas inom området. Dessutom skall området innehålla viss ny bostadsbebyggelse. Dispositionsplanen innebär således förbättringar för invånarna på Österbro, och tjänar samtidigt Köpenhamns kommuns intresse i flera bostadshus inom kommunen.

Dispositionsplan för Nørrevoldområdet 1965 (utgiven 1971).

Redan i generalplanskissen 1954 utpekades Nørrevoldområdet som ett potentiellt cityexpansionsområde. En cityutveckling i Nørrevold skulle kunna bromsa en cityutveckling i den historiska stadskärnan (Indre By). För att kunna skärpa restriktionerna beträffande arbetsplatsutveckling i den gamla stadskärnan och förnyelsen där, utpekades Nørrevoldområdet som ett utvecklingsområde för cityorienterade arbetsplatser.

I dispositionsplanen formuleras målet, att bostäderna i de områden av Nørrevold, som bäst lämpar sig för bostäder, bör bibehållas i störst möjliga omfattning, och att arbetsplatsutvecklingen bör ledas till de delar av området, där en successiv förändring av byggnadsförnyelse lättast är genomförbar. Konkret betyder detta, att man föreslår, att större delen av de äldre bostadshusen på Nansensgade skall rivas och ersättas med kontors- och affärsbyggnader, medan de befintliga, något bättre bostäderna längs Nørre Søgade och Nørre Farimagsgade till största delen skall bibehållas. Dessutom föreslås uteslutande arbetsplatser i kvarteren vid Nørreport Station. Dessa kvarter är till största delen kontoriserade redan idag. Nansensgade är en fortsättning på Nyropsgade, Köpenhamns mest utpräglade kontorsgata, kantad av nyare byggnader. Bostadsbebyggelse på Nansensgade är idag till största delen av enklare karaktär, typisk för Köpenhamns "brokvarter", d.v.s. sekelskiftesbyggnader i 5-6 våningar med små lägenheter, utan hissar, ofta utan bad och centralvärme. Befolkningen på Nansensgade har satt sig emot att deras bostadsområde skall ersättas med kontorsbyggnader. De önskar en bevarande förnyelse av bostäderna.

utformades ett stadsplanförslag för ett nytt cityexpansionsområde, som kallades City Vest.

År 1959 behandlades City Vest-förslaget i Köpenhamns kommunfullmäktige. Det fastställdes, att det skulle byggas en inre primärgaturing för att fånga upp och fördela trafiken till och från stadskärnan, och att denna gata skulle föras genom Vesterbro till Amager. Det beslutades samtidigt, att det skulle utarbetas planer för en stadsförnyelse som skulle förvandla genombrottsområdet till ett nytt cityområde. Området skulle innehålla funktioner med anknytning till områdets terminaler och trafikknutpunkter.

År 1968 kom City Vest 1968, med två alternativa förslag till omdaning av inre Vesterbro, "modulplanen" respektive "karréplanen". Modulplanen har som förutsättning, att vägförbindelsen till Amager utformas som en tunnel. Parkeringsanläggningen består av trevånings underjordiska garage, som bildar källarvåningar till nybebyggelse ovanför. Planen kallas modulplanen, då den karakteriseras av att bebyggelsen är byggd i samma modulsystem som underjordiska trafikleder och parkeringsanläggningar.

Karréplanen har som förutsättning, att vägförbindelsen till Amager byggs som en lågbro. Planen kallas karréplan, därför att den innehåller en struktur av självständiga byggnadskvarter med separata parkeringshus, vilket möjliggör en etappvis utbyggnad och löpande ändringar av planen.

Fig. 174 visar den fysiska strukturen i inre Vesterbro 1968 och fig. 173 och 175-178 illustrerar "modulplanen".

City Vest-planen representerar 1960-talets utvecklingsoptimism, som räknade med en kraftig expansion både av Köpenhamn som helhet och av arbetsplatserna i City. Planen kan jämföras med Stockholms Cityplaner från samma period. En av anledningarna till att City Vestplanen ej kom att genomföras liksom Stockholmsplanen torde vara, att den industriella expansionen och konjunkturuppgången kom senare igång i Danmark än i Sverige, och därmed var också expansionstrycket för cityutveckling och trycket från den ökande bilismen lägre än i Sverige. Under 1970-talet har den ekonomiska krisen drabbat Danmark hårdare än Sverige, vilket bidrar till att göra City Vest-planen orealistisk. Idag präglas i stället Citys arbetsplatser och trafik av en viss stagnation. Ett annat skäl kan ha varit större politisk splittring och därmed mindre handlingskraft i Danmark än i Sverige. Ett kanske viktigare skäl är, att City ändå har haft stora expansionsmöjligheter i Nyropsgadeområdet, och att den sammanlagda nyuppförda arbetsplatsytan i Köpenhamns City trots allt inte skiljer sig mycket från den i Stockholms City, även om förnyelserna är spridda över ett större område, och har skett med mindre investeringar från stat och kommun. Jämför fig. 108, kap. 8.

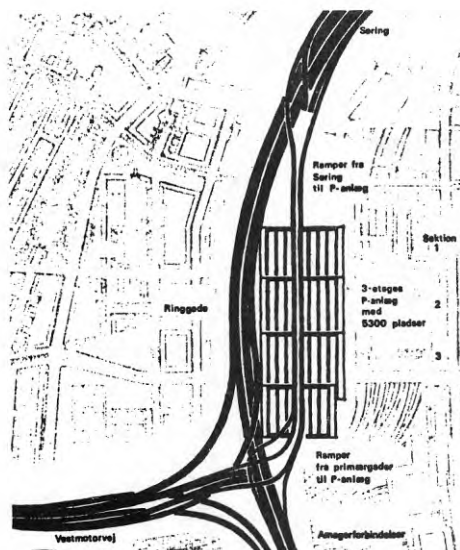


Fig. 173. Primärleder och parkeringsanläggningar i "modulplanen" för City Vest 1968.

Källa: City Vest 1968.

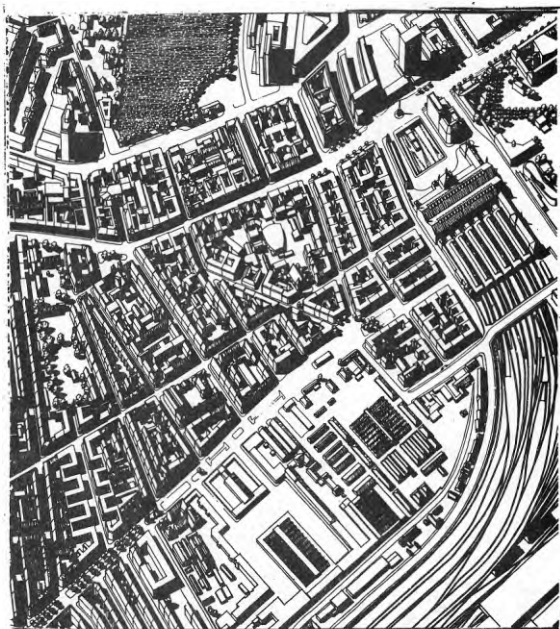


Fig. 174. Befintlig fysisk struktur i inre Vesterbro. Källa: City Vest 1968.

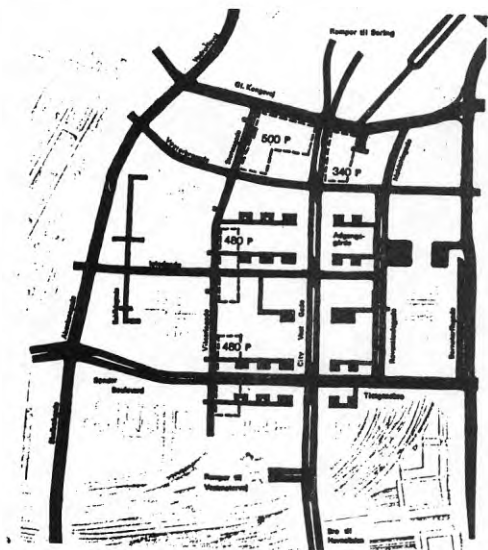


Fig. 175. Lokaltrafiksystem i "modulplanen" för City Vest 1968.

Källa: City Vest 1968

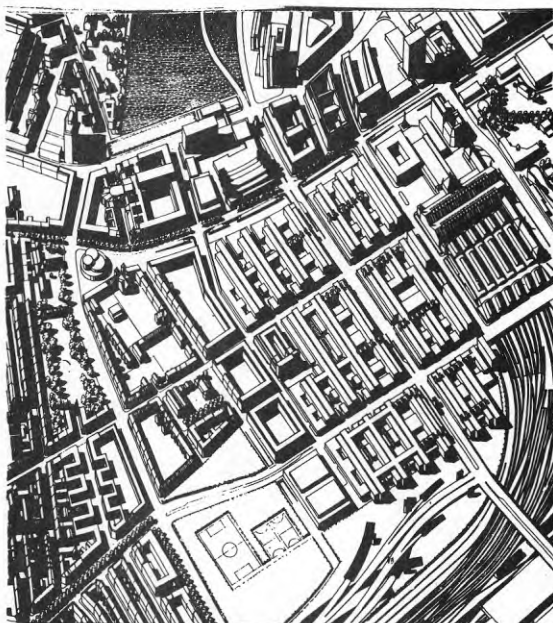


Fig. 176. Fysisk struktur för City Vest-området enligt "modulplanen" 1968. Källa: City Vest 1968.

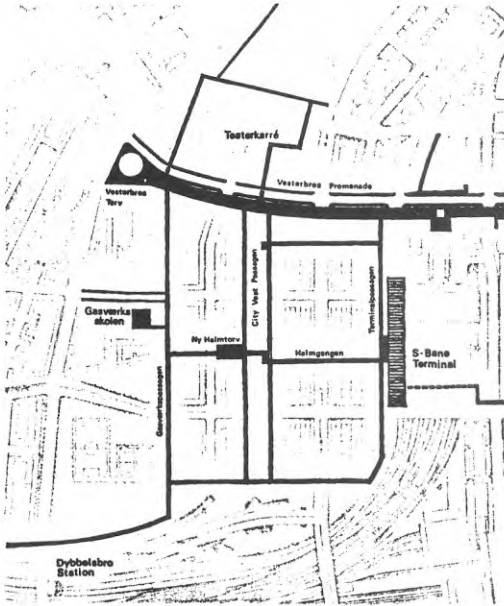


Fig. 177. Gångvägar i "modulplanen" för City Vest 1968.

Källa: City Vest 1968.

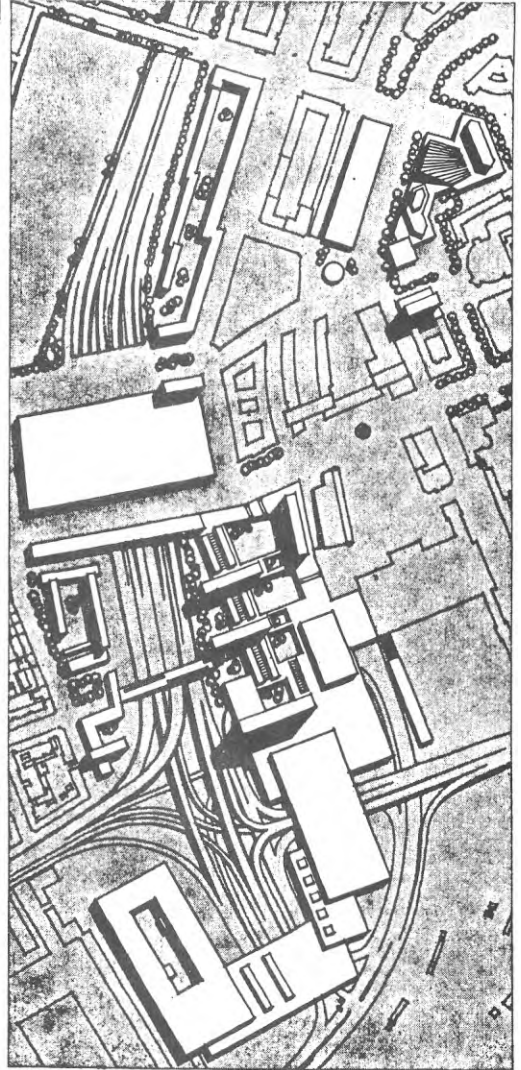


Fig. 178. Skiss till trafikanläggningar och arbetsplatsutveckling i City Vestområdet, från 1958 års planskiss.

Dispositionplan för Västamager, 1972.

Dispositionplanområdet är ett större sammanhängande, obebyggt område inom Köpenhamns kommun, som har uppstått genom invallning av tidigare havsbotten. Dispositionsplanen följer de riktlinjer, som lades fram i betänkandet "Amager og generalplanen" 1967.

Strukturen i planen är en bandstad bestående av fyra bandstadsenheter, som var och en skall innehålla mellan 4.000 och 9.000 bostäder förutom ett större antal arbetsplatser. Bandstäderna är uppbyggda omkring en nord-sydlig övertäckt pendeltågslinje med en station i varje stadsenhet och med anslutning till det köpenhamnska pendeltågsnätet i City. Förutom bostäder föreslås, att området skall innehålla ett trade center, ett lasarett m.m.

Som förutsättningar för planen kan nämnas:

- 1) att det bestäms, att flygplatsen utflyttas till Saltholm.
- 2) att en Västamagerjärnväg i nord-sydlig riktning med en station placerad centralt i varje stadsenhet realiserats.
- 3) att Sydhamnen inte har viktiga hamnfunktioner i framtiden.

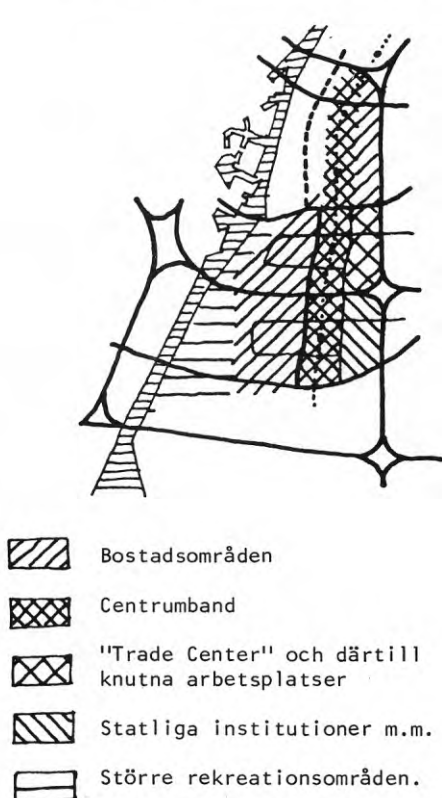


Fig. 179. Dispositionsplanen för Västamager 1972. Översiktsskiss.

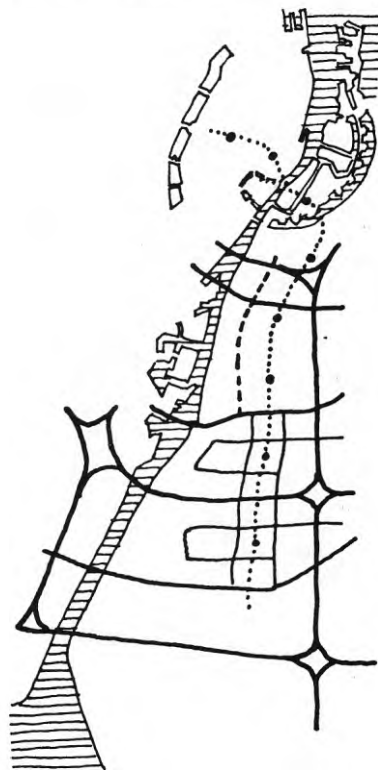


Fig. 180. Dispositionsplanen för Västamager 1972. Trafiknät. Punkterad linje: Föreslagen tunnelbana/pendeltågslinje. Helledragna tjocka linjer: Överordnat vägsystem.

Under senare år har Köpenhamns universitet utvidgat med "provisoriska" betongbyggnader på Västamager, och vid Själlandsbron har byggts det nya "Bellacentret" med "Scandinavian Trade Center", och det planeras ett "World Trade Center". Tills vidare har man dock frångått planerna på att flytta flygplatsen till Saltholm, och miljöministeriet har hittills endast godkänt 400 bostäder på Västamager.

På fig. 181 visas en översikt över senare års dispositionsplaner inom Köpenhamns kommun.



Fig. 181. Dispositionsplaner inom Köpenhamns kommun.

- A. Inre Nørrebro, 1972. B. Dagmargadeområdet på Yttre Nørrebro, 1972.
 B. Christianshavn, 1972. D. Røgsgadeområdet, 1972. E. Östre Gasværk, 1973.
 F. Nørrevold, 1973. G. Vestamager, 1972.

GENERALPLANMODELLERNA 1975.

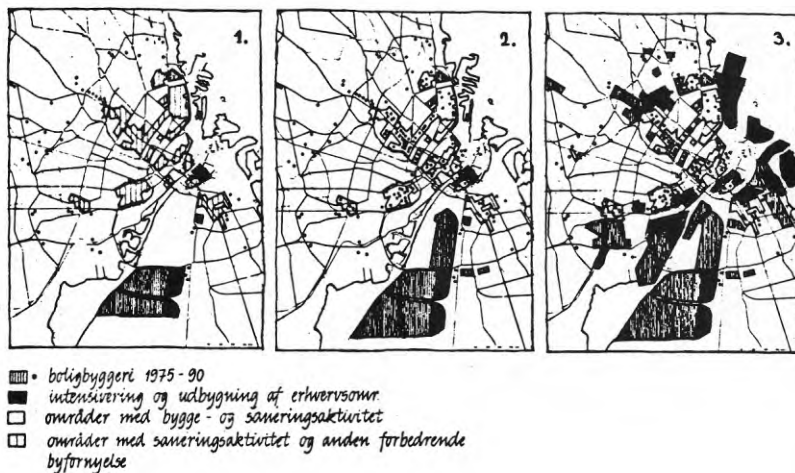
På grundval av regionplan 73:s målsättning beträffande Köpenhamns kommuns utveckling; en målsättning som är i överensstämmelse med kommunens egna mål, inledde kommunen (generalplandi- rektoratet) arbetet med att utforma en ny generalplan. Planen är ännu inte färdiggjord, men 1975 skissades tre olika utvecklingsmodeller, som lades fram till diskussion i ett "ämbetsmans- utskott".

Den första modellen innebär, att huvudinsatsen koncentreras på stadsförnyelsen. Modellen omfattar en förbättring av det befintliga bostadsbeståndet och av friytornas storlek och kvalitet. (Moderniseringar, gårdsaneringar etc.) Dessutom förutsättes, att 15-20.000 nya bostäder uppförs inom kommunen, varav 7.500 på Västamager. Modellen uppskattas betyda en folkmängd på knappt 500.000 år 1990 inom kommunen.

Den andra modellen bibehåller nuvarande byggnads- och sanerings- aktivitet i de befintliga bostadsområdena samt en full utbygg- nad på Västamager. Folkmängden år 1990 beräknas till 535.000.

Den tredje modellen har som mål att stabilisera folkmängden på 570.000 inv. Detta förutsätter, att den nuvarande byggnads- och saneringsaktiviteten i de befintliga bostadsområdena bi- behålls, att Västamager blir fullt utbyggt, och att ytterlig- gare 20.000 bostäder byggs på kvarvarande obebyggda områden i kommunen samt på tidigare industriområden m.m.

De tre modellerna illustreras i fig. 182, nedan.



De tre modellerna kommer att få olika fysiska, sociala och ekonomiska konsekvenser, som dock bara till en mindre del framgår av det offentligt gjorda materialet.

Den första modellen ger den snabbaste förbättringen av bostads-

och friytstandarden. Vidare innebär modellen möjligheter till en kvalitativ förbättring av offentlig service och institutioner och av trafikförsörjningen med mindre investeringar än de övriga modellerna, men till en mindre folkmängd.

Den andra modellen, där huvudvikten ligger på nybyggnation, medför, att den köpenhamnska bostadsstandardens långsammare närmar sig regionens genomsnittsnivå. Modellen ger mindre möjligheter att förbättra de rekreativa förhållandena, men betyder flera skattebetalare inom kommunen.

Den tredje modellen innebär, att de nuvarande grönområdena decimeras, och att det blir omöjligt att anlägga nya grönområden i tidigare bebyggda stadsdelar. Modellen förutsätter en stor utflyttning av industri och en intensiv arbetsplatsbyggnation (kontor och service) om man skall undvika en kraftig minskning av antalet arbetsplatser. Den omfattande byggaktiviteten kräver starkt ökade investeringar i institutioner och trafikplanläggningar och blir överhuvudtaget den dyraste lösningen, men innebär flest skattebetalare inom kommunen.

Generalplandirektoratet, som utarbetat de tre modellerna och undersökt deras konsekvenser, går in för den förstnämnda modellen, som de kallar "miljömodellen".

Generalplanmodellerna diskuterades av ett borgarrådsutskott (borgmesterudvalg), benämnt "juntan" i Köpenhamns kommun, bestående av bl.a. överborgmästare Urban Hansen och borgarråden A. Wassard, Alsing Andersen och Jörgen Paldam. Dessa framhöll, att det var politikernas målsättning, att bibehålla folkmängden 570.000 inv. och genom att bygga nya och större bostäder locka familjer i den arbetsföra åldern till kommunen. Detta skulle förbättra skattegrundvalen och korrigera kommunens befolknings ojämna ålderssammansättning. Samtidigt är det kommunens mål att en fortsatt utflyttning av arbetsintensivare arbetsplatser och en expansion av administrations- och servicearbetsplatser att skapa en tillfredsställande bostadsarbetsplatsbalans. Detta betyder, att "juntan" förordar den tredje generalplanmodellen, kallad "tillväxtmodellen".

SAMMANFATTNING.

Generalplanskissen 1954.

Generalplanskissen önskade en "raffinering" av City, så att sådana arbetsplatser, som inte behövde ligga där flyttade ut, och gav plats för expansion av mera cityorienterade verksamheter. Man ville bromsa en ohämmad arbetsplatsutveckling i City, men ville underlätta en expansion för de mest cityorienterade arbetsplatserna, och anvisade utvecklingsområden för dessa i Nörrevold- och Vestervoldområdena.

Generalplanen innebär, att Citys roll som regionalt centrum understödjes, bl.a. genom tunnelbanor och nya primärgator, orienterade mot City. Brokvarteren runt City skulle ha flest möjliga invånare. Planerna på primärgator och nya cityområden byggde på prognoser om ett kraftigt ökat antal arbetsplatser i City och en kraftigt ökad biltrafik. Stagnationen under senare år har gjort dessa planer allt mer orealistiska. De många ovissa planerna för utvecklingen runt City, speciellt i Vestervold, Inre Vesterbro och Nörrevold, har bidragit till en förslumning inom dessa områden.

Västamagerplanen förutsatte en ekonomisk tillväxt i Köpenhamn, som idag är helt orealistisk. Köpenhamns kommun önskar en så stor utbyggnad på Västamager som möjligt, för att bibehålla antalet skattebetalare inom kommunen. Köpenhamns kommun har fått Hovedstadsrådet att godkänna utbyggnaden på Västamager, men staten är motståndare till det.

Köpenhamn använder också generalplaneringen som medel att förstärka kommunens ställning i regionen och den regionala planeringen. Generalplandirektoratets inrättande 1968 skulle bidra till att öka Köpenhamns kommuns inflytande på den regionala planeringen.

Dispositionsplanerna inom Köpenhamns kommun.

Alla dispositionsplaner präglas av, att nuvarande gatustruktur och byggnadsskala inom de äldre stadsdelarna bibehålls. Det sker således ingen radikal förändring av den fysiska strukturen. Förhållandet mellan totalsanering och bevarande sanering varierar i planerna, och är ofta inte preciserat. Oberoende av saneringsformerna är det typiskt, att planerna betyder en social utskiftning av invånarna. Tidigare invånare och mindre företag får ge plats åt nya invånare och företag, som kan betala högre hyra. Dispositionsplanerna främjar en "raffinering" av både befolkningen och arbetsplatserna och innebär sällan en förbättring för områdenas nuvarande brukare.

Dispositionsplanernas praktiska betydelse är troligen marginell. Planerna rättar sig efter redan planerade bygg- och saneringsprojekt snarare än tvärtom. Dispositionsplanerna har dock ofta en ideologisk funktion:

Det skall se ut, som om utvecklingen är mera planerad av kommunen än den verkligen är, och att planeringen har socialpolitiska och humanistiska målsättningar.

Västamagerplanen förutsätter i princip stora investeringar i infrastruktur (nya ringvägssystem, nya broar till Själland och nya pendeltågsförbindelser) och att Kastrups flygplats flyttas till Saltholm. En trolig utveckling är att en ganska stor utbyggnad kommer att ske på Västamager, utan att nya vägar, broar och järnvägar byggs och utan att flygplatsen flyttas. Trafik- och bullerproblemen ökar därför medan möjligheterna att förvandla Västamager till ett grönområde går förlorade.

Generalplanmodellerna 1975.

Köpenhamns kommun vill fortfarande satsa på störst möjliga antal invånare och arbetsplatser inom kommunen, även om det går ut över den fysiska miljön. Därför går kommunen in för den av de tre generalplanmodellerna, som innebär flest antal invånare och arbetsplatser, och motsätter sig den s.k. miljömodellen, som Generalplandirektoratet själv går in för. Det råder således motsättningar mellan teknikernas mera miljövänliga uppfattningar och de ledande politikernas uppfattningar.

KAP. 11. FRAMTIDSPERSPEKTIV, MILJÖPROBLEM OCH REAKTION MOT UTVECKLINGEN

ALLMÄNNA REGIONALA FRAMTIDSPERSPEKTIV.

Allmänt om regionen.

Köpenhamns kommun har på många sätt behållit sin särställning efter kommunalreformen, medan de övriga städerna har ingått i den nya kommunalindelningen. Köpenhamns kommun söker bibehålla sin ställning, och kommer här delvis i motsättning till storföretagen som helhet och staten, vars intressen går utpå en effektiv planering av hela regionen utan att behöva ta hänsyn till lokala kommunala intressen. Allmänna utvecklingstendenser:

- Regionens roll vidmakthålls och förstärks, vad beträffar koncentrationen av överordnade beslut, avancerad forskning och utveckling, informationer, kontakt mellan danskt och utländskt näringsliv och innovationer.
- Den industriella produktionens totala andel av arbetsplatserna avtar snabbare i regionen än i Danmark som helhet. Samtidigt sker en ökande arbetsdelning och specialisering: en relativ koncentration av avancerade industribranscher och högutbildad arbetskraft.
- Det sker en decentralisering inom regionen, och Köpenhamns andel av befolkning och arbetsplatser är starkt minskande.
- City är fotfarande överordnat centrum för överordnade beslut och därtill knuten service, samt för turism och kundorienterad handel och service.

Arbetsplatsutveckling.

- Industri: Koncentration av tekniskt avancerad industri till regionen och en utflyttning av rutinpräglad industri. Utveckling av nya industriområden i anslutning till de regionala motorvägarna och transportknutpunkterna.
- Hantverk och småindustri: Traditionella småföretag trängs bort, medan en avancerad, specialiserad småproduktion, beroende av storföretagen och staten utvecklas. Dessutom bibehålls mindre, lyxpräglade småföretag.
- Handel och omsättning: Dagligvaruhandeln koncentreras till få stora inköpscentra samt små kioskbutiker, och koncentreras ekonomiskt till få, stora kapitalgrupper och kedjor. Mycket specialiserad urvalsvaruhandel koncentreras i City, ofta som hyresgäster i större affärsbyggnader.

För partihandel och utlandshandel avskiljes transaktionerna och förhandlingarna från den materiella varuhandeln. Bella Centret, World Trade Center och till viss del City är sådana handelscentra.

- Företagsadministration och statlig administration: I City och andra lätt tillgängliga områden koncentreras ledande administration i en "informationstät miljö". Rutinpräglad administration

knyts däremot till de materiella arbetsprocesserna, eller till befolkningsunderlaget etc.

- Service och fri yrkesverksamhet: Företagsorienterad service lokaliseras nära kunderna, d.v.s. service till cityfunktioner ligger i City eller inom kort tidsavstånd härifrån. Service till rutinarbetsplatser ligger mera perifert i regionen, nära industriområdena m.m.

Befolkningsorienterad service lokaliseras där många människor färdas (som detaljhandel), t.ex. i City och förstadscentra.

- Utbildning och forskning: Avancerad utbildning och forskning koncentreras i regionen. Detta förenklar integrationen mellan forskning och storföretag, och underlättar informationerna och innovationerna.

- Intressen beträffande regionens tillväxt: Industriföretagen och den metropolorienterade servicen är främst intresserade av en kvalitativ tillväxt, medan detaljhandelsföretagen och den befolkningsorienterade service först och främst är intresserad av en kvantitativ tillväxt.

Befolkningsutveckling.

- Koncentration av högutbildad och kvalificerad arbetskraft till regionen, men inte speciellt till Köpenhamns kommun.

- Även i fortsättningen en stor andel lågavlönad ofacklörd arbetskraft, speciellt inom serviceyrken.

Bostadsutveckling.

- I de centrala stadsdelarna och i Brokvarteren kommer en viss del av det äldre bostadsbeståndet att bibehållas i relativt dåligt skick, som bostäder för lågavlönade.

- En del av de gamla bostäderna saneras eller byggs om till dyra, lyxbetonade bostäder, speciellt i City.

- Områden från 1920-1940-talen står inför ett generationsskifte. Sådana bostäder kommer även i framtiden att vara relativt goda och samtidigt relativt billiga.

- Utbyggnaden av nya bostadsområden i regionen kommer troligen att ske långsammare än vad regionplanen föreslagit.

Trafikutveckling.

Busstrafiken i och till City byggs ut i stället för tunnelbanorna. Ett minskande antal bilpendlare till City, men bättre trafikförhållanden för dem, som fortsätter åka bil till City. Trafiknätet kommer att utbyggas mer i regionens perifera delar än inom Köpenhamns kommun. Den öst-västliga transportkorridoren prioriteras högre än den nord-sydliga, men transportknutpunkterna utbyggs delvis, fastän själva transportlederna inte är färdigutbyggda.

ALLMÄNNA FRAMTIDSPERSPEKTIV FÖR KÖPENHAMNS KOMMUN OCH REGIONENS INRE DIFFERENTIERING.

Huvudstrukturen.

- Den nord-sydliga transportkorridoren Köge Vest - Tåstrup - Hammersholt byggs endast delvis ut inom överskådlig tid. Den befintliga Kögebugtmotorvägen och den snart färdiga ringmotorvägen Avedøre - Glostrup - Herlev - Lyngby är tills vidare tillräckliga för trafiken i nord-sydlig riktning. Arbetsplatskoncentrationerna vid Tåstrup, Målöv, Hammersholt och Köge Vest utbyggs ändå, främst Tåstrup och Målöv.

- Zonerna längs den öst-västliga transportkorridoren, samt längs Kögebugtmotorvägen och ringmotorvägen utvecklas till områden för högt utvecklad industri samt för administration av mera rutinartad karaktär. Det samma sker i "transportknutpunkterna". Vestskoven och Vallensbäkkilen, två gröna kiler ända in till ringmotorvägen, kommer att säkras mot exploateringsintressen. Västamager kommer knappast att kunna säkras som grönt område.

- Det utvecklas sekundär förortscentra, innehållande butikscentra och diverse rutinpräglade arbetsplatser. Vissa centra, t.ex. Lyngby och Tåstrup, är centra för stora delar av regionen, och kommer också att vara centra för ett antal metropolfunktioner.

- En tänkbar utveckling i City är, att en ny kapacitetsstark trafikled byggs från Bella Centret (och Kastrup) mot City, och anslutes till Amager Boulevard i närheten av Hotel Scandinavia, och därmed till trafikaxeln Langebro - H.C. Andersens Boulevard - Åboulevard - Borups Allé - Hillerødmotorvejen. Lyngbyvejen kommer troligen att vidareföras via Fredensgade till Nørre Søgade, och följa denna i en förkortad "Sjöring" fram till H.C. Andersens Boulevard - axeln. Dessa leder kan bli axlar i en citystruktur, som sträcker sig från Bella Centret i söder till Nørrebro och Østerbro i norr. Bella Centret, Hotel Scandinavia, universitetsutbyggnaden på Västamager och den höga prioriteringen av motorvägen mellan Avedøre och Bella Centret - Kastrup kan tyda på en framtida cityutveckling på Västamager. För metropolfunktionerna kommer en utveckling här att ha fördelen av att ligga nära det gamla cityområdet (med bl.a. statsadministrationen), och samtidigt nära Kastrups flygplats och en eventuell öresundsbro och med bekväm kontakt till de nya industriområdena längs ringmotorvägen. Till detta kommer, att det kan byggas på jungfrulig mark, och att de fysiska barriärerna är minimala. Utvecklingen mot norr tycks följa Lyngbyvejlinsen. Vid Lyngbyvejens nuvarande slut på Østerbro har byggts ett större kontorscentrum (Åbeløgade) och längre mot norr ligger kontor och institutioner i anslutning till Danmarks Tekniske Højskole.

City.

- Fortsatt utbyggnad av statsadministrationen, särskilt längs hamnfronten.

- Begränsad utbyggnad av storföretagens huvudkontor. Bl.a. A.P. Möller bygger nytt vid hamnfronten.

- Den sammanlagda butiksytan stagnerar, men det sker en ytterligare specialisering: Flera "utställningsaffärer" för nya tekniskt avancerade produkter, flera kortlivade butiker, d.v.s. modepräglade butiker, som inom samma fysiska ramar snabbt kan skiftas ut. En fortsatt koncentration av specialbutiker, lyxbutiker och turistorienterade butiker. Varuhusen utvidgas knappast mera i City. Antalet dagligvarubutiker kommer att minska (tobaksaffärer, livsmedelsaffärer etc.).

- Mindre industri och hantverk samt bilservice försvinner till största delen.

- Flera nya restauranger av modepräglad karaktär (pizzerior, "Yum-Yum", "McDonald's" etc.). Många av dem är kortlivade.

- Fortsatt koncentration av följdningarna till metropol-funktionerna, t.ex. advokater, konsulter, kontorsservice etc.

- Mera genomfartstrafik mellan Amager och regionens norra delar, men mindre trafik med ärende i City. Utbyggnad av kapaciteten på H.C. Andersens Boulevard och Nörre Sögade.

- Paladsteatret, Cirkusbyggnaden och vattenverksbyggnaden m.m. kan hotas i trafikutvidgningar. Biltrafiken kommer att koncentreras till Vester- och Nörrevold, och flera parkeringshus kan väntas här. Möjligen kommer att gatugenombrott genom City-Vestområdet att göras, för "Söringens" fortsättning till Amager.

- Tunnelbanan förverkligas troligen inte.

Brokvarteren.

- Spridd cityutveckling, särskilt i närheten av Lyngbyvägens fortsättning till City och kontorsbebyggelse på gamla industritomter och lägre utnyttjade tomter i närheten av Åboulevard eller godsringjärnvägen och på inre Frederiksberg. Dessa kontor kommer troligen huvudsakligen att innehålla specialiserad service, konsultverksamhet, rutinpräglade statliga arbetsplatser samt institutioner för forskning och utbildning. Vissa nya lokala inköpscentra byggs också.

- Den befintliga detaljhandelsstrukturen (många småbutiker längs ströggatorna) kommer att koncentreras till inköpscentra nära S-tågsstationer, ibland på gamla industritomter. De kommer att få stora parkeringsanläggningar.

- Småindustri och hantverk kommer till största delan att försvinna, bl.a. forcerat av den kommunala planeringen. Enstaka specialiserade småföretag, beroende av större företag, bibehålls och lokaliserar antingen i gamla industribyggnader eller i nya industri- och hantverkshus.

- På det hela taget försvinner de flesta arbetsplatser, som har haft anknytning till de boende i området.

- Av primärgatunätet satsas troligen mest pengar på Hillerödevejens och Lyngbyvejens förutsättningar genom brokvarteren samt på Västmotorvägens införande till city. Det är tveksamt

om "godsbaneringen" kommer att byggas.

- Det befintliga bostadsbeståndet förnyas långsamt. Det sker enstaka större totalsaneringar - framför allt till arbetsplats- och trafikändamål. Det sker många dyra moderniseringar, men knappast till utpräglade lyxlägenheter. Hyresnivån kommer att stiga betydligt snabbare än bostadsstandarden.

- Saneringarna kommer i hög grad att följa "den marknadsekonomiska saneringslagen": gammal bebyggelse ersätts med ny, där exploateringsstalet kan höjas. Många äldre småhus t.ex. på Federiksberg kommer troligen att ge plats åt nya hyreshus, men knappast åt cityutveckling.

- Friyteförhållande förbättras endast marginellt: via gårds-saneringar. Samtidigt kommer potentiella friytemöjligheter att gå förlorade p.g.a. ny bebyggelse, trafikanläggningar m.m. De kvaliteter som skapas, är inte till för de boende i det äldre bostadsbeståndet, men för nyinflyttarna.

- Saneringarna kommer att medföra en utskiftning av stora delar av befolkningen till grupper med högre inkomster och speciellt till en- och tvåpersonshushåll.

- De delar av det gamla bostadsbeståndet, som står i vägen för förnyelseintressen, kommer att genomgå en systematisk förslumningsprocess.

Ytterområdena i Köpenhamns kommun.

- Utbyggnaden på Västamager till en blandning av cityfunktioner, forskning och utbildning, bostadsområde och vissa rekreativa områden. Söder om Bella Centret blir det eventuellt bostäder och industri. Det blir således troligen inte någon grön kil på Västamager, trots att Miljöministeriet idag önskar detta.

- Köpenhamns kommuns sista obebyggda ytor tas i anspråk för bebyggelse.

Förstadskommunerna.

I förstäderna - omkring ringmotorvägen koncentreras godsterminaler, materiell varuhandel (tunga varor m.m.) samt teknologiskt avancerad industri.

- Den öst-västliga transportaxeln i regionens huvudstruktur blir starkt industriellt betonad.

- Nordområdet får prestigeberoende funktioner: konferensställen, vissa huvudkontor, konsultbyråer m.m.

FYSISKA, FUNKTIONELLA OCH SOCIALA PROBLEM OCH KONSEKVENSER AV
UTVECKLINGEN I KÖPENHAMNS CENTRALA DELAR.

Utvecklingens konsekvenser.

En generell utvecklingstendens i Köpenhamns centrala delar är, att industri- och hantverksföretag trängs undan av kontors- och servicearbetsplatser och att billigare bostäder trängs undan av dyrare, d.v.s. låginkomsttagare trängs bort av högre inkomsttagare.

I City och Christianshavn ökar statens och näringslivsorganisationernas administration samt specialiserade handels- och servicefunktioner sin andel av den totala våningsytan. Denna ökning sker dels via nybyggnation, dels genom att bostadslokaler och diverse andra lokaler övergår till annan användning. Samtidigt ökar andelen dyra lägenheter, dels genom ny bostadsbebyggelse, dels genom ombyggnad och modernisering av äldre bostadsbebyggelse. I stor utsträckning ersättes hyreslägenheter med dyra, privatägda lägenheter. Priserna är så höga, att större delen av de tidigare hyrsgästerna inte har råd att köpa de nya lägenheterna, utan tvingas flytta till mera perifert belägna hyresbostäder. Detta medför en social utskiftning av invånarna, utan att låginkomsttagarnas bostadsförhållanden förbättras nämnvärt.

I "voldkvarterene" (Östervold, Nørrevold och Vestervold) och i "brokvartererne" märks två tendenser: I de områden, som ligger centralt i förhållande till infrastrukturen sker en koncentration av kontor-, service- och handelsfunktioner, medan det i övriga områden framför allt sker en bostadsförnyelse. Denna förnyelse sker dock bara, om det investerade kapitalet kan förräntas relativt snabbt, eller om staten betalar "saneringsförlusterna" enligt saneringslagen. Innan förnyelsen påbörjas äger i regel en förslumningsprocess rum. Husägarna låger husen förfalla eller underlåter att underhålla och reparera dem i väntan på att husen skall bli "ekonomiskt saneringsmogna". (Den del av hyran, som borde gå till underhålls- och reparationsarbeten, används inte till detta, eftersom det skulle innebära att vinsterna vid totalsanering eller genomgripande modernisering blev lägre.) Huvudparten av lägenheterna i dessa stadsdelar är hyreskaserner från 1800-talets slut och 1900-talets början. De nya bostadshus, som ersätter äldre, har miljö- och stadsplanemässigt ofta inte bättre standard än de äldre husen. Den nya bebyggelsen innehåller ofta små, trånga och ensidiga lägenheter, ibland "korridorlägenheter", och friytorna är fortfarande små, och ofta uppfyllda av parkeringsplatser. Detta betyder, att stadsdelarnas bostadsförhållanden knappast förbättras, eller bara förbättras obetydligt, samtidigt som hyrorna mångdubblas. Det talas om att en ny "betongslum" ersätter den gamla slummen. Den tidigare befolkningen ersätts till stor del med yngre, relativt köpkraftiga en- och tvåpersonshushåll, vilket klart är i Köpenhamns kommuns intresse, av skatteekonomiska skäl.

Även om biltrafiken i Köpenhamns centrala delar har varit stagnerande och avtagande under senare år, skapar trafiken dock stora miljöproblem. I Köpenhamns förorter har under senare år byggts ett nästan sammanhängande motorvägssystem,

vars radiella förbindelser pekar in mot Köpenhamn, men där alla motorvägarna slutar ungefär vid kommungränsen (Lyngbyvej, Hillerødmotorvejen, Holbækmotorvejen). Staten har inte velat betala för motorvägarnas fortsättning innanför kommungränsen, men samtidigt har staten varit den största byggherren i Köpenhamns centrala delar, och är därför ansvarig för en stor del av trafiken mot City.

Kommunens gator har byggts om, så att de kan absorbera en trafik, som är tre gånger så stor som på 1950-talet, men detta har skett på bekostnad av spårvägarna och av fotgängares och cyklisters rörelsemöjligheter. 75 % av de trafikdödade i kommunen under senare år är fotgängare eller cyklister. 20 % av kommunens bostäder, eller 65.000 bostäder, har bullernivåer som är 2,5 gånger högre, än vad som brukar godkännas för nya bostadsområden. 150.000 bostäder saknar lektyr och utomhus uppehållsytor och ligger samtidigt i stadsdelar, där praktiskt taget alla gator, som ej är genomfartsleder, utnyttjas till parkering. Kommunen har, tvekan, insett att trafiksanering kan behövas i vissa områden, men någon mera genomgripande trafiksanering har inte förverkligats (bortsett från gånggatorna i affärscity).

Ett exempel på konflikten mellan trafik och boendemiljö är Holbækmotorvägens fortsättning inom Köpenhamns kommun, Folehaven. Denna gata kantas av bostadshus, och bullernivån ligger på 77-78 dB(A). Kommunen vill inte medverka till ljudisolering av dessa bostäder, utan vill i stället bygga en avlastningsväg över Valby Gasverks tidigare tomt. Denna väg kommer dock att dröja p.g.a. ekonomiska problem. Samtidigt tillåtes nybyggen t.ex. på Vestamager, som ökar trafikproblemen i området.

I detta sammanhang kan också nämnas, att Köpenhamns kommuns politik att bygga bostäder på alla oanvända ytor inom kommunen redan har lett till, att ett nytt bostadsområde har byggts på Valby Gasverks tidigare område. Tvärs igenom detta bostadsområde har reserverats mark för den nya motorvägsinfarten. I dag fungerar denna mark som ett grönområde, omgivet av bostadshus. Om motorvägen byggs, minskas naturligtvis områdets kvalitet som bostadsområde.

Möjligheten att skapa bättre friyreförhållanden i de tätbebyggda stadsdelarna genom att nedsätta högst tillåtna exploateringsstal är i praktiken ganska små. Köpenhamns kommun har ofta givit dispens till högre exploateringsstal än nödvändigt om det har varit i kommunens intresse. I framtiden skall Hovedstadsrådet ge sådana dispenser. Så länge Köpenhamns kommun har ett dominerande inflytande i Hovedstadsrådet, är det troligt, att dispensererna fortsätter. Köpenhamns kommun agerar ofta i praktiken som expeditjonskontor åt privata företag, och kritisabla byggprojekt tas inte alltid upp till diskussion i Borgerrepræsentationen, utan kan expedieras direkt till "Byplanudvalget". I stadsplanerna kan ibland reserveras mark till namngivna privata företag.

Reaktionen mot utvecklingen.

Denna utvecklingsprocess i de centrala stadsdelarna har

betytt, att det under senare år har uppstått en rad protestgrupper bland de boende. Omkring 1971-72 ockuperade "slumstormarna" flera tomma bostäder och bl.a. inrättades kvarterslokaler, kallade "Folkets café" m.m. Vissa bestående resultat uppnåddes: i Inre Nörrebro ockuperades en tom fabriksbyggnad, som skulle rivas, och ett "Folkets hus" inrättades. Kommunen lät detta finnas kvar tills vidare. Slumstormaraktiviteten ersattes senare med mera brett förankrade byalag, som Nörrebros Beboeraktion på Inre Nörrebro, Röde Rose på Yttre Nörrebro, Christianshavns Beboerforening, Brumleby Lejerforening (i "Lägeföreningens boliger" på Österbro) samt byalag på Islands Brygge, Gammelholm m.m.

Nörrebros Beboeraktion arbetar för att fastighetsägarna skall sköta sina underhålls- och reparationsskyldigheter, att husen skall göras brandsäkra och att förnyelsen i området generellt skall vara till nytta för områdets nuvarande invånare.

Röde Rose har försökt få kommunens dispositionsplan för Dagmargadeområdet ändrad, och speciellt vill man ha en lägre högsta tillåten exploateringsgrad, än vad kommunen föreslår. Röde Rose har också arbetat för bättre sociala institutioner i området, och man har fått till stånd tre självägande barninstitutioner.

Brumleby (Lägeföreningens boliger) är ett lågt exploaterat bostadsområde på det för övrigt hårt exploaterade Österbro. Brumleby består av tvåningslängor från mitten av 1800-talet, och byggnaderna är fredade som kulturminnen. Invånarna är framför allt pensionärer och studerande. Köpenhamns kommun ville först upphäva fredningen, riva byggnaderna och uppföra terrasshus på området. På detta sätt ville kommunen tillvarata sitt intresse av att få flera och bättre skattebetalare till kommunen. Dessa planer lyckades byalaget bromsa. Kommunens nästa drag blev att utarbeta en moderniseringsplan, som bland annat innehöll sammanslagning av smålägenheter till större lägenheter, och som också hade som konsekvens, att de nuvarande invånarna måste ersättas med bättre skattebetalare.

Christianshavns Beboerforening arbetar för att förbättringen av bostadsstandarden på Christianshavn skall vara till nytta för områdets nuvarande invånare, att hyreshöjningarna, som är en följd av statens bostadspolitik, stoppas och att en samlingslokal inrättas i området. Ett speciellt område på Christianshavn är "Fristaden Christiania". Detta område var militärt till 1971, och togs därefter i användning som bostadsområde för olika bostadssökande människor. Huvuddelen av invånarna utgörs av s.k. "socialt utslagna" - som har svårt att klara sig under normala villkor ute i samhället. För närvarande arbetar Christianias invånare för att få kunna stanna kvar i området. Olika intressegrupper är involverade i fallet. För Köpenhamns kommun är Christiania å ena sidan en billig social institution och å andra sidan en centralt belägen, attraktiv byggnadstomt. Vidare är Christianias existens ett exempel på, att invånarna har satt sig över äganderätten och ägoförhållandena i området, och det förhållande, att invånarna inte betalar hyra betyder, att en del personer

menar, att "Fristaden Christiania" bör nedläggas.

Bildandet av dessa boende-protestgrupper är ett uttryck för att det finns olika och motsatta intressen beträffande bostadsförhållandena och stadsutvecklingen. Det finns motsättningar mellan hyresgästernas och fastighetsägarnas intressen, mellan staten (bostadspolitiken) och hyresgästernas intressen, mellan kommunens och de boendes intressen, mellan olika kapitalgruppers intressen och de boendes intressen etc. Dessutom finns det motsättningar mellan olika slags kapitalgrupper inbördes.

SAMMANFATTNING.

Sammanfattningsvis kan sägas, att miljöproblemen i Köpenhamns centrala delar är stora, och att kommunens planeringspolitik i många fall leder till att miljöförhållandena försämras snarare än förbättras. Det finns också exempel på motsatsen, t.ex. gårdssaneringar och bevarande sanering, men sådan planering prioriteras lägre än den, som tar sikte på att främja Köpenhamns utveckling som "kraftcentrum". I den utsträckning, det genomförs planer, som är miljövänliga eller tillgodoser krav från befolkningens sida, beror det ofta mindre på, att kommunen och planerarna tar hänsyn till befolkningen, än på att det saknas ekonomiska medel eller intressenter att genomföra mera näringslivsorienterade projekt. Miljöproblem och miljöförsämringar ger upphov till spontanta protestgrupper, boendegrupper o.dyl., som arbetar för att lösa problemen. Dessa gruppers arbetssätt och medvetenhet blir avgörande för om några av deras mål kan uppnås.

FOTNOTER OCH KÄLLHÄNVISNINGAR - DEL 3.

- (101) Lars Andkjær Petersen, Sören Plum, Benedicte Weber: "Centralisering og storbyvækst i København". Examensarbejde ved institut for by- og landskabsplanlægning, Arkitekt-skolan i København, 1975. Sid. 143-144.
- (102) Inge Kalish, Anette Kristensen, Morten Lind, Torsten Nielsen: "Stenløse i regional sammenhæng". Examensarbejde ved institut for by- og landskabsplanlægning, Arkitekt-skolan i København, 1976. Sid. 2.4.
- (103) "Stenløse ...", sid. 2.4. Citerat från Egnsplankontoret: "Skitseforslag til egnsplan for Storköbenhavn", 1947, sid. 17.
- (104) "Stenløse ...", sid. 2.5.
- (105) Egnsplankontoret: "Skitseforslag til egnsplan for Storköbenhavn", 1947. Sid. 49.
- (106) Se fotnot (105).
- (107) "Stenløse ...", sid. 2.6.
- (108) Jfr. Niels Hoff: "Köbenhavns erhvervsråd gennem 25 år". (Se not 3.)
- (109) "Stenløse ...", sid. 2.7 - 2.12.
- (110) Se fotnot (109).
- (111) Se fotnot (109).
- (112) Knud Bistrup: "Meddelelser fra Egnsplankontoret" nr 22.
- (113) Egnsplankontoret: "Principskitse til Egnsplankontoret for Storköbenhavn", band 1, 1960. Sid. 2.
- (114) Egnsplankontoret: "Hovedstadens struktur", D, 1961. Sid. 12.
- (115) "Stenløse ...", sid. 2.25 - 2.28.
- (116) Se fotnot (115).
- (117) "Hovedstadens struktur", D, sid. 13.
- (118) "Principskitse til Egnsplankontoret", sid. 19.
- (119) "Principskitse til Egnsplankontoret", sid. 23.
- (120) "Stenløse ...", sid. 2.30 - 2.38.
- (121) "Stenløse ...", sid. 2.37.
- (122) Egnsplankontorets planlægningsafdeling: "Regionplanlægning 1970-1985. Forudsætninger". København 1971. Sid. 14.
- (123) "Regionplanlægning 1970-1985 ...", sid. 15.
- (124) "Stenløse ...", sid. 2.60.
- (125) "Regionplanlægning 1970-1985 ...", sid. 51.
- (126) Egnsplankontoret: "Regionplan 1973 for Hovedstadsregionen. Hovedstruktur og byvækst", København 1974. (Regionplan 73, band 4.) Sid. 8.
- (127) Regionplan 73, band 4. Sid. 8.
- (128) Regionplan 73, band 4. Sid. 9.
- (129) "Regionplanlægning 1970-1985 ...", sid. 80.
- (130) Regionplan 73, band 4. Sid. 22-23.
- (131) Regionplan 73, band 4. Sid. 23.
- (132) Se fotnot (131).
- (133) "Stenløse ...", sid. 2.65.
- (134) "Stenløse ...", sid. 2.69-2.71.
- (135) Børsen, 30.4.1976.
- (136) "Stenløse ...", sid. 2.72.
- (137) Se fotnot (136).
- (138) Landsplanudvalgets sekretariat: "Landsplanlægning. Status og fremtidsperspektiver", København 1970.
- (139) Se fotnot (138).
- (140) "Stenløse ...", sid. 2.78. Marcussen citerad från ett FAB-møde 3.12.1975. (FAB = Foreningen af byplanlæggere.)
- (141) Berlingske Tidende, 6.11.1975.
- (142) "Stenløse ...", sid. 2.80 - 2.81.

- (143) "Stenløse ...", sid. 2.81 - 2.82.
- (144) "Stenløse ...", sid. 2.82.
- (145) "Stenløse ...", sid. 2.84 - 2.86.
- (146) Københavns øverborgmestare Urban Hansen i den kommunale informationstidskriften "København".
- (147) Se fotnot (138).
- (148) "Stenløse ...", sid. 2.87 - 2.96.
- (149) Hovedstadsrådet: "Fire tidsfølgeskitser til realisering af Regionplan 1973", København 1976. Sid. 63.
- (150) Stadsingeniørens direktorat, København: "København. Skitse til en generalplan", København 1954. Sid. 55.

**Denna rapport hänför sig till forskningsanslag 750156-4 från
Statens råd för byggnadsforskning till Bo Larsson, Malmö**

R74: 1977

ISBN 91-540-2762-4

Statens råd för byggnadsforskning

Art.nr: 6600674

Abonnemangsgrupp:

X. Samhällsplanering

Distribution:

Svensk Byggtjänst, Box 1403

111 84 Stockholm

Cirka pris: 65 kr + moms