

DEN ØSTJYSKE MILLIONBY

Tom Nielsen & Boris Broman Jensen

Claus Peder Pedersen,
Steen Bo Frandsen
& Mikkel Thelle



DEN ØSTJYSKE MILLIONBY



			8	→	(0) INDLEDNING Tom Nielsen & Boris Brorman Jensen
1. UDGAVE		Tom Nielsen			
AARHUS 2017		Boris Brorman Jensen	16	→	(1) DANMARKSKORT I FORANDRING Boris Brorman Jensen
UDGIVET AF:	DESIGN:	MED BIDRAG FRA:			
Dansk Byplanlaboratorium ISBN 978-87-87487-30-6	Mathias Skafte Andersen	Steen Bo Frandsen Claus Peder Pedersen Mikkel Thelle	48	→	(2) JYLLAND PÅ LANGS Steen Bo Frandsen
TRYK:	PAPIR:	REDAKTION:			
Narayana Press, Gylling	120g Munken Polar 300g Munken Polar	Dansk Byplanlaboratorium, Michael Nørgaard	66	→	(3) EN ØSTJYSK STORBY OG PLANEN FOR DANMARK Tom Nielsen
OPLAG:	TYPOGRAFI:	KORREKTUR:			
400	Moderat (Tightype) & Adobe Garamond Pro	Charlotte Odgaard Sjælland	90	→	(4) PÅ JAGT EFTER DØM Claus Peder Pedersen
RETTIGHEDER:	OMSLAGSFOTOGRAFI:	TAK TIL:			
Hvis ikke andet er angivet tilhører illustrationerne i denne bog dens forfattere eller bidragsydere. I tilfælde af spørgsmål vedrørende ret- tigheder kontakt da venligst Dansk Byplanlaboratorium:	Claus Peder Pedersen	Pernille Stensgaard, Henrik Dahl, Statens Kunstfonds Arkitekturudvalg, Center for Strategisk Byforskning, Realdania	122	→	(5) UDEN BEGREB OM BYEN Tom Nielsen
Rådhusstræde 6, 1. sal DK-1466 København K	FOTOGRAFIER FRA LAND:				
Telefon: +45 33 13 72 81 E-mail: db@byplanlab.dk	Claus Peder Pedersen		152	→	(6) DEN USYNLIGE REGION Mikkel Thelle
	FOTOGRAFIER FRA LUFTEN:	STØTTET AF:			
	Boris Brorman Jensen	STATENS KUNSTFOND	174	→	(+) LITTERATUR



(0)



(0) INDLEDNING



Tom Nielsen &
Boris Brorman Jensen

Da Danmark efter nederlaget i 1864 mistede næsten halvdelen af sin befolkning, en tredjedel af sit territorium og fire af de dengang fem største byer skete der selvsagt også noget med landets mentale geografi. 1864 eliminerede Helstaten og blev begyndelsen på det Danmark vi kender i dag. En relativ homogen nationalstat med ét dominerende, administrativt og magtmæssigt tyngdepunkt ude til højre på landkortet. Med det indskrænkede territoriums nye entydige centrum opstod også en ny periferi. En tilbageblivende provins med et netværk af mindre byer, som skulle forbindes med den amputerede nations centrum både fysisk og mentalt. Et nyt nationalt jernbanenet blev således udbygget i sidste halvdel af 1800-tallet og de første konkrete planer om en fast motorvejsforbindelse til Fyn og Jylland blev udtænkt i 1930'erne og allerede påbegyndt under 2. Verdenskrig. Der er ikke altid enighed om, hvorvidt det overhovedet er pengene værd at forbinde landets centrum med de perifere egne, men i dag kan man køre ad motorvej fra Hovedstaden helt op til Hirtshals. Planerne om et stort nationalt motorvejs-H fra 1930'erne er efterhånden fuldt gennemførte. Den nyeste nationale vej- og forbindelsesvision former sig som et dobbelt H med en mulig Kattegatforbindelse som den hævede barre i H'et, der vil kunne reducere rejsetiden i tog mellem Aarhus og København til lidt over én time. Efter 150 års bro- og vejbygning er Danmarks centrum endelig blevet koblet effektivt op med sin periferi.

Udviklingen af provinsen er på mange punkter sket med infrastrukturen som løftestang. Jernbaner og asfalt har været med til at forme et nyt mentalt danmarkskort. Den udbyggede infrastruktur har i en vis forstand ophævet den nationale centrumsforskydning efter amputationen i 1864. »Systemet« efter 1864 hænger nu sammen, men den udbyggede infrastruktur har samtidig gennået det underbelyste kapitel om

den regionale dimension i danmarkshistorien, som historikeren Steen Bo Frandsen har kaldt »Opdagelsen af Jylland.« Bogen her sætter primært fokus opdagelsen af Østjylland og fænomenet Den Østjyske Millionby, fordi vi tror, at det eksempel i sig selv, er mere end tilstrækkeligt til at påvise, at centrumsløkken og det bagvedliggende planlægningsparadigme ikke holder hele vejen rundt. Vi vil i første omgang gerne rejse en debat og håber, at bogen kan være med til at udløse fornyet interesse i at udvikle og koordinere den regionale planlægning af Danmark.

Moderne infrastrukturer og mobilitetsmidler har skabt nye grænse- dragninger og ændret forståelsen af den fysiske geografi, fordi afstande i dag måles i minutter. De historiske administrative grænser der styrede det lokale liv overskrides af det moderne hverdagsliv. Der er opstået nye funktionelle sammenhænge mellem små og store byer, som er begyndt at danne klynger og mere eller mindre selvstændige byregioner. København er vokset langt udover den berømte Fingerplan fra 1947, og er blevet tyngdepunkt i en ny Øresundsregion. Malmø er i en vis forstand ved at blive til en københavnsk forstad. Øresundsbroen har sat skub i en transnational byudvikling med stor politisk bevågenhed, der følges op af en række statsfinansierede initiativer på det kulturelle og kunstneriske område.

Byudviklingen i hovedstadsområdet styres af et landsplansdirektiv og den samlede bystruktur i Øresundsregionen har allerede været genstand for en åben idékonkurrence. Seneste skud på stammen er visionen om en »Loop City,« hvis planlægningsparadigme i udgangspunktet sammentænker mobilitet og byudvikling på tværs af de mange kommuner, der under ét kaldes for »Greater Copenhagen.«

Situationen i Vestdanmark er noget anderledes, men provinsen er ikke helt hægtet af udviklingen. Danmarks andet regionale vækstcenter det såkaldte

»østjyske bybånd.« opstået omkring E45, er på flere punkter begyndt at udgøre en modpol til det gamle center. Det diffuse østjyske bynetværk fra Randers til Kolding har længe været diskuteret som fænomen i forskellige fagkredse, men er ikke rigtig blevet indplaceret på det mentale danmarkskort, og der finder i modsætning til udviklingen af Øresundsregionen endnu ingen sammenhængende planlægning sted. Det rejser to spørgsmål. Hvorfor? Og er det overhovedet nødvendigt at planlægge den jyske bysammenvoksning?

Det sidste spørgsmål forholdte tidligere konservative miljøminister Connie Hedegaard sig konkret til, da hun tilbage i 2006 præsenterede den daværende VK-regerings udspil til en Landsplanredegørelse. Bysammenvoksningen i det østjyske bybånd skulle ifølge ministerens udspil reguleres og de berørte kommuner blev derfor inviteret til et fælles dialogsamarbejde om planlægningen af det jyske vækstområde, der under ét blev døbt Den Østjyske Millionby. Processen med at koordinere beslutninger på tværs af de politisk/administrative grænsedragninger i Jylland og planlægge byudviklingen i det østjyske vækstcenter kuldsejlede relativt hurtigt, og processen rummer således nogle af svarene på det første spørgsmål om, hvorfor der heller ikke i dag finder en sammenhængende planlægning sted.

Hedegaards mere end 10 år gamle Landsplanredegørelse repræsenterede på flere punkter et brud med den hidtidig førte landsplanlægning og udgør sammen med ideen om en østjysk millionby et af omdrejningspunkterne for denne bogs diskussioner af Danmarks by- og infrastrukturplanlægning og udviklingen i det mentale Danmarkskort fra 1864 og frem til i dag. En 150 år lang udvikling der afspejler en historisk betinget »path dependency.« og samtidig er et kulturelt konstrukt. Et resultat af en forestillet geografi, der konstrueres kollektivt som følge af trusler og katastrofer som i 1864, af teknologiske landvindinger,

politiske og økonomiske rationale, nye produktionsformer, ændrede natursyn, øget velstand osv.

Planloven er netop blevet revideret. Vi ønsker med bogen at åbne op for en bredere og mere grundlæggende diskussion af dansk planlægnings mål og midler. Vi vil gerne bidrage til en nuanceret forståelse af planlægning som andet og mere end et teknokratisk instrument, der bremser en »naturlig« eller »nødvendig« udvikling med uforståeligt udviklede spilleregler. Vi ser planlægning og planlægningsmuligheder som meget andet end regulering af vækst. God planlægning er baseret på evnen til at læse samtiden og forestille sig en anden virkelighed. Danmark styres ikke pr. autopilot, derfor giver det for os at se rigtig god mening at udstyre vores demokratiske navigationsinstrumenter med en historisk bevidsthed.

Det seneste folketingsvalg i 2015 har skabt fornyet fokus på forholdet mellem centrum og periferi i Danmark. Det regionale Udkantsdanmark, som i 2006 planlægningsmæssigt blev cementeret som udkant med Connie Hedegaards fokus på vækstregionerne Hovedstaden og Østjylland, nægter tilsyneladende at overgive sig til den politiske centralisering. Samtidig fortsætter den mere eller mindre udtalte begunstiggelse af København. Hovedstaden er ved at udvikle sig til en international metropol, samtidig med at reminiscenserne af den hedengangne østjyske millionby langsomt er ved at komme tilbage på tegnebrættet under navnet Business Region Aarhus. En udvikling fyldt med indbyrdes konkurrerende dynamikker, rationale og mentale forestillinger.

Vi—bogens to hovedredaktører, Tom Nielsen og Boris Brorman Jensen—har i forskellige sammenhænge været optagede af at forstå hele landets byudvikling i lyset af den internet- og kommunikationsrevolution, der er drivkraften i udviklingen af det såkaldte netværkssamfund. Vores interesse startede tilbage i 1999, hvor vi med tegnestuen

TRANSFORM og udstillingsprojektet H-byen forsøgte at formulere de ændrede fysiske betingelser og foreslog nogle nye planlægningsprincipper. Projekt H-byen var foranlediget af åbningen af den faste forbindelse mellem Fyn og Sjælland året før. Vi havde oplevet den store forandring, som ændrede mobilitetsmuligheder giver og forsøgte at indarbejde den erkendelse i vores faglige arbejde. Realiseringen af sidste led i det store motorvejs-H gav anledning til at se Danmark som et urbant system, vi kaldte for H-byen. Begrebet beskrev på den ene side Danmark som en stor by omkring det infrastrukturelle H, og på den anden side et regionalt opdelt land—i og udenfor den infrastrukturelle ryggrad. H-by eller ej så var det tydeligt for os, at oplevelsen af at bevæge sig ad motorveje omkring de største byer i landet, ikke lod sig beskrive og forstå ud fra etablerede ideer og begreber om storby, bykerne, centralby, købstad, forstad, stationsby, landsby. På samme måde var planlægningsens landskabsterminologi og det centrale begreb om »det åbne land« for os at se blevet misvisende både i systemisk og æstetisk forstand. De forståelsesrammer, vi var trænet i at bruge, var mere eller mindre uegnede til at begribe den helhed og de nye sammenhænge, vi kunne se udvikle sig omkring os. H-by projektet, serien af udstillinger og andre arbejder, som fulgte i kølvandet på vores erkendelseskrise, var ligeledes et forsøg på at række tilbage til de visionære og fremadrettede projekter og ideer, der blev fremsat i begyndelsen af 1960'erne som en del af det tidlige landsplanarbejde. Et fokus som for længst var forsvundet fra by- og landskabsdiskussionen i 90'erne, hvor vi blev uddannet. Planlægningsuddannelsen på Arkitektskolen Aarhus lukkede, mens vi studerede med beskeden om, at planlægningsprofessionen var død. Interessen samlede sig om det enkelte »urbane projekt« og den lokale arkitektoniske intervention i, hvad der blev betragtet som globale og ustyrlige markeds kræfter.

Landsplanredegørelsen 2006 genoplivede for en kort stund noget af den gamle overordnede planlægningsdiskussion, og »opdagelsen« af Den Østjyske Millionby gjorde næsten sagen folkelig. Men interessen forsvandt ret hurtigt igen. Det er tilsyneladende nemmere for både politikere og planlæggere at holde ambitionsniveauet inden for 2007 kommunegrænserne, nu hvor amterne ikke længere er planlægningsmyndighed på et overkommunalt niveau.

Samtidig med at diskussionen om landsplanlægning og de konkrete initiativer i forhold til koordinering af den regionale udvikling døde ud, satte vi os for at forstå og beskrive fænomenet Den Østjyske Millionby (DØM). En anledning var bl.a. Pernille Stensgaard og Jesper Vinds artikelserie fra 2008 i Weekendavisen om »100minutterbyen,« og byudviklingen langs E45 som blev italesat med landsplanredegørelsen 2006. Gennem samtaler med mennesker de mødte undervejs tegnede de to journalister et fordomsfrit billede af hverdagsperspektivet i regionen. Det var bl.a. i denne artikelserie, at byregionen fik sit mere folkelige navn: »Den Fede Pølse.« Kort tid efter Vind og Steensgaards artikelserie udgav Henrik Dahl bogen »Den usynlige verden,« hvori han med reference til Deyan Sudjics »The 100mile City« beskrev »100kilometerbyen« og de mentale skyggesider af det nye danmarkskort. Sociologen Henrik Dahl fokuserede i sin bog på de mekanismer, der får steder til at fremstå som noget særligt og sammenhængen mellem det vi antager for at være en geografisk virkelighed og vore kulturelle fortællinger. De to debatindlæg blev afsat for et initierende samarbejde og frugtbart udgangspunkt for denne bog.

Mens vi arbejdede med ideen om et bogmanuskript, lavede kortlægninger af DØMs sammensætning, interviewede beboere i DØM, og folk der havde været en del af processen omkring Landsplanredegørelse 2006—døde ideen om planlægningen af DØM stille og roligt. I

Landsplanredegørelsen fra 2013 var det østjyske bybånd forsvundet som landsplanområde og i stedet opdelt i to: Østjylland Nord og Trekantsområdet. Men selv om DØM som planlægningsobjekt må siges at være forsvundet, så rummer opdagelsen af DØM og forsøget på planlægning for os at se nogle meget interessante aspekter, som vi mener, det stadigvæk er relevant at forholde sig til. Både i et historisk, teoretisk og hverdagsmæssigt perspektiv.

Når Den Østjyske Millionby efter sin død er interessant som omdrejningspunkt for en bog, er det ikke fordi vi forsøger at genoplive DØM. Vi forsøger at genoplive en diskussion af:

- » Den kanoniserede Fingerplan som national planlægningsmatrice og behovet for at formulere alternativer til den klassiske »central place theory,« der stadig virker som tankemodell og forhindrer en tidssvarende forståelse af de netværksstrukturer og den regionalisering, der kendetegner den aktuelle byudvikling.
- » Grundkonflikten mellem de dybe landskabsstrukturer i Østjylland og den fortsatte bysmenvokning langs E45 samt spørgsmålet om, hvordan den fortsatte vækst i trafik, udbygning af bolig- og erhvervsbebyggelse og den vedvarende intensivering af den industrielle fødevarerproduktion kan foregå uden at skade landskabelige og naturmæssige værdier.
- » Hvordan et ensidigt fokus på optimering og intern konkurrence på kommunalt niveau skaber investeringsspil.
- » Hvordan der i høj grad mangler visioner og positive billeder af hverdagslivet, og den bymæssige integration på tværs af kommunegrænser, byer og landskaber,

der allerede foregår, og er forudsætningen for den økonomiske og kulturelle vækst i Østjylland.

- » De utilstrækkelige og tilsyneladende tilfældige trafikpolitiske investeringer, der hindrer en sammenhængende strategi for kobling af byudvikling og udbygning af infrastruktur på regionalt plan.

Bogen leverer ikke definitive svar på, hvordan disse spørgsmål kan løses. Men vi håber, at bogen kan bidrage til en bedre forståelse af den særlige byudvikling, der foregår i Østjylland og de planlægningsmæssige perspektiver som fænomenet Den Østjyske Millionby illustrerer. Håbet er, at bogen kan bidrage til at genoplive diskussionen om regional planlægning og de vidt forskellige landskabelige, erhvervmæssige, kulturelle og geografiske udfordringer Østjylland (Business Region Aarhus) og Hovedstadsområdet (Greater Copenhagen) skal kunne håndtere.

Bogen opsummerer i antologiform en række diskussioner, seminarer og undersøgelser som bogens to redaktører sammen med kollegaer og studerende ved Arkitektskolen Aarhus har været engageret i de seneste 10 år.

I kapitel (1) [→s.16] beskriver Boris Brorman Jensen de planlægningsmæssige perspektiver, som opdagelsen af Den Østjyske Millionby rejser. Kapitlet fokuserer især på Landsplanredegørelsen 2006 og forløbet frem til DØM-projektets administrative og politiske død.

I kapitel (2) [→s.48] beskriver Steen Bo Frandsen i korte træk fortsættelsen på opdagelsen af Jylland fra 1864 og frem til i dag—som afsæt for forståelsen af den »path dependency,« der ligger til grund for den regionale udvikling.

I kapitel 3 [→s.66] beskriver Tom Nielsen, hvordan Østjylland har været set og tænkt fra de tidlige landsplanideer i slutningen af 1950'erne og frem til i dag samt opridsen den overordnede planlægningsmæssige

kontekst for at forstå fænomenet Den Østjyske Millionby

Kapitel 4 [→s.90] er et fotoessay af Claus Peder Pedersen, der med kameraet har været på jagt efter DØM i øjenhøjde. Kapitlet er et portræt af Millionbyen, som den kan findes derude. Teksten der følger billederne diskuterer spørgsmålet om den nye bys usynlighed, og relationen mellem den meget minimale begrebslige forståelse og det hverdagsliv der udfolder sig i praksis.

I kapitel 5 [→s.122] diskuterer Tom Nielsen, hvordan den manglende forståelse af fænomenet Den Østjyske Millionby hænger sammen med et utidsvarende begrebsapparat. DØM sættes her ind i en begrebslig kontekst med referencer til ideer om netværksbyer, som de er blevet formuleret fra 1960'erne og frem.

Kapitel 6 [→s.152] er tænkt som en udgangsreplik og vejviser for den videre diskussion. Mikkel Thelles bidrag relaterer de ovenstående diskussioner til national og international forskning på området.

Bogen har været undervejs i årevis og var aldrig blevet publiceret uden økonomiske håndsrækninger. Vi vil derfor gerne takke Statens Kunstfonds Arkitekturudvalg for den projektstøtte, der muliggjorde den praktiske produktion af bogen. Den samme tak skal lyde til Center for Strategisk Byforskning, som med Realdania i ryggen ligeledes ydede en kærligkommen publikationsstøtte.

Desuden vil vi gerne takke Pernille Stensgaard og Henrik Dahl som i bogprojektets tidlige fase var med til at udvikle ideerne og berige diskussionerne. Bogen var ikke blevet til uden deres bidrag. ←

(1)



Landsplanredegørelsen 2006 satte en overordnet og sammenhængende regulering af væksten i det østjyske bybånd på den landspolitiske dagsorden. Artiklen gennemgår forløbet forud, under og efter, at bestræbelserne på at koordinere by- og landskabsudviklingen i Danmarks andet vækstområde brød sammen. Til grund for Landsplanredegørelsen og det statslige initiativ til en fælles regional planlægning i Østjylland lå dels en række geografiske data der indikerede en funktionel sammensmeltning af de tidligere købstæder fra Randers i nord til Kolding i syd, dels en stigende politisk bekymring for byspredningens begyndende erodering af det Østjyske landskabs karaktertræk. Det statslige initierede dialogprojekt, der skulle lede frem mod en fingerplan for Den Østjyske Millionby brød sammen blandt andet på grund af intern uenighed om den overordnede infrastrukturd udvikling. Den efterfølgende finanskrisen og de aktuelle vækstrater for regionen har klippet DØM over på midten—men artiklen konkludere, at der ikke desto mindre fortsat er behov for en koordineret planlægning af by- og landskabsudviklingen i den østjyske region.

(1) DANMARKSKORT I FORANDRING



Boris Brorman Jensen

Den 11. juni 2006 kunne læsere af Morgenavisen Jyllands-Posten vågne op til nyheden om, at »Danmark er ved at komme i balance. Langs motorvejen E45 fra Randers til Kolding er konturerne af en ny millionby ved at tegne sig«¹ Intet mindre end et nyt kapitel i danmarkshistorien var ifølge Jyllands-Posten blevet åbnet. Hovedstadens historiske status som Danmarks eneste metropol var tilsyneladende blevet udfordret af en begyndende bysammenvoksning i Østjylland, hvis samlede befolkning nu udgjorde mere end én million mennesker. De tidligere selvstændige købstæder fra Randers i nord til Kolding i syd var ifølge geografiske data begyndt at opføre sig som forbundne knudepunkter i et funktionelt sammenhængende bynetværk med E45 som livsnerve. Vækstraten i det østjyske bybånd havde oven i købet længe været relativt større end i hovedstadsregionen, og en overordnet planlægning af en ny østjysk millionby skulle sættes i gang for at sikre både naturværdier og fortsat fremdrift. Med »to næsten ligeværdige vækstcentre«² var en helt ny mental danmarksgеографи således ved at forme sig. For første gang siden 1864 lå Danmarks centrum ikke længere forskudt ude til højre på landkortet.

Baggrunden for den på mange måder sensationelle nyhed var »Det nye Danmarkskort,«³ som daværende miljøminister Connie Hedegaard et par måneder tidligere havde præsenteret i forbindelse med fremlæggelsen af sit oplæg til en ny lands-



Luftfoto fra september 2013 af Randers set fra sydvest. Det ses tydeligt, hvordan E45 og jernbanen overskærer Gudenådalene til højre og venstre i billedet og over store strækninger udgør en næsten uoverstigelig barriere for både dyr og mennesker.

planredegørelse. Hedegaards nye danmarkskort var inddelt i tre forskellige landsdele: et vækstdanmark med to regionale kraftcentre omkring hovedstaden og det østjyske bybånd, et »hæng-på-danmark« i periferien af de to vækstcentre og et Udkantsdanmark i den såkaldte rådne banan fra spidsen af Nordjylland langs vestkysten over Sydfyn til Lolland-Falster. Undertitlen til Hedegaards nye danmarkskort var »Planlægning under nye vilkår« og landsplanredegørelsen repræsenterede på mange punkter et endeligt opgør med tidligere tiders geografiske udligningspolitik. De nye betingelser handlede om at erstatte den hidtidige planlægnings udligningsbestræbelser med nye instrumenter, der skulle afspejle hvad man kaldte for »virkeligheden«⁴ og i stedet understøtte udviklingen af regionale forskelle. Væksten skulle ikke primært udlignes men reguleres, så forskellene mellem by og land ikke forsvandt. Et principielt nyt planlægningsparadigme der for første gang satte en overordnet og sammenhængende regulering af den østjyske byvækst på den politiske dagsorden.

Miljøministeren og hendes embedsmænd så for sig hvordan *»Østjylland er ved at udvikle sig til et sammenhængende område med stor befolkningstilvækst og arbejdsdeling mellem byerne i bybåndet, der strækker sig fra Kolding til Randers. Ja, man kan endda på sigt se konturerne af en ny millionby i Danmark.»*⁵ Landsplanredegørelsen 2006 satte på den måde rammerne for en ny planlægningsdagsorden, der gjorde udviklingen i det østjyske bybånd til en aktuell udfordring, fordi bysammenvoksnin-gen på længere sigt ville opsluge de mellemliggende landskaber. Det havde længe været tydeligt for enhver med blot en smule hukommelse og lokalhistorisk bevidsthed, at karakteren af det åbne land mellem de gamle købstæder Randers, Aarhus, Horsens, Vejle, Fredericia og Kolding i årenes løb var under kraftig transformation. En korridor af nye virksomhedsdomiciler og logistikcentre langs E45, var så småt begyndt at tegne konturen af en form for rygrad ned gennem det østjyske bybånd. Ran-

ders var ved at blive til Aarhus N og strækningen fra Aarhus til Trekantsområdet til ét sammenhængende industrikvarter, der kun lige forsvandt ud af syne i sammenlagt otte minutter ved normal kørsel på E45.⁶ Det var den »virkelighed,« som folkene i Miljøministeriet havde fået øje på. Et begyndende skrækscenarie med det østjyske morænelandskabs omdannelse til et diffust forstads- og industrikvarter uden genkendelige kvaliteter. Et 100 kilometer langt tunnelsyn af anonym betonkasse efter anonym betonkasse kun afbrudt af opmærksomhedskrævende reklameskilte, opklodsede flyvemaskiner og rasteplasser med trøstesløse fast food restauranter. Ukontrolleret vækst uden overordnet planlægning og intet der kunne minde om et styringsprincip á la den københavnske Fingerplan med indbyggede landsskabsstrøg mellem de bebyggede områder.

Det var ikke bare i Miljøministeriet, man var begyndt at tænke over, om der kunne gøres noget ved udviklingen. Året før fremlæggelsen af Landsplanredegørelsen 2006 udgav en gruppe planlæggere, arkitekter og forskere i samarbejde med Vejdirektoratet bogen »Byen, vejen og landskabet—Motorveje til fremtiden.«⁷ Bogen samlede en række fotografiske registreringer og kortlægninger af typiske danske motorvejslandskaber og præsenterede et idékatalog af nye strategier for sammen-tænkning af infrastrukturudbygning, urbanisering og sikring af landskabskvaliteter. Projektet var blandt andet inspireret af hollandske eksempler og udtrykte noget af den samme bekymring som Hedegaard senere formulerede i sin Landsplanredegørelse. Bogens redaktører skriver:

»Der er ikke tidligere gennemført danske analyser af motorvejsbyggeriets konsekvenser for udviklingen af by og landskabet langs med og i samspil med vejene. Veje af denne type kan forventes at tiltrække byfunktioner og have betydning for de nye byområders og eksisterende landskabers karakter, hvilket allerede kan konstateres ved at iagttage udviklingen langs motorvejene i dag. De muligheder, som vejene giver, bidrager med en ny dynamik i



Luftfoto fra september 2013 af Årslev Engsø og Brabrand Ådal med Aarhus by og bugt i baggrunden. Cyklister og gående kan krydse Den Østjyske Motorvej to steder. For dyrelivet er motorvejen en veritabel ringmur. I sommeren 2015 blev der påkørt en sælunge, hvor E45 skærer ådalen.

udviklingen i befolkningens bevægelsesmønstre. Blandt andet på den baggrund har udbygningen af det danske motorvejsnet haft betydning for de danske byer. Virksomheder kappes om at bygge på grundene ved siden af motorvejene, og hvis de fortsætter med det nuværende tempo, vil især strækningerne i Trekantområdet, København og Århus komme til at ligne det, vi lige nu ser omkring Los Angeles i USA. Der ses et ubrudt sammenhængende byområde langs motorvejen—naturen og landskabsoplevelsen er borte.»⁸

Den Østjyske Millionby fik sit navn og officielle bevågenhed i forbindelse med Landsplanredegørelsen 2006, men var på ingen måde Miljøministeriets opfindelse. Den begyndende regionalisering og bysammenvoksning i Østjylland havde været diskuteret i forskellige fagkredse længe før daværende miljøminister Connie Hedegaard besluttede sig for at tage problemstillingen op i landspolitisk sammenhæng. Forarbejdet til Landsplanredegørelsen 2006 og det øgede politiske fokus fra miljøministerens side satte imidlertid skub i opdagelsen af DØM.

Kort før miljøministerens fremlæggelse af Landsplanredegørelsen offentliggjorde Bue Nielsen en gennem mange år centralt placeret embedsmand under Landsplanområdet, Skov- og Naturstyrelsen, de første systematiske kortlægninger af DØM i form af en række geografiske og statistiske beregninger. De abstrakte grafer og kort over vækst i pendlermønstre, folketal og arbejdspladser, der blev publiceret i fagtidsskriftet »Byplan«⁹ gav et klart billede. Den interne pendling mellem byerne i bybåndet var større end pendlingen til oplandet omkring det. Mobilitet og ikke fysiske afstande var med andre ord den nye millionbys indre sammenbindingskraft. Udbuddet af arbejdspladser fulgte stort set tendensen fra Hovedstadsområdet og en nærmere sammenligning med Danmarks største vækstregion synes oplagt. De statiske beregninger viste oven i købet, at Østjylland trods det lavere befolkningstal var den hurtigst voksende byregion i Danmark.¹⁰ De østjyske byer var ifølge de nye data funktionelt set ved at vokse sammen til en ny millionby



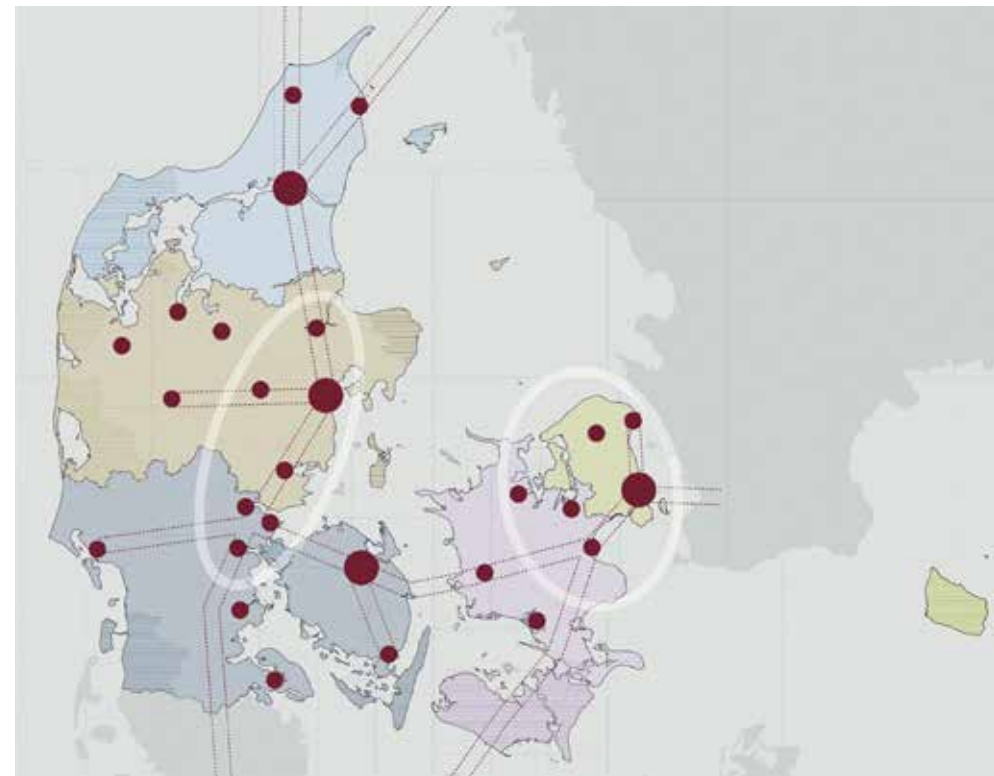
Motorvejsstemning ved Stilling og foden af Illerup Ådal (Foto: Claus Peder Pedersen)



Luftfoto fra september 2013 af Illerup Ådal og offermosen set fra sydvest med Skanderborg by og Sø til højre i billedet. Det historiske naturnetværk klippes over af E45 nord for billedudsnittet. Der er dog udlagt en vildtpassage ved McDonald's og afkørsel 51 Skanderborg N.

med to tyngdepunkter forankret omkring Trekantområdet i syd og Aarhus i nord. Her boede, lidt afhængig af hvordan man afgrænsede arealet, et sted mellem 1,0 og 1,2¹¹ millioner mennesker svarende til en lille fjerdedel af Danmarks befolkning. Regionens samlede befolkningsfremgang var i 2008 på omkring 10.000 svarende til et nyt Vejle og et nyt Horsens på landkortet inden 2030. Geografen Bue Nielsen beskrev med tørre facts, hvordan Østjyllands forholdsvis høje vækst »(...) har gjort landsdelen—eller rettere dens hovedakse fra Randers til Kolding—til et bybånd, som med opland har over en million indbyggere. Der er tegn på, at et samvirke mellem byerne så småt er under udvikling, og at Danmark dermed vil få sin storby nr. 2.«¹²

Spørgsmål om Danmarks storby nr. 2 og et nyt differentieret danmarkskort blev af den ansvarlige for Landsplanredegørelsen, daværende kontorchef i Landsplanafdelingen, Peder Baltzer Nielsen sammen med Connie Hedegaard derfor gjort til et centralt tema. Selvom enhver kunne køre ind i det østjyske vækstområde og ved selvsyn konstatere, at de spredte byområder der med Landsplanredegørelsen 2006 pludselig blev til DØM ikke lignede en millionby, så var sammenligningen mellem befolkningskoncentrationen i Hovedstadsregionen indenfor den reviderede Fingerplan og det østjyske bybånd ikke helt urimelig hverken geografisk eller statistisk set. Den Østjyske Millionby som folkene i Miljøministeriet havde indtegnet på »Det nye Danmarkskort« med en hvid ellipse var halvanden gang længere end Hovedstadsregionen, dækkede over halvt så mange kommuner med halvt så mange indbyggere og var samlet set noget tyndere befolket. Forskellene til trods, så var udviklingen i Hovedstadsområdet og den nyopdagede østjyske millionby på mange måder udtryk for samme tendens. Regionalisering som resultat af demografisk og økonomisk vækst, funktionel integration og høj grad af intern mobilitet imellem tidligere adskilte byer manifesteret ved en begyndende fysisk bysammenvoksning langs E45.



Det nye Danmarkskort med diagram af Danmarks to vækstcentre: Hovedstadsområdet og Den Østjyske Millionby fra Landsplanredegørelsen 2006.



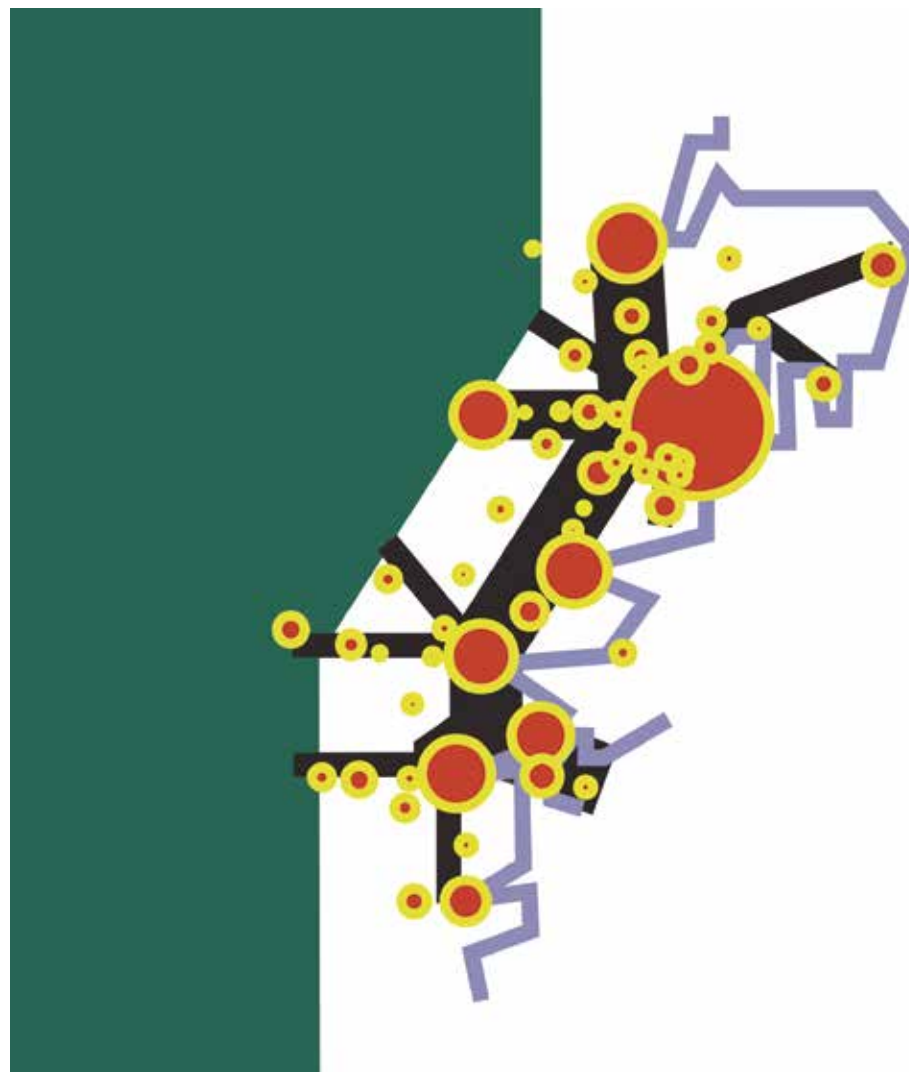
Luftfoto fra september 2013 af Bygholm Ådal set fra vest. Det er Horsens Kommunes overordnede målsætning, at Ådalen »skal være et åbent ådalslandskab med sammenhængende, lysåbne græsningsnatur omkring det uregulerede vandløb,« men E45 skærer drømmen midt over.

EN ZOMBIEMETROPOL?

Det er sjældent, at landsplanredegørelser trækker de helt store avisoverskrifter eller skaber ophedet debat uden for snævre fagkredse. Men Landsplanredegørelsen 2006 var noget af en undtagelse. Den var ambitiøs, bragte noget af den besværlige »virkelighed« ind i planlægningen og formåede at skabe en debat om nogle meget væsentlige spørgsmål for Danmarks fremtidige udvikling. Det nye Danmarkskort som blev tegnet, gjorde det klart, at der var behov for at koordinere planlægningen af byudviklingen i Østjylland—og budskabet blev fulgt op af konkrete initiativer.

Ministerens spindoktorer så sikkert historien om den spirende østjyske millionby som den gode nyhed, der delvis kunne overskygge udmeldingen om, at dele af landet reelt var sat under planmæssig afvikling. Nyhedsværdien i udspillet var under alle omstændigheder så god og frygten blandt de østjyske borgmestre for en mulig statsligt styring i stil med reguleringen indenfor Hovedstadsområdet så stor, at der allerede året efter i 2007 kom et fælles kommunalt ministerielt samarbejde i gang. Den Østjyske Millionby skulle for alvor på tegnebrættet, og et stort anlagt dialogprojekt med deltagelse af de 18 berørte kommuner, repræsentanter fra regionsrådene og ledende embedsmænd fra både Miljø- og Transport- og Energiministeriet blev igangsat under stor pressebevågenhed.¹³

Samarbejdet om en overordnet planlægning løb imidlertid ud i sandet allerede tre år senere. Man fik udarbejdet en række rapporter og en samlet anbefaling med nogle overordnede retningslinjer for by- og landskabsudviklingen i den østjyske vækstregion. Sammenfatningens anbefalinger var klare og forsiden af folderen prydet af et diagram for Danmarks nye millionby. Både ministerier og kommuner var principielt enlige om, at såkaldt »værdifulde landskaber«¹⁴ skulle holdes fri for vækst, og at man skulle undgå korridordannelse langs



Skitse til diagram for Den Østjyske Millionby eller »Vision Østjylland« fra visionsoplægget udarbejdet af styregruppen bag projektet byudvikling i Østjylland august 2008.



Luftfoto fra september 2013 af Den Midtjyske Motorvejs sammenfletning med E45 ved Danmarks Transport Center, DTC nord for Vejle. Det er umuligt at se i dag, men industrikvarteret ved DTC er udspring for de to ådale som løber ud i Vejle Fjord øst og vest for Bredballe.

motorvejene. Istidslandskabets karakteristiske ådale skulle udgøre hovedstrukturen i det regionale naturnetværk og byvæksten skulle koncentreres omkring morænelandskabets flader. Det kommunale selvstyreprincip, den interne konkurrence kommunerne imellem og uenighed om den fremtidige infrastrukturudbygning lukkede imidlertid for bestræbelserne på at komme videre med planlægningen af Danmarks anden vækstmetropol efter overordnede visioner. Samarbejdet strandede især på spørgsmålet om en fælles infrastrukturudvikling. Kommunerne i Trekantsområdet har aldrig været begejstrede for tanken om en Kattegatforbindelse og DØM døde de facto som politisk og planlægningsmæssigt projekt få år efter, at miljøminister Connie Hedegård og hendes embedsmænd havde set Den Østjyske Millionby derude i »virkeligheden.« Realdania og Ugebrevet Mandag Morgen forsøgte i 2012 at genoplive DØM i en mere poetisk-prognostisk version kaldet Freja, med slet skjult henvisning til de særlige naturværdier, som den østjyske byudvikling med konstant appetit æder sig ind på. Ideen om Freja blev introduceret i nationalvisionen »Danmark 2050— Der bli'r et yndigt land, Scenarier for Danmarks grønne fremtid.«¹⁵ I den opfølgende fremtidsvision for hele Danmark anno 2050 hedder det blandt andet: *»Mod vest strækker Freja sig. En over 200 kilometer lang vækstregion, der løber som et bælte ned langs den jyske østkyst, fra Randers i nord, over Århus til Kolding i syd. Den udgør den økonomiske ryggrad i Jylland, har 1.5 mio. indbyggere—og fik sit navn efter »Frejas Sal,« der hentyder til den smukke, danske natur i nationalsangen. Freja er især kendt internationalt som en stærk vind- og bio-klynge.»*¹⁶

Men sådan ser det ikke umiddelbart ud til at gå. Demografien og den økonomiske udvikling har bidt ideen om en samlet østjysk vækstregion fra Randers til Kolding midt over. Forbindelsen mellem vækstmotoren Aarhus i nord og Trekantsområdet i syd er svækket. Den nuværende infrastruktur gør det for besværligt at være daglig pendler i hele bybåndet. Der

er stadig lidt for langt fra Kolding til Aarhus til at de to poler hænger sammen funktionelt og kommunerne omkring Aarhus er nu gået sammen i samarbejdet »Business Region Aarhus.«¹⁷ Trekantområdet har en velfungerende lufthavn og arbejder sammen om at styrke deres industriklynge, mens de drømmer om en udvidet Hærvejsmotorvej, der kan gøre trekantsområdet til et bindeled mellem Midt- og Vestjylland og resten af Europa. Business Region Aarhus arbejder for en Kattegatforbindelse, der vil hægte regionen på Københavns lufthavn. De to interesse-scenarier er modstridende, og der er ingen incitamenter til at hjælpe konkurrenten på vej. Resultatet er, at den fælles forpligtelse til at sikre kommende generationer mulighed for at opleve de østjyske ådales enestående skønhed og naturværdier er skubbet lidt i baggrunden. Landsplanredegørelsens ambitioner om at planlægningen skulle være helhedsorienteret, ske i respekt for naturen, miljøet og landskabet ser ud til at være underlagt de østjyske kommuners lokale og kortsigtede vækststrategier.

Politik handler om magt. Planlægning er et politisk magtredskab og afgivelse af planlægningssoverret er afgivelse af magt. De østjyske kommuner konkurrerer om rangen i hierarkiet efter København. Både infrastruktur- og erhvervsplanlægning er tæt forbundet med kommuners strategiske planer og konkurrence. Den primære fællesinteresse i de involverede østjyske kommuner ser ud at være modstanden mod indgriben fra en central magtinstans og selvforsvar mod en overordnet styring, der paradoksalt nok er med til at fastholde hovedstadens monopolstatus som Danmarks ubestridte centrum. Og så længe jyderne rivaliserer internt forbliver Københavns rolle og magt uanfægtet. Det danske planlægningssystem er ikke gearret til at håndtere udfordringen, og byudviklingen i det østjyske bybånd fortsætter i dag på samme måde som i gamle dage. Uden statens indblanding. Visionen om DØM som et landskabeligt integreret bynetværk døde men fortsætter som ukontrolleret metastase. DØM er blevet til en zombiemetropol.



Luftfoto fra september 2013 af det finmaskede naturnetværk ved Bramdrupdam/Pedersminde nordvest for Kolding. Her har Kolding Kommune forsøgt, at integrere naturnetværkets vandsystem og beskyttelsen af fremtidige drikkevandsreserver med udstykning af et nyt industrivarter.

DEN TILBAGEVÆRENDE UDFORDRING

Situationen giver naturligvis anledning til at spørge, om det i det hele taget giver mening at tale om én østjysk byregion? Er der overhovedet behov for en overordnet planlægning, når de involverede kommuner er enige om selv at varetage egne særinteresser? Det går godt for Østjylland og regionen fortsætter sin markante vækst, der fortsat er relativt større end i Hovedstadsområdet. De fleste flytter dertil helt frivilligt fra andre dele af landet fordi regionen tilbyder et væld af uddannelsesmuligheder, har et stort udbud af arbejdspladser, offentlige servicefaciliteter, kulturelle tilbud og gode rekreative udfoldelsesmuligheder. Kan byudviklingen i Østjylland ikke bare få fred til fortsat at styre sig selv?

Den manglende kommunale iver efter en overordnet planlægning af en sammenhængende østjysk byudvikling i stil med Hovedstadsregionens fingerplan er imidlertid ikke bare et forvaltningsmæssig spil eller en kamp om lokal selvbestemmelse. Det tager selv sagt tid at ændre det mentale danmarkskort. Visionen om et Danmark med to byregioner kræver mere end demografiske indikatorer, statistiske facts og overordnet planlægning. Forestillingen om DØM hvilede på en helt anden geografi og fortælling end Storkøbenhavn. DØM udgjorde en u håndterlig udfordring for både bykonger, byplanlæggere og almindelige borgere. En samlet vision for regionen stiller krav om en udvidet forståelse af hvad en by er, og hvad der definerer et centrum. Hvis drømmen om DØM under nye og reviderede former skal vækkes til live som en fælles vision for sikring af regionens naturnetværk, skal de østjyske kommuner i gang med at komplementere hinanden. De skal dyrke deres oplagte forskelle i stedet for i vid udstrækning at konkurrere på de samme faktorer. For at realisere en mere koordineret, planlagt og måske vigtigst af alt bæredygtig udgave af visionen om Danmarks anden vækstregion, må der udover konkurrence også

være koordinering og samarbejde. Det fordrer en revision af de gamle købstæders roller som egnscenter for et fast opland og en gentænkning af den traditionelle relation mellem bebyggelse og landskab. Især det sidste forhold kræver omtanke, fordi bosætning og mobilitet ikke længere styres efter faste hierarkier af servicecentre. Ankerpunktet for moderne menneskers livsinteresser: arbejde, bolig, sundheds- og dagsinstitutioner, rekreative landskaber, sportsfaciliteter, indkøbsmuligheder osv., osv. ligger ikke nødvendigvis i centrum af de historiske købstæder. En ikke ubetydelig del af østjyderne vil som rigtig mange andre danskere gerne bo i egen bolig tæt ved skov og strand. Det er måske vanskeligt for de enkelte kommuner at se gevinsterne ved et fremtidig bæredygtigt regionalt naturnetværk i Østjylland, men ulemperne ved den nuværende laissez-faire politik er ikke svære at få øje på. Det kræver overordnet planlægning at sikre de tilbageværende naturværdier i den østjyske vækstregion— uanset om den forstås som en sammenhængende millionby eller ej. Det grundlæggende problem er, at den nord-syd gående jyske livsnerve som trækker byudviklingen samtidig skærer istidslandskabets øst-vest gående ådale og vandsystemer over. Og denne grundkonflikt kan ikke løses med en Fingerplan. Der skal en helt anden netværksbaseret model på banen, der sammentænker by- og landskabsudvikling på nye måder. Men det kort og landskabsanalyse materiale, som By og Landskabsstyrelsen i sin tid fik udarbejdet er et rigtig godt udgangspunkt for det videre arbejde med at udvikle en fremsynet regional landskabsplan for Østjylland. Ansvar for at sikre de østjyske landskaber er i sidste ende en national opgave, og der er ingen undskyldninger for at vente længere. ←



Luftfoto fra september 2013 af Vejle set fra syd med Grejsdalen i forgrunden. Den nye parcelhusudstyknig til venstre i billedet følger anbefalingerne i rapporten om landskabsforholdene Østjylland: frihold ådalene for byudvikling. Det har man ikke altid gjort. Heller ikke i Grejsdalen.

- | | | | |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Heidi Plougsgaard, »Østjysk bybånd: Den østjyske metropol,« <i>Morgenavisen Jyllands-Posten</i> , 11. juni, 2006, s. 2. | 8 | ibid. s. 9, |
| 2 | ibid. | 9 | Bue Nielsen: »Den Østjyske Båndby: En ny udfordring for planlægningen,« <i>Byplan</i> 1. Januar, 2006. |
| 3 | http://www.naturstyrelsen.dk/Udgivelser/Aarstal/2006/Landsplanredegoerelse_2006.htm [04.04.2017] | 10 | ibid. s. 81: Figur 1: »Vækst i folketal 1995-2005.« |
| 4 | Det lå implicit i ministeriets oplæg, at centraliseringen af Danmark var drevet af globale kræfter, som det ikke gav mening at dæmme op for. Det synspunkt er senere blevet problematiseret af bl.a. geograf og socialdemokratisk medlem af Folketinget Kaare Dybvad i bogen »Udkantsmyten: Hvordan centraliseringen af Danmark ødelægger vores økonomi og sociale sammenhængskraft.« | 11 | Tallene er fra 2008. |
| 5 | <i>Landsplanredegørelsen 2006: Det nye Danmarks-kort: planlægning under nye vilkår.</i> (Miljøministeriet 2006) s. 20. LP06 findes digitalt på: http://www.naturstyrelsen.dk/Udgivelser/Aarstal/2006/Landsplanredegoerelse_2006.htm | 12 | Nielsen, op. cit., s. 80. |
| 6 | Bebyggelsen langs E45 forsvinder ud af syne i 5 minutter mellem Horsens og Hedensted, 3 minutter mellem Hedensted og Vejle ved almindelig kørsel. | 13 | Odder Kommune trak sig hurtigt, og det endte med at være en gruppe på 17 kommuner, der indgik i dialogssamarbejdet med Staten. |
| 7 | Egebjerg & Simonsen (red.), <i>Byen, Vejen og Landskabet: Motorveje til fremtiden</i> , (Vejdirektoratet, 2005). | 14 | Rapporten om de særligt værdifulde landskaber er tilgængelig i elektronisk form på: http://borisbrorman.dk/web/wp-content/uploads/2015/12/Landskabsforholdstjylland.pdf |
| | | 15 | Se: http://www.realdania.dk/Presse/Nyheder/2012/Rapport2050_270312.aspx [04.04.2017] |
| | | 16 | ibid., s. 20. |
| | | 17 | Se: http://www.businessregionaarhus.dk [04.04.2017] |

(2)



Da Danmark i 1800-tallet blev en lille nationalstat, indrettedes staten og dens infrastruktur på den dominerende hovedstads betingelser. Centralmagten gav ikke plads til en regional politisk repræsentation, og udfaldet af den lange debat om en nørrejysk jernbanes linjeføring blev ikke overraskende en afgang, der imødekom hoved-

stadens interesser. Beslutningen fik konsekvenser for den indre balance i Danmark—og i Nørrejylland. De østjyske byer, frem for alt Aarhus, drog fordel af linjeføringen, der samtidig placerede dem sikkert inden for den nationalstatslige ramme. Midtjylland og halvøens yderkanter blev periferiseret. Denne tilstand blev udfordret af geografen Johannes Humlum i 1960'erne, da han forgæves foreslog en midtjysk motorvej og en radikal afstandtagen fra centraliseringsideologien. Nationalstatens fastlagte balance kom først i krise mod årtusindskiftet, da økonomiske problemer i København og væksten i Øst- og Midtjylland truede det traditionelle magtforhold. De store brobygninger og de københavnske ambitioner om at ekspandere ud af nationalstaten med Øresundsregionen satte spørgsmålstegn ved 1800-tallets orden. Fremkomsten af en befolkningskoncentration langs den jyske østkyst understregede den nye situation. Med Den Østjyske Millionby blev Københavns dominans en overgang udfordret. Fraværet af en regional interesserepræsentation og beslutningsproces forhindrede dog også denne gang en udvikling på jyske præmisser.

(2) JYLLAND PÅ LANGS



Steen Bo Frandsen

Danmark gennemlevede i midten af 1800-tallet et tidsrum, hvor der blev truffet store beslutninger, der fastlagde udviklingen mange årtier frem. Ideen om nationalstaten sejrede, landets indre balance blev redefineret og infrastrukturen lagt i et spor, der blev fulgt i mere end et århundrede. Faktisk blev det altsammen først bragt i spil henimod årtusindskiftet, da vidtgående infrastrukturelle beslutninger om broerne over Storebælt og Øresund signalerede et afgørende skift. Det medførte at selve nationalstatens sammenhængskraft blev tematiseret med opkomsten af helt nye begreber som Øresundsregionen, Udkantsdanmark og Den Østjyske Millionby. Forbindelsen mellem disse begreber og deres plads i en historisk kontekst er emnet for dette kapitel.

Endnu for få årtier siden forekom en befolkningskoncentration i millionstørrelse uden for hovedstadsområdet usandsynlig. Da den pludselig dukkede op i debatten var omfanget og hastigheden af denne ændring overraskende, men selv om bybåndet mellem Kolding og Randers repræsenterede noget nyt og enestående, skyldtes dets fremvækst en udvikling, der rækker et godt stykke tilbage i historien.

En vigtig del af forklaringen skal findes i den danske stats udvikling fra et multietnisk monarki til en national småstat.

FRA STORT TIL SMÅT

Det kontekstløse danmarkskort med kongeriget i et kompakt rektangel med Bornholm placeret i Kattegat var et populært udtryk for den lille nationalstat. Tilgrænsende regioner og rigsfællesskabets fjerne lande forekom ikke, og dermed postulerede den stærkt fokuserede fremstilling en tæt og naturlig sammenhæng mellem kongerigets alt andet end indlysende forbindelse af øer og en langstrakt halvø.

Københavns underlige beliggenhed i danmarkskortets yderste rand er et indicium på en forsvunden kontekst. Den indlysende grund til at lægge et magtcentrum netop der var en centralitet, som ikke fremgår af nutidens kort, der kun viser fragmentet af et rige, der engang var langt større. Københavns rolle som residens skyldtes dels det økonomiske kraftfelt i Øresundsområdet, og dels at kongens riger og lande var knyttet sammen af søveje, der sikrede kongemagtens direkte

adgang til alle rigsdele. Selv da oldenborgerne mistede den ene besiddelse efter den anden, truede det aldrig hovedstadens position. Den blev endda udbygget af de enevældige konger, efter at tabet af Skånelandene i 1658 havde kostet København centraliteten.

[→]
Fig 1.

Den multietniske hovedstadsstilling blev først rystet, da unionen med Norge blev opløst i 1814. Det udløste i efterkrigsårene en alvorlig økonomisk krise, der faldt sammen med en kraftig vækst i Hamborg og en forskubbelse af statens økonomiske tyngdepunkt mod syd. Den udvikling dannede den økonomiske baggrund for de regionale konflikter, der antog en stadig stærkere national karakter fra slutningen af 1830'erne og endte i de to slesvigske krige 1848–50 og 1864. Læses den danske statskrise og den slesvig-holstenske regionalisme i 1800-tallets første halvdel som et angreb på Københavns beherskende rolle, fremstår nationalstaten som det afgørende instrument i det modstød, der genoprettede byens magt omend over et mindre landområde end før.

Danmark blev med nederlaget i 1864 for første gang en nationalstat, og det skabte et stort behov for at genopfinde og genfortælle danmarkshistorien. Ganske som danmarkskortet blev den herefter præsenteret i en form, der ikke levede plads til alt det tabte. Historien blev rettet til, som om den altid havde udspillet sig inden for nutidens grænser. Dermed sejrede en bestemt fortælling, der var tilpasset Danmarks nye situation. Ikke kun historikerne, men hele samfundet var blevet nærsynede og opfattede ikke længere landet i en større kontekst. Ydermere gav Københavns dominerende stilling hele historien et udtalt ødansk perspektiv. Kongemagtens vugge havde stået i Lejre, ødanske slægter havde tegnet en dansk historie, hvor jyske bønder og herremænd optrådte i skurkeroller. Dystre lokaliteter som Grathe Hede og laden i Finderup var suggestive billeder på det mørke kontinent. »Normaldanmark« blev besunget af digterne i form af det smilende ødanske

landskab med bøge ved bølgen blå. Det »rigtige« Danmark var Østdanmark.

Tilrettelæggelsen af nationalstaten havde været i fuld gang under den nationale konflikt med hertugdømmerne. Det var lykkedes de nationalliberale, hvis centralisme ikke lod deres modstandere på enevældens side noget tilbage, at få standset danmarkshistoriens eneste tilløb til en regional beslutningsproces. Den havde taget sin begyndelse i 1832, da kong Frederik 6. besluttede at indkalde fire rådgivende stænderforsamlinger for Holsten, Slesvig, Nørrejylland og Østifterne. De skulle rådgive kongemagten om lovgivningen, men også bidrage til at styrke statsmagtens basis og fremme integrationen af rigets dele.¹ I oppositionens øjne var de en etape mod et parlamentarisk system. Med den fremtrædende liberale oppositionspolitik Orla Lehmann som retorisk spydspids rettedes skytset mod den nørrejyske stænderforsamling, der i den københavnske og dermed nationale offentlighed var kimen til en opløsning af kongerigets enhed. Regionale forsamlinger var ifølge Lehmann et ubetinget onde i Danmark, hvor der ikke fandtes provinser.² Efter fjorten år blev nedlæggelsen af denne første og eneste selvstændige regionale institution definitiv med den grundlovgivende forsamling og grundloven i 1849.

Lukningen rettede et ødelæggende slag mod mulighederne for at artikulere nørrejyske regionale interesser inden for kongeriget. Herefter lod væsentlige spørgsmål om halvøens fremtid sig aldrig igen diskutere og besvare af nørrejyderne selv i et regionalt forum. Beslutningsprocessen flyttede til en fælles rigsdag, hvor flertalsforholdene begunstigede en bestemt fortolkning af den nationale interesse, nemlig den som blev defineret af hovedstadens politiske elite. Denne »nationale« interesse var naturligvis ikke altid i strid med ønskerne i resten af landet, men det blev aldrig regionale interesser i Ringkøbing Amt, Thy, Fyn eller Lolland, der definerede en »dansk« interesse. I hovedreglen blev en københavnsk forståelse af tingene gjort lig den danske.



Fig 1. Kortet over postruter fra 1653–56 viser udover forbindelsen på langs af hele den jyske halvø også, hvordan en »path dependency« har afgjort at hovedinfrastrukturen på langs af Jylland er blevet placeret mod øst.

Det blev demonstreret i 1800-tallets midte, da flere vidtrækkende beslutninger om landets fremtid gik imod midt- og vestjyske positioner. Spørgsmålet om en jysk jernbane og dens linjeføring optog en stor plads i den politiske debat i næsten tyve år. Allerede i 1846 blev der fremsat forslag i den nørrejyske stænderforsamling om en jernbane fra Viborg til Hamborg med henblik på at styrke eksporten og give Vest- og Midtjylland lettere adgang til den store verden. Forslagsstillerne argumenterede økonomisk og liberalt for deres regions interesser, men de undervurderede komplet reaktionen fra hovedstadens nationale opinion. Den fandt ikke, at infrastruktur og mobilitet automatisk var positivt, men ville nøje bestemme, hvor nørrejyderne skulle bevæge sig hen, og til hvem deres produkter skulle sælges. Og det var ikke Hamborg. Nationalliberale politikere og hovedstadspressen mistænkeliggjorde og nedgjorde nørrejyske standpunkter som »unationale« udslag af en snæversynet lokalinteresse. Jernbanen blev kaldt en »studebane.«³

Da regeringen heller ikke ville finansiere projektet, løb det ud i sandet. Efter enevældens fald kom den nørrejyske jernbane igen på dagsordenen. Midt- og vestjyder kæmpede igen for det oprindelige forslag og dets egnsudviklende perspektiver, men i Folketinget kunne de stille endnu mindre op imod alliancen af ødanske interesser og jyske østkystbyer, der ville benytte en jernbane i Nørrejylland til at sammentømre nationalstaten. Resultatet blev derfor det baneforløb, der i store træk stadig eksisterer. De østjyske havnebyer, der i forvejen havde en landevej, blev endnu stærkere forbundet og fik lettere adgang til København gennem den østlige linjeføring.

Der var gode argumenter for den valgte løsning. Over for det regionalt tænkende politikeres ønske om at udvikle og styrke de svage egne, blev der henvist til det langt større befolkningsunderlag og den umiddelbare rentabilitetsfordel langs en jernbane gennem veludviklede egne. Disse modsatrettede prioriteter dukkede

gang på gang op i de planlægningspolitiske diskussioner. Afgørelserne demonstrerede også i dette tilfælde, hvordan den slags beslutninger i reglen får vidtrækkende konsekvenser for eftertiden. Med afgørelsen om jernbanens forløb blev der sendt vigtige signaler om en dansk nationalstats fremtidige udvikling.

Kampagnen imod den »jyske løsning« havde rettet sig mod bestemte regionale interesser og foretrukket andre, der blev defineret som nationale. Tilhængerne af den østlige linjeføring og det eksklusive danske banenet ønskede at forhindre en direkte kontakt med de nordtyske markeder. Den blev på dette tidspunkt allerede stemplet som unational. Det spillede ingen rolle, at vestjyderne samtidig forsøgte at få en havn i Hjørring, der kunne åbne en handelsrute til England.⁴

Beslutningen om at anlægge den nørrejyske jernbane langs østkysten var en helt afgørende sejr for de østdanske interesser, der herefter definerede nationalstaten. Den fastlagde en infrastruktur ud fra København og dermed et hierarki i nationalstaten med hovedstaden i toppen. Magtkoncentrationen var så stor, at der ikke skulle tages hensyn til regionale ønsker. Der fandtes ikke antydning af en modpol og regionale beslutningsprocesser var blevet standset. Stærke modsætninger og forskellige interesser gjorde sig gældende på halvøen, og det er langt fra sikkert, at en fælles platform kunne findes. Men nedlæggelsen af den regionale repræsentation og en effektiv del-og-hersk strategi havde under alle omstændigheder forhindret et alternativ til den centralstatslige model.

De vigtigste østjyske byer blev integreret og sikret en favorabel position i det nye system. I 1901 placerede Aarhus, Randers, Horsens, Vejle, Kolding og Fredericia sig alle blandt de elleve største byer uden for København. Øerne og Sydøstjylland udgjorde en delmængde inden for nationalstaten som de tættest befolkede egne. Derimod var Viborgs rolle som nørrejysk hovedstad definitivt udspillet og den nordjyske kandidat, Aalborg, var blevet sat afgørende tilbage efter Norges tab i 1814

og Limfjordshandelens sammenbrud efter havet brød igennem Agger Tange i 1825.

NØRREJYLLAND I NATIONALSTATEN

Da eksperimentet med regionale beslutningsprocesser endte i 1848, blev den jyske halvø nord for Kongeåen igen helt underordnet centralmagten. Folkestyret havde afløst enevælden, men det ændrede ikke meget i et regionalt perspektiv. Fremskridtene efter 1870 kom også Nørrejylland til gode, og grundlaget for dem blev i vidt omfang lagt i denne del af landet. Landbruget blev udviklet, nye jorde kom under plov, og andelsbevægelsen var i høj grad et nørrejysk fænomen. »Hvad udad tabes skal indad vindes«-ideologien blev omsat i Nørrejylland.

Omstillingen var ikke uden et element af indre kolonisering. Nationalstatens arbejdsdeling styrkede hovedstaden. Landet vest for Valby Bakke blev leverandør af menneskelige ressourcer og fødevarer. En omfattende tilflytning fra »provinser« begyndte, og snart kunne København også kalde sig den vigtigste industriby. De store fremskridt i landbrugsproduktionen og eksporten til Storbritannien blev de vestlige egne vigtigste bidrag til den nye nationalstats udvikling.⁵

Nørrejyllands byer oplevede en fremgangsperiode, og med væksten kom der skred i den indbyrdes størrelsesorden. Afstemningen i den viborgske stænderforsamling om en nørrejysk filial af Nationalbanken med henblik på at afhjælpe penge-manglen i 1836 havde givet et fingerpeg om, hvor udviklingen bar hen, da Aarhus overraskende sejrede efter et spændende udskilningsløb.⁶ Byen var langt fra Nørrejyllands største, men filialbankafgørelsen var den første, der antydede dens potentiale. Siden katapulterede jernbaneafgørelsen og nationalstatens organisation Aarhus op som kongerigets næststørste by. Den udvikling bekræftede den nye nationale ordens sammenhængskraft, for Aarhus voksede ikke i et modsætningsforhold til

hovedstaden, men var fra begyndelsen en integreret del af den nye nationale infrastruktur. Byen profiterede afgørende som det brohoved, centralmagten havde brug for i Jylland. Den naturlige havn og placeringen midt på halvøens østkyst satte alle konkurrenter skakmat.

Den historiske tradition gjorde centralismen til et oplagt valg, og usikkerheden efter 1864 skabte et stort pres for at rykke sammen og vise enighed. Argumenter om regional forfordeling trængte vanskeligt igennem. Decentralisering stod ikke på dagsordenen. Koncentrationen af institutioner i hovedstaden forhindrede, at der opstod konkurrerende byer eller alternative udviklinger. Alligevel var nationalstatens første halve århundrede bestemt ikke fri for indre spændinger med regionale undertoner. Striden om Københavns befæstning, kampen mellem Venstre og Højre samt en god del af højskolebevægelsen repræsenterede alle disse modsætninger, men de udviklede aldrig rivaliteter eller regionalisme, som de kendes fra konflikten i hertugdømmerne eller mange andre lande. Dertil var hovedstaden for stærk, landet for lille og befolkningen for homogen. Der var få politiske muligheder for at udvikle regionalisme i en centraliseret stat som den danske, hvor de indre forskelle måske subjektivt blev opfattet som store, men i en international sammenligning kunne være svære at få øje på. Befolkningen i en småstat som Danmark havde her som med hensyn til indre afstande en stærk tendens til proportionsforvrængning.

Infrastrukturen blev udbygget efter den plan, der prioriterede hensynet til hovedstaden. Til den østjyske længdebane føjede der sig en tværbane fra Fredericia til den nye havn og by i Esbjerg, hvorfra vestvendingen af dansk handel skulle iværksættes. Det var ikke en drøm, der kunne være de vestjyske interesser imod, men i modsætning til 1840'ernes forslag om en havn i Hjørring skulle forbindelsen efter nationale forestillinger ikke være et supplement til hovedlinjen mod syd, men selve hovedvejen.

Omkring 1900 placerede Jylland sig atter iøjnefaldende i offentligheden. En provokerende regional betragtningsmåde tematiserede det jyske i historiske foreninger, tidsskrifter, litteratur og polemik. Store forfattere som Jeppe Aakjær og Johannes V. Jensen fremstod i deres litteratur og den offentlige debat som eksponenter for en jysk egenart. Opinionsdanneren og journalisten Franz von Jessen redigerede tidsskriftet »Jylland.«⁷ Der var intet forknytt eller undertrykt over denne jyskhed, som fandt et forbillede i Steen Steensen Blicher, der i første halvdel af 1800-tallet havde skrevet på jysk og i 1846 forfattet teksten til den jyske nationalmelodi, »Jyden han er stærk og sej,« som først blev trykt efter digterpræstens død. Selv om Nørrejylland nok på afgørende punkter var stærkt provincialiseret i nationalstaten, fejlede indbyggernes selvbevidsthed ikke noget. Den afspejlede den velstand og optimisme, der var kommet til landsdelen efter 1864. Der fandtes en regionalitet, men aldrig nogen regionalisme. Et godt eksempel var partiet Venstre. Det hentede sig kraft i jyske landbrugs egne, hvor modstanden mod Højre og nationalismen var stærk, og partiet stod i opposition til regeringerne og det københavnske establishment. Venstre var ikke et regionalt parti, men det jyske indslag var markant. Parlamentarismens første store politiker efter systemskiftet i 1901 var den vestjyske venstremand I.C. Christensen.

Aarhus stod for Nørrejyllands voksende selvtillid og optimisme. Byen voksede støt. Den enestående havn og rollen som trafikknudepunkt gjorde den til landsdelens vigtigste handelsby. Den store Landsudstilling i 1909 markerede byens krav om at blive betragtet som Jyllands hovedstad og kongerigets næststørste by. Bybilledet var under hastig forandring, og moderne arkitektur ændrede byens fremtoning.⁸ »Jyllands hovedstad« dækkede over en vis regionalitet og profileringsinteresse, men det var aldrig et forsøg på at køre byen i stilling over for hovedstaden.

I 1920 blev nationalstaten fuldstændt med Nordslesvigs indlemmelse, men det

forrykkede ikke kongerigets indre balance. Kongeåen dannede fra gammel tid en tydelig grænse mellem Nørrejylland og Slesvig. Selv om nørrejyderne i høj grad havde været engageret i den nationale kamp for at vinde Slesvig tilbage, havde kampen for »det gamle land« i endnu højere grad mobiliseret hovedstaden, hvor nationalismen altid stod stærkest. Det fik stor betydning for det fremtidige styrkeforhold, at Flensborg forblev tysk. Dermed kom Nordslesvig til Danmark uden en hovedby. Aarhus fik ingen konkurrence på halvøen, selv om den aldrig blev en hovedby for Sønderjylland. Mindeparken for de faldne i Verdenskrigen blev dog placeret i Aarhus som et sjældent eksempel på et nationalt monument opført uden for hovedstaden.

Det gamle regionalt motiverede krav om et jysk universitet blev også rejst i Aarhus, men lige som så mange andre jyske ønsker og initiativer fandt det ingen statslig opbakning. Universitetet blev startet i 1928 på privat initiativ. Først da oprettelsen var en kendsgerning, greb statens skyndsomst ind for at få kontrol med den nye institution. Den blev længe nedladende behandlet, men det jyske universitet lagde ikke en kim til regionalisme, som hovedstadens centralister frygtede. Helt uberettigede var deres bekymringer dog ikke, for Aarhus Universitet udviklede sig til et sted, der drog hovedstadens hegemoni i tvivl.

Med universitetet gjaldt den gamle sandhed, at den som har skal mere gives. Undervisningsinstitutionerne og den dermed forbundne økonomiske aktivitet bidrog til en jævn vækst. Aarhus udviklede sig i 1900-tallets anden halvdel til en magnet for uddannelsessøgende. Byen kastede lidt efter lidt de udtalte komplekser af sig. Stadig flere unge mennesker ønskede at blive i byen efter endt uddannelse, og i 1900-tallets sidste tredjedel etablerede Aarhus sig som et kulturelt centrum. Universitetet bidrog til en selvstændig profil, men ikke mindst musik og film var med til at give Aarhus en fremragende placering. Nils Malmros benyttede aarhusianske lokaliteter og lod sine protagonister tale aarhusiansk. En hel række af populærmusikkens

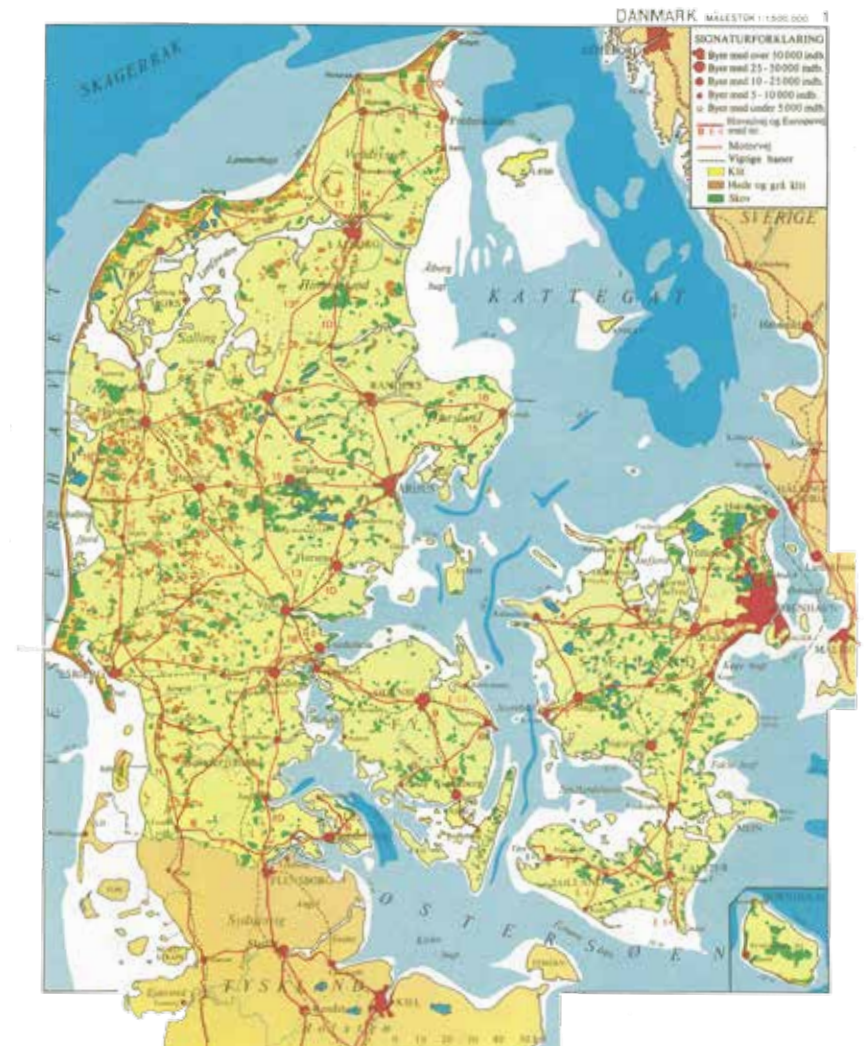


Fig 2. Det kontekstløse Danmarkskort. (Johannes Humlum og Knud Nygård, »Danmark-atlas,« København: Gyldendal, 1976)

vigtigste danske navne havde deres baggrund i Aarhus og kunne synges om byen. Endelig blev også den aarhusianske festuge til en institution.

Den aarhusianske vækst og styrke udfordrede det ikke landets indre balance. Der fandtes ingen tradition for en by, der som næststørst eller endda konkurrent udfordrede den nationale hovedstad, og heller ikke Aarhus besad en udtalt oppositionel lyst til at markere sig. Den lå ikke inde med en »modideologi« og repræsenterede kun i mindre grad en jysk identitet. Dertil var Aarhus alt for meget en del af den nationale struktur, der var kommet i stand i det forrige århundrede. Ideen om Aarhus som »Jyllands hovedstad« vandt aldrig almindelig accept i landsdelen. Byens klare førsteplads lod sig ikke diskutere, men konkurrenter som Aalborg kunne ikke sige sig fri for komplekser, mens det i mange jyske administrative centre længe faldt embedsmændene og borgerskabet lettere at relatere sig til København end til Aarhus. Hvis noget var »typisk« jysk, forstået som anderledes, selvbevidst og trodsigt over for centralmagtens Danmark, skulle det ikke findes i Aarhus. Troen på at man bare kunne selv, når staten alligevel ikke interesserede sig for »provinsen«, var mere levende og konstruktiv i Herning, Holstebro eller Billund.

PENINSULARITET

Nørrejyllandets naturforhold, især halvøen, har præget dens udvikling. Den mere end 500 kilometer lange cimbriske halvø fra Elben til Skagens Odde kendetegnes som andre langstrakte og forholdsvis smalle halvøer ved et fraværende koncentrationspunkt. Den største økonomiske aktivitet foregik langs kysterne, hvor de enkelte byer oftest havde stærkere forbindelser til andre egne, der kunne nås til søs fremfor nabobyerne eller halvøens indre. De vestlige egne orienterede sig mod Nordsøkysterne i Nederlandene, Nordtyskland og De Britiske Øer, de nordlige mod Norge og de østlige mod Østersøen.

Det nærmeste, man kunne komme et samlende punkt, var den historiske hovedstad Viborg, der som et sted inde i landet var uberørt af den udadrettede centrifugale tendens. Påfaldende nok mistede byen den rolle i 1800-tallet, da riget skrumpede gevaldigt ind, og det lille imperiums multietniske centralpunkt tabte sine historiske oplande og til slut kun beherskede en småstat. Mens København fastholdt sin betydning trods den marginale beliggenhed, kunne Viborg ikke redde sin, da Nørrejylland blev reorganiseret efter nationalstatens behov. Det havde i 1830'erne været fuldkommen indlysende at udpege Viborg, hvor Landstinget havde haft hjemme, til at huse den norrøjske stænderforsamling, men det var det sidste valg, der afspejlede byens historiske rolle. Stænderforsamlingen blev nedlagt i 1848, og kun Landsretten og Landsarkivet vidner om fortidens betydning.

Hvor den danske kongemagt i århundreder havde søgt at beherske halvøen i hele dens længde, var nationalstatens mål at skære den over og afbryde den strøm af varer og påvirkninger, der havde bevæget sig gennem den på langs. Den kongerigske og slesvigske del af halvøen skulle ikke mere være halvø men en integreret del af en stat sammen med øerne. Kortegnernes nye Danmarkskort skar brutalt halvøen over og snød betragteren for den erkendelse, at landets vestlige del hang geografisk sammen med en fortsættelse ud over kortets rand. Nationalstaten skulle være indadrettet og samle alle centrumrelationer inden for Danmark. København havde opgivet rollen som multietnisk hovedstad til fordel for at blive en national hovedstad, men den havde også sikret sig et fast tag om resten af landet. Det understregedes af den stærke alliance, der var blevet tømret mellem København og de norrøjske østkystbyer, som den faste kerne i nationalstaten. Så længe man betragtede det kontekstløse danmarkskort, lod der sig ikke opstille et slagkraftigt alternativ til denne forbindelse.

Den første trussel mod nationalstatens fastlagte balance dukkede op med

[←]
Fig 2.

overvejelserne om et dansk medlemskab af Fællesmarkedet fra begyndelsen af 1960'erne. De repræsenterede et skridt bort fra forestillingen om landet som værende nok i sig selv. Mange kredse nærede stor frygt for, at verden udenfor—frem for alt naturligvis den tyske nabo—skulle begynde at blande sig. Da medlemskabet kom i 1973, satte det omgående relationen til Nordtyskland i et nyt lys. Det lykkedes nok den danske regering at trække en motorvejsforbindelse i langdrag, men dette anlægsarbejde antydede dog opkomsten af en ny uro i den danske infrastrukturelle balance.

Den havde allerede været til debat i 1960'erne. Spørgsmål om decentralisering, egnsudvikling, udflytning af statsadministrationen, og balance i landets udvikling dukkede op fra tid til anden, uden at det førte nogen vidtrækkende reformer eller forandringer med sig. De fleste argumenter gentog sig selv, hvilket naturligvis var en konsekvens af, at den realitet de rettede sig imod var uforandret. Direktøren for Egnsudviklingsrådet, Karsten Skat-Rørdam, skrev i artiklen »Vi må vestvendes:« *»Hvis der ikke skabes en bedre balance mellem Øst- og Vestdanmark i erhvervs-mæssig og social henseende, vil vore børnebørn opleve at se områder næsten afkolket, mens København-Nordsjælland til gengæld når op på 2,5 millioner indbyggere [...] Skal udviklingen for alvor »vestvendes«, må navnlig Jylland tilgodeses med bro- og motorvejsanlæg og ved afgørelserne af, hvor statsinstitutioner som f.eks. de højere læreanstalter skal placeres. Også dele af statsadministrationen bør flyttes ud.«*⁹ Beslutninger om at placere nye byer, anlægge havne, fæstninger, veje etc. påvirkede til hver en tid samfundsudviklingen, men først efter Anden Verdenskrig erkendte stadig flere behovet for en omfattende planlægning på landsplan. Storbritannien, Nederlandene og Forbundsrepublikken var længere fremme og ofte skelede til erfaringerne fra ikke mindst de to første lande. Oliefirmaet Esso gav med beslutningen om at bygge et olieraffineri i Kalundborg i 1959 en anledning til at bringe problemet ind i

den offentlige debat. Afgørelsen måtte uundgåeligt sætte gang i en kædereaktion af lokale og nationale forandringer, og det virkede problematisk, at den slags vidtrækkende indgreb kunne overlades til enkeltpersoner eller enkelte virksomhedsinitiativ.¹⁰ Andre anlægsprojekter som Lindøværftet, Danfoss-fabrikkerne og planerne om at udvide Kastrup Lufthavn eller bygge en ny lufthavn på Saltholm trak i samme retning. Overordnet planlægning og styring var blevet en påtrængende nødvendighed.

Planlægningsdebatten optog offentligheden i begyndelsen af 1960'erne, hvor professor i geografi ved Aarhus Universitet, Johannes Humlum, spillede en fremtrædende og kontroversiel rolle. I 1960 foreslog han en omfattende decentralisering og udflytning fra København til Midt- og Vestjylland. Forslaget rummede et alternativt motorvejsforløb, der forudså en linjeføring midt i Jylland frem for en, der fulgte østkysten. Trods betydelig bevågenhed lykkedes det ikke Humlum at sætte sig igennem, og der er fortsat meget delte meninger om hans forslag.¹¹ Interessant er Humlums tanker imidlertid i en dansk regionalpolitisk sammenhæng, fordi de repræsenterede det mest markante og gennemtænkte modspil til den nationalstatslige »path dependency.« Det resulterede i en hidsig konflikt ikke mindst med repræsentanter for centraladministrationen, hvilket i sig selv blot understreger pointen.

[→]
Fig 3.

Med sit forslag til en motorvej genoplivede Humlum den gamle diskussion om halvøens infrastruktur fra 1800-tallets jernbanedebat. Ideen udsprang ikke af en provinsiel tankegang, men inddrog erfaringer, undersøgelser og planer fra andre lande. I de jyske kredse, der i århundredet forinden havde foreslået en jernbane fra Viborg til Hamborg, havde der både ligget et ønske om at få en vej ud til de vigtigste markeder og en begyndende bevidsthed om de regionale udviklingspotentialer, der lå i sådant et anlægsarbejde. For Humlum stod regionaludvikling og udligning af indre skævheder i nationalstaten i forgrunden. Han gjorde sig overvejelser om forbindelser ud af landet,

specielt tilknytningen til en fremtidig tysk motorvej i Slesvig-Holsten, men i forgrunden stod en udviklingsfremmende planlægning i nationalstatsregi. Planen var ikke et udslag af regionalisme. Tværtimod argumenterede Humlum til tider nationalt, når projektet skulle forberede landet mod et kommende pres fra Tyskland i tilfælde af et dansk medlemskab af Fællesmarkedet.

Humlums kampagne for en midtjysk motorvej viste, at afgørelserne i sidste ende var politiske. Han så sit nederlag i et komplot af energiske, lokalpatriotiske, men kortsynede socialdemokratiske borgmestre i de østjyske fjordbyer, en trafikminister valgt i Vejle og en statsminister valgt i Randers. Ved afstemningerne havde alle socialdemokrater uanset valgkreds fulgt den knaldhårde partidisciplin og stemt for den østjyske motorvej. Bedre blev det ikke af, at den midtjyske linjeførings tilhængere heller ikke kunne finde fodslag. De havde ladet sig dividere op i snævre lokalinteresser. Katastrofalt blev det, at Skives socialdemokratiske borgmester fik vedtaget et forslag om, at Jylland foreløbig slet ikke skulle have en motorvej. Endelig havde Vejdirektoratet, der spillede en central rolle i forløbet, fra første færd lagt sig fast på den østlige linjeføring.¹² Motorvejsdiskussionerne i den offentlige debat og folketinget blev heller ikke denne gang behersket af saglige argumenter men af lokale interesser.

Egentlig var det jo netop dem, Humlum ville modarbejde med en plan, der tilgodeså samfundets interesser som helhed. Han måtte dog sande, at selv de bedste intentioner ikke kunne overbevise alle deltagere i det politiske spil. Samfundets helhedsinteresse afhang i sidste ende af, hvorfra den blev betragtet. Naturligvis var Humlums fortolkning af helhedens interesse heller ikke udtryk for en objektiv erkendelse. Planens fortalere var ikke mindre præget af lokalpatriotisme og et snævert ønske om at sikre deres egne byer og landegne en fordel. Humlums skibbrud understregede, at der hverken var politisk vilje eller befolkningsmæssig opbakning bag et projekt, der ville bryde radikalt

med århundreders centralisme eller med den østvendning, der var kernen i det nationale projekt.

Udfaldet var ikke overraskende, men det er værdt at overveje følgerne af beslutningen om endnu engang at prioritere den østvendte udvikling. Humlums negative forventninger til et Østjylland med motorvej gik ikke i opfyldelse. Der skete ikke en »københavnificering« af de jyske byer m.h.t. pladsmangel og barrierer for en industriel-økonomisk udvikling. Derimod udviklede Den Østjyske Millionby sig langs E3 fra Kolding til Randers som en »linear city«, et bybånd, som Humlum havde forestillet sig skulle ligge mellem Kolding og Esbjerg. Selv om han således valgte forkert, viste han et blik for sådanne muligheder, som han blandt andet kunne henvise til planer fra Tyneside-regionen med et 65 kilometer langt bybånd fra Darlington til Newcastle.¹³

Humlum og andre fortalere for en løsning, der gennem politiske beslutninger ville ændre udviklingen i en bestemt retning, kunne ikke stille noget op mod den konsensus og »path dependency«, der allerede var blevet fastlagt tidligere i historien. I endnu højere grad end i 1800-tallet var det svært at modsætte sig det argument, at infrastrukturen måtte prioritere de egne, hvor befolkningstætheden og den økonomiske aktivitet var størst. Med fravalget af den midtjyske motorvej kom det ikke til en industriel udvikling i halvøens indre og vestlige egne af det omfang, som Humlum ville fremkalde. Den østlige linjeføring forstærkede tendensen mod en periferisering—et »udkantsdanmark« om man vil—som havde ligget i kortene siden de tungtvejende beslutninger i 1800-tallet. Den udvikling ramte i endnu højere grad de vestligste og nordligste egne end det midtjyske.

Humlum prioriterede udligning og en gennem planlægning forceret ensudvikling. Disse elementer har spillet en rolle i den politiske debat, men de opnåede aldrig en central placering i statens politiske målsætning som eksempelvis i Norge. En gennemgribende omtænkning af landets struktur og indre balance har



Fig 3. Professor Humlums forslag til bymæssig koncentration langs en midtjysk motorvej. (Fra Johannes Humlum, »Landsplanlægningsproblemer. Med skitse til landsplanlægning i Danmark«, København: 1966)

aldrig været ønskværdig—da slet ikke fra centralmagts side. Hertil føjer sig problemstillingen om det indre regionale styrkeforhold og regioners rolle i det hele taget. Regioner med magt og vidtstrakte planlægningskompetencer ligger en dansk statslig tankegang fjern. En indgroet tro på, at regionale beslutningsprocesser blot fremmer splid og truer enheden, har end ikke den komplette mangel på regionalistisk tankegods i den danske kontekst nogensinde kunnet ryste.

Bag en del af planlægningen og dens fortalere lå der en ambition om ikke kun at styre men at præge udviklingen. For Humlum bød fremtiden på omfattende landindvindingsprojekter, delvis efter nederlandsk forbillede, og på nye byer, der som funktionelle centre skulle udfylde vigtige roller i et nyt gennemplanlagt land. Men mens den akademiske planlægger drømte om en universitets og administrationsby i Lunderskov, en storlufthavn i Gludsted eller en samlende Jyllandsby, realiserede virksomheder som Lego og Danfoss den slags drømme. Billunds og Nordborgs udvikling som centre for succesrige verdensfirmaer fik noget næsten amerikansk over sig—processer, der imidlertid må læses både som følger af en dansk statsstruktur og af en jysk mentalitet, der med den sikre viden om, at der ikke er hjælp eller forståelse at hente fra centralmagten, fører til »private enterprise«-aktioner.

ET NYT DANMARKSKORT VED ÅRTUSINDSKIFTET

Den økonomiske og kulturelle styrkelse af Østjylland i 1900-tallets sidste tredjedel havde det stærkt voksende Aarhus som dynamisk omdrejningspunkt. Om noget tilsvarende ville være sket, hvis en anden udviklingsplan var blevet ført ud i livet, kan ingen vide, men en betydelig del af opsvinget skyldtes nok, at Aarhus havde opbygget en stærk historisk og kulturel kapital siden nationalstatens oprettelse.

Selv om den nye udvikling faktisk skabte en helt ny situation i kongeriget, der ikke tidligere havde kendt tilsvarende

befolkningskoncentrationer eller bevidsthed om egne fortrin og muligheder i en landsdel uden for hovedstadsområdet, ledsagedes udviklingen ikke af en regional endsige regionalistisk ideologi. Der var fortsat ingen regionale institutioner, der kunne koordinere eller formulere de behov, der måtte opstå med den nye udvikling. Derfor blev det i sidste ende heller ikke denne gang vanskeligt at modarbejde en regional udvikling fra centralt hold.

Set fra hovedstaden var den østjyske vækst i befolkningstal og økonomisk formåen et foruroligende tegn, der genkaldte gamle dages frygt for, at København skulle miste eller i hvert fald ende med at dele kontrollen over landet. Den økonomiske vækst i Østjylland foregik parallelt med en københavnsk nedtur, der var fremkaldt af de traditionelle industriers krise, som også kunne ses andre steder i Europa. Der opstod en foruroligende oplevelse af for første gang at sidde med en nævneværdig by uden for hovedstaden. Denne trussel mod den bestående balance i kongeriget befordrede i det mindste den kraftigt opvågnende interesse for en Øresundsregionen med fast forbindelse til Skåne og (gen)erobringen af et opland »hinsidan.« Så indlysende denne interesse måtte være i lyset af den stærke europæiske opvurdering af regioners rolle for integration og økonomisk udvikling i 1980'erne og 1990'erne, ligeså åbenbart brød den med den nationalstatslige konsensus og den orden, der havde tilgodeset hovedstaden siden midten af 1800-tallet. Når hovedstaden kastede sig ud i et projekt, hvis partnere og potentialer først og fremmest lå uden for nationalstatens grænser, kunne det ikke undgå at øge den indre spænding i staten.

Øresundsregionen bragte hovedstaden tilbage i førertrøjen, men dermed blev der for første gang rejst tvivl om den gamle balance fra nationalstatens tilblivelsestid. Selv om væksten i det fjerne Jylland var en udløser for denne nye positionering, kunne initiativet i en dansk kontekst kun udgå fra hovedstaden. Der var ikke en regional opinion, der forlangte en ny diskussion af den indre balance, men det

var derimod hovedstaden, der definerede sin vækstregion ud af nationalstatens territorium. Det satte sig omgående spor i danmarkskortet, der nu ikke længere var kontekstløst. Skånelandene vendte tilbage, og det nationale rektangel blev vendt, så også Bornholm fandt sin rette plads.

Det hørte til de videre perspektiver i dette forsøg på at nydefinere nationalstaten, at de københavnske regionstanker også inddrog Femern-forbindelsen og dermed muligheden for endelig at give Danmark en fast forbindelse til Tyskland, som den københavnske avis Politiken¹⁴ skrev. Med denne infrastrukturelle satsning blev modsætningen til den hidtil gældende tankegang i nationalstaten slået tydeligt fast. Den dansk-tyske grænseregion var aldrig blevet genstand for blot tilnærmelsesvis den opmærksomhed, der nu blev givet den nye grænseregion i Øresund. I Sønderjylland var infrastrukturen underprioriteret og fastholdt på et niveau, der kun kunne være en yderste udkant værdig, fordi den nationale interesse aldrig fandt det attråværdigt, at jyderne skulle mod syd. Bemærkelsesværdigt var det også at motorvejen fra E3 til Sønderborg blev anlagt i et »offentligt-privat partnerskab,« hvilket betød, at den delvis blev finansieret udenom staten. Tilsvarende tvivl og nærighed spillede derimod ikke nogen rolle, når det drejede sig om en direkte forbindelse til Hamborg uden at benytte den jysk-fynske omvej. Både Øresundsregionen og Femernforbindelsen repræsenterede derfor et brud med det kontekstløse Danmark og en nationalstat indrettet på hovedstadens præmisser.

Som i 1800-tallets midte blev ikke kun infrastrukturen men også den administrative struktur diskuteret omkring årtusindskiftet. Der var denne gang ikke tale om at nedlægge regionale repræsentationer, men i høj grad om at forandre regionale interesser i at få en politisk platform. Den såkaldte »strukturereform« lå i forlængelse af en lang tradition for centralmagts indgreb i de administrative inddelinger for at modvirke opkomsten af regionale identiteter og loyaliteter. Metoden er kendt fra andre centralstater—ikke

mindst Frankrig—men har ofte fundet anvendelse i Danmark, hvor eksempelvis herreder forsvandt, og amter blev delt og lagt sammen med jævne mellemrum. Denne gang drejede det sig om økonomisk logik, men også om at hindre en regional beslutningsproces.

Centralmagten spillede igen det gamle del- og hersk spil. Ved at lægge regionshovedstæder i overraskende byer gennemførtes en decentralisering på regionalt niveau, der forhindrede koncentration og regionale magtcentre. Det gjaldt på Sjælland ganske som på Fyn og i Jylland. På den måde lykkedes det eksempelvis at trække Vejle ud af en historisk og geografisk østjysk sammenhæng og ophøje den til en forbløffende hovedstad i en syddansk region, hvis territoriale sammensætning tydeligvis skulle nedbryde traditionelle identiteter. Landkortet blev behandlet mere eller mindre som et tabula rasa, regionerne fik sygehusområdet som deres væsentligste kompetencefelt men ingen reel politisk betydning. De fremstod til sidst mest af alt som det sidste trin på vejen til centralmagts store drøm: Et land uden noget mellemniveau mellem stat og kommune.

Et udfordrende regionalt projekt med to eller maksimalt tre regioner, der kunne skabe dynamik og et modspil til den centralistiske tradition, indlod man sig heller ikke på denne gang. Det kunne ellers have givet en løsning på det europæiske dilemma, at Danmark er for lille som stat og for stor som region. To eller tre danske regioner ville kunne fungere i en europæisk kontekst. En regional beslutningsproces kunne have haft spændende konsekvenser for diskussioner om infrastruktur og planlægning.

Den Østjyske Millionby, by-båndet mellem Kolding og Randers, repræsenterede en helt ny udvikling i Danmark, men netop opkomsten af Øresundsregionen og strukturereformens nye regioner understregede, hvorfor det kun kunne være en luftkastel. Der var af historiske grunde ingen regional beslutningsproces, der kunne fremme eller organisere udviklingen af en anderledes byudvikling på halvøen. Der var heller ingen mulighed

for at udnytte den europæiske politikks chancer for at orientere sig ud af landet, som mange andre regioner i EU har benyttet sig af. Intet regionalt politisk forum kunne eksempelvis rejse krav om en bedre forbindelse til Tyskland, når nu København søgte at udvide sit opland mod øst og knytte sig direkte til metropolregionen ved Elben. En effektiv togforbindelse mellem eksempelvis Aarhus og Hamborg ville lige så lidt som i 1800-tallet nogensinde kunne blive et »nationalt« projekt. Med Femern-forbindelsen søgte København endda at monopolisere den direkte kontakt til Hamborg, som den nationale bevægelse og hovedstadens handelskredse altid havde forhindret jyderne i at få.

Bybåndet kunne ikke blive en del af en korridor til Hamborg, men det kunne heller ikke få nogen plads i en anderledes dansk balance. Strukturreformen sikrede behændigt, at båndet blev skåret over. Den sydlige og nordlige del endte i hver deres region. Den overraskende fremkomst af denne langstrakte byregion, hvis eksistens næppe var gået op for mange, før den blev proklameret, fortæller meget om det danske samfund. Der fandtes ikke nogen »fortælling« eller en sammenhængende jysk regionalitet at gribe tilbage til, og det viste sig snart, at de centrifugale faktorer også denne gang var stærke inden for den østjyske kontekst. Rivaliteter mellem Aarhus og Trekantområdet var de mest iøjnefaldende, og der blev naturligvis pustet til dem med regionsopdelingen. Et andet alternativ til bybåndet, der understregede det manglende fodslag blandt østjyderne, var den også fra et nationalt perspektiv fascinerende variant med en bro over Kattegat. Den ville i givet fald forbinde landets to største centre definitivt gøre landet øst-vest vendt og endegyldigt begrave forestillingen om et Jylland som en selvstændig aktør.

Nutidens infrastrukturelle og regionale debatter må ses i et længere historisk perspektiv for at forstå, hvilke interesser og kræfter der er på spil. Det er ligeledes vigtigt at se udviklingen i lyset af den danske stats centralisme og

fraværet af regionale institutioner og politiske forsamlinger, der kunne formulere og varetage de regionale interesser, som helt sikkert findes uanset den centralstatslige diskurs. Hvis hovedstaden i denne fremstilling er genstand for kritik, skal det kun ses i relation til statens opbygning. Der kan næppe være tvivl om, at København kunne profitere af en klar regional struktur i landet.

De ikke-eksisterende regionale beslutningsprocesser understreger, at Den Østjyske Millionby kun kunne forstås inden for rammerne af det (øst)danske projekt til en sammenhængende nationalstat. Den havde ikke nogen mulighed for at true den københavnske hegemoni. I den forstand er det mere dansk end egentlig jysk. Skulle det være anderledes måtte bybåndets led begynde at forstå dem selv som en sammenhæng og en struktur med en fælles, selvstændig interesse. Det ville nødvendigvis føre til farlige og ubekvemme diskussioner om forbindelserne ud af landet. Som situationen har udviklet sig, er det østjyske vækstområde solidt plantet i den danske nationalstat, mens København har udviklet en Øresundsregion og er i færd med at bygge en Femern-forbindelse, hvis nytte for Danmark som helhed turde være ringe, men som strategisk vil gøre halvøen til en (blind)tarm. Det er en udvikling, der ikke mindst skyldes, at alle relevante beslutninger er blevet truffet centralt. ←

- | | | | |
|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Hans Jensen, <i>De danske stænderforsamlings historie 1830-1848, I-II</i> , (København, 1931-34.) | 8 | Op. cit. Madsen, s. 80 og 212. |
| 2 | Steen Bo Frandsen, <i>Men gives der da Provinser i Danmark? En undersøgelse af den regionale dimension i den danske stat i midten af 1800-tallet</i> , <i>Historie 19,1</i> (København, 1991), s. 129-153. | 9 | <i>Politiken</i> . Citeret efter J. Humlum, »Landsplanlægningsproblemer,« s. 379. |
| 3 | Steen Bo Frandsen, <i>Opdagelsen af Jylland. Den regionale dimension i Danmarkshistorien 1800-64</i> , (Aarhus, 1996.) | 10 | J. Humlum, s. 7; citerer efter »Tidevand,« leder i <i>Politiken</i> 22.7. 1959. |
| 4 | Ibid. Diskussionen om infrastrukturen og den regionale debat i 1800-tallets midte er et gennemgående tema i denne bog. | 11 | Sven Illeris er eksempelvis meget negativ i »Centraladministration og byplanlægning 1938« (Dansk Byplanlaboratorium, 1975) <i>Byplanhistorisk skrift nr. 73</i> , 2014. En positiv vurdering ses fx hos Arne Gaardmand, <i>Plan og politik</i> , (1980.). |
| 5 | Hans Helge Madsen, <i>Skæv og national. Dansk byplanlægning 1830 til 1938</i> , (København, 2009.) | 12 | Op. cit. Humlum, »Landsplanlægningsproblemer,« s. 343-344. |
| 6 | Op. cit., Frandsen, <i>Opdagelsen af Jylland</i> , s. 153. | 13 | Op. cit. Humlum, »Landsplanlægningsproblemer,« s. 32. |
| 7 | <i>Jylland. (1891-1892.)</i> Redigeret af Franz von Jessen. | 14 | <i>Politiken</i> , »Vi har en aftale, Danmark betaler,« 28.2. 2015. |

(3)

Overvejelser om en østjysk storby har været en del af landsplanlægningen siden dens spæde visionsbårne start i slutningen af 1950'erne. Kapitlet sporer og diskuterer, hvordan Østjylland har været forstået, og hvilke forskellige versioner af en østjysk storby, der har været diskuteret igennem de seneste 50 år. Kapitlet beskriver, hvordan en østjysk storby tilbagevendende bringes op som værende vigtig både for væksten i Danmark og for den samlede balance. Alligevel forbliver ideen et planlægningsmæssigt fatamorgana, som hverken centraladministration eller de østjyske kommuner rigtigt forelsker sig i eller formår at gribe.



(3) EN ØSTJYSK STORBY OG PLANEN FOR DANMARK



Tom Nielsen

Hvor det kan hævdes, at Den Østjyske Millionby (DØM) hverken kan ses eller finde politisk og planlægningsmæssig opbakning på nationalt niveau, så har ideerne eller drømmene om en østjysk storby planlægningsmæssigt en historie, der er lige så lang som hele ideen om landsplanlægning.¹ Det samme er landsplanlægningens fokus på at rette »det skæve Danmark« op. Allerede da de tidligste overvejelser om landsplanlægning fandt sted fra slutningen af 1950'erne skete det på baggrund af diskussioner om at balancere udviklingen i Danmark. Egnsudviklingsloven fra 1958 er et resultat af den samme politiske opmærksomhed på hele Danmarks udvikling.² På det tidspunkt var det tydeligt og kunne dokumenteres med statistik, at folk »i årtier flyttede (...) østpå i landet for at få bedre vilkår« og at »(...) det øgede skævheden.«³

En af de tidligst engagerede i landsplandebatten var ingeniør Erik Kaufmann, der med sin landsplanhypotese kickstartede⁴ landsplanarbejdet i Danmark. Kaufmann foreslog sammen med behovet for en landsplanlægning hypotesen om »Stjernebyen,« hvis ide var »at få den stadige vækst i videnskab, teknik, industri, byer og service fordelt i en slags lokale og regionale »skærme.«⁵

Skitsen viser et hierarkisk system med København og Sjællandsregionen som centrum. Herunder ligger ni andre regioner med centerbyer. Skitsen illustrerer en region omkring Aarhus,

[→]
Fig 1.

med Horsens, Silkeborg, Viborg, Randers og Grenå som underbyer. Vejle, Fredericia og Kolding udgør også en region i en plan med det, der på det tidspunkt vel kunne opfattes som det maksimale antal mulige bæredygtige regioner.

Byplanlaboratoriet lancerede som et respons på Kaufmanns »Stjernebyskitse« fire andre modeller, hvor »H-byen« var det mest markante modbillede. Denne skitse peger umiddelbart mere i retning af den byvækst omkring E45, som er en realitet i dag med en deling mellem to centre—Aarhus og Trekantsområdet.

[→]
Fig 2.

I 1960 oprettedes et rådgivende Landsplanudvalg med tilhørende sekretariat. Landsplanlægningen havde helt grundlæggende det formål at skabe grundlaget for en mere koordineret byplanlægning, og at tilvejebringe datagrundlaget for et overblik over udviklingen i Danmark.

Arkitekt Kirsten Andersen spillede en særlig rolle i dette arbejde. Dels som forfatter til »En ny by?«, der udkom i 1962 på opfordring fra Vejle byråd. Her var ideen at skabe en 2. storby i Danmark i Østjyllands sydlige del langs Lillebælt. Diskussionen var affødt af frygten for at Tyskland langsomt ville »suge« penge ud af Danmark. Man kunne derfor tænke sig en stærk storby som modvægt.⁶

Kirsten Andersen var ligeledes pennefører på den billedrulle, som Landsplanudvalget fremstillede i 1963.⁷ Rullen samlede de forskellige ideer om landsplanlægningen herunder de forskellige byer og regioners mulige rolle og samspil. Gaardmand bemærker i »Dansk Byplanlægning 1938–92,« at der ikke siden er fremkommet ideer, som væsentligt udvider denne brede palet af muligheder.

[→]
Fig 3a–f.

Næsten alle modeller viser, at der ikke rigtigt var nogen tvivl hos planlæggerne om, at de store byer ville være drivere og vokse endnu mere. Vækst-agendaen var dengang, som nu, i høj grad i fokus. De forskellige modeller diskuterer til gengæld de forskellige grader af centralisering, og hvilke konsekvenser de

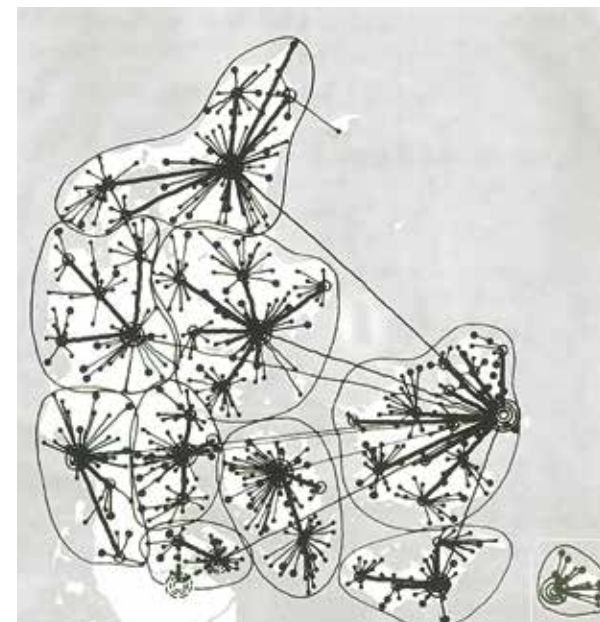


Fig 1. »Stjernebyskitse«, 1959. Erik Kaufmann.
(Kilde: Arne Gaardmand, 1993)

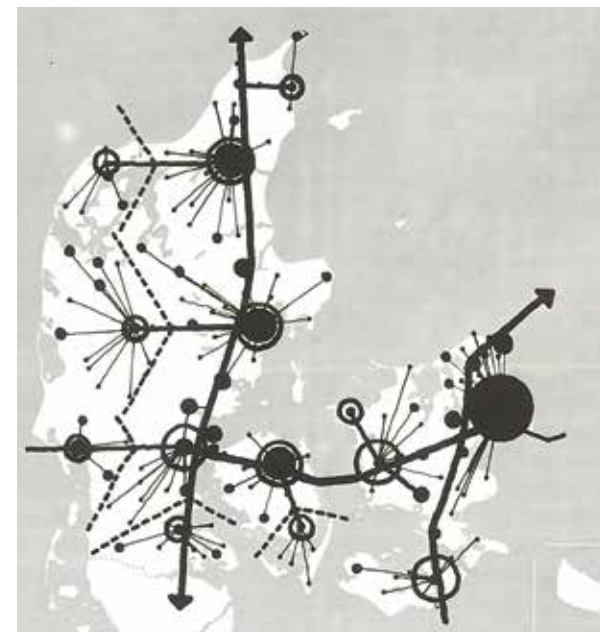


Fig 2. »H-by skitsen«, 1960. Byplans redaktion.
(Kilde Arne Gaardmand 1993)



Fig 3a.



Fig 3b.



Fig 3c.



Fig 3d.

Fig 3a–f. Skitser fra Landsplanudvalgets billedrulle. Kirsten Andersen 1963.

Fig 3a. Byregioner baseret på Stjernebyprincippet, med Østjylland delt i to regioner centreret om Aarhus og Trekantsområdet. Fig 3b. Østjylland som en del af én dansk storby omkring det infrastrukturelle H. Fig 3c. 5 regioner om de 5 største byer. Minder om regionsopdelingen efter 2007. Fig 3d. Østjysk storby fra Kolding til Aarhus, som en af to storbyer i Danmark. Fig 3e. Danmark delt i to regioner underlagt hver sin storby. Aarhus er en mulighed. Fig 3f. Danmark som ultimativt centraliseret og underordnet en Øresundsmetropol.

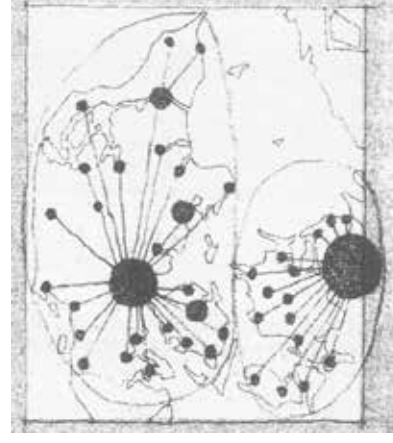
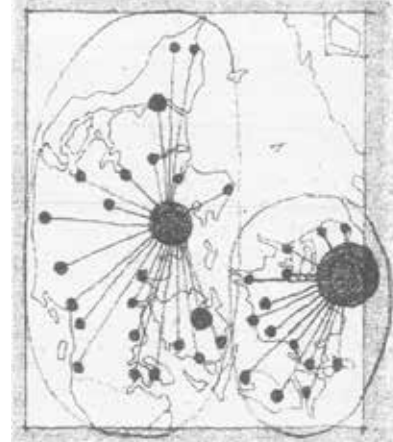
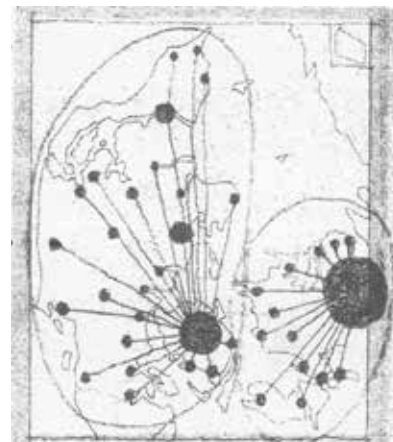


Fig 3e.



Fig 3f.

kan få for byernes udvikling og det samlede »Danmarksbillede.« Skitserne er prægede af det modernistiske planlægningsideals strukturelle og hierarki-orienterede tænkning. Fra ideen om »Have-byen« (Howard, Parker, Unwin, Stein, Wright m.fl) til den mere kontinentale ide om koncentration i satellitbyer (CIAM, Le Corbusier, Hilbersheimer m.fl), til Walter Cristallers »centralstedsteori.« Selvom Christopher Alexander allerede i 1965 med artiklen »A city is not a tree«⁸ kritiserede ideen om, at byer blev set og tænkt som »træer« var planlæggerne i Danmark stadig igennem 1960erne og 70erne optagede af Cristallers hierarkiske centralstedsmode.⁹

Landsplanlægningen kan lidt groft deles op i 2 perioder. Pionerperioden som var intens med mange, store planer og ideer om, at man faktisk kunne og burde planlægge Danmark og samspillet mellem byerne. Denne fase endte lidt forenklet beskrevet med jordlovsafstemningerne i 1963, hvor de borgerlige partier indledte en værdikamp imod planlægningen.¹⁰ Fra midten af 1970erne blev landsplanlægningen formaliseret,¹¹ men dens vitalitet og mod på at tegne Danmark som et billede, der kunne styres efter, var stadig ikke vendt tilbage. Tankegangen var grundlæggende stadig hierarkisk med et bymønster, der skulle servicere hele landet. Hermed fulgte den stadig sporet udlagt med Kaufmanns allerførste landsplanhypotese om Stjernebyerne, men nu i en bureaukratisk version baseret på opgørelser over byernes forskellige funktioner og deres relative kvantitet. I landsplanredegørelsen fra 1982 var Aarhus og Odense fx de eneste landsdelscentre. Mange mellemstore byer blev udpeget som egnscentre. Denne måde at tænke byerne på fortsatte op igennem 1980erne og 90erne.¹²

Men allerede fra slutningen af 1980erne begynder opgøret med lighedstænkningen. Dennis Lund beskriver, hvordan Stallknecht udvalget i 1989—som en del af regeringens forsøg på i ånden fra samtidens fremherskende politiske ideologi om at afbureaukratisere, effektivisere, privatisere og internationa-



Fig 4. Landsplanredegørelse 1992. Europæisk integration og København som eneste storby.

lisere—peger på, at hovedstaden må styrkes. Det følges der op på i den såkaldte Würzen-betænkning fra 1991, hvor der direkte peges på, at der må investeres kraftigt i København for at skabe et internationalt konkurrencedygtigt lokomotiv for resten af landet.¹³

Landsplanredegørelserne fra 1992 og 1997 betoner spørgsmål om europæisk integration. Danmarks planlægning tænkes ud fra EU politikker, og det er ideen om Københavns rolle som forbindelse mellem omverdenen og resten af landet, der fokuseres på, uden at bymønstertænkningen opgives.

Med Landsplanredegørelsen 1992 fulgte publikationen »Danmarks byregioner.« Det tematiske fokus på byregioner kom fra et europæisk perspektiv. Med den øgede integration på statsligt niveau, som accelerationen af EU-samarbejdet pegede på, ville byregionernes evne til at understøtte vækst være det punkt, hvor der kunne konkurreres og differentieres. Der refereres til begrebet »Regionernes Europa« som et nøglebegreb. Landsplanredegørelsen 1992 ser Danmark i et europæisk perspektiv, og herfra ses kun København¹⁴—og resten af Danmark ses fra København.

»Danmarks Byregioner« var en slags bilagspublikation med en grundig økonomisk/geografisk kortlægning af Danmark.¹⁵ Byregionerne i Danmark defineres stadig ud fra bymøn-^[←]sterprincippet, med København som byregion med europæisk ^{Fig 4.} potentiale og herunder 57(!) byregioner baseret på arbejdsmarkedsinddelinger. Østjylland tegner sig på ingen måde markant på trods af, at Aarhus på dette tidspunkt er ved at bevæge sig kraftigt opad i den nye vidensøkonomis betydningshierarki med universitetet som omdrejningspunkt. Dette ses dog ikke i Landsplanen. På de såkaldte profilkort inddelt efter temaer har Aarhus for eksempel under temaet »International orientering« samme profil som Lemvig.¹⁶ 1992 redegørelsen kan defineres som en slags nulpunkt for en østjysk storby i den statslige planlægningsmæssige erkendelse. Dels fordi DØM ikke eksisterede

dengang før det store mobilitetsspring skabt af E45 (den østjyske motorvej blev færdig i 1994), udbredelsen af »den anden bil« og Storebæltsbroen. Men også fordi vi her stadig er langt fra de tidlige landsplanideers mere visionære forestilling om mulige idealsituationer.

[→]
Fig 5.

Miljøminister Svend Auken og Landsplanredegørelsen fra 2000 tog fat på et opgør med bycenterhierarkiet.¹⁷ Fokus lå på udpegelsen af en række byregioner benævnt landsdelscentre, der forsigtigt blev udpeget som en slags »vinderbyer« i det danske bysystem. Men lighedsambitionen var stadig så ud-talt, at Miljøministeriet efter mere eller mindre direkte ordre fra statsminister Poul Nyrup Rasmussen blev sat til at levere begrundelser for, at Holstebro/Struer/Herning/Ikast (Nyrups opstillingskreds) var et samlet landsdelscenter. Trekantsområdet blev i samme ombæring tildelt samme status. Hele landet skulle dækkes.

Landsplanredegørelsen fra 2003 og Miljøminister Hans Christian Schmidt havde fokus på Udkantsdanmark, en tilladelse til at opføre 8000 nye sommerhuse nær kysten skulle forbedre udviklingsmulighederne der, og dermed bidrage til udjævne forskellene mellem Udkantsdanmark og Vækstdanmark.

Men med landsplanredegørelsen 2006 var tiden kommet til et opgør med denne tænkning. Overordnet set kunne det beskrives som den endelige erkendelse af overgangen fra industrisamfund til videnssamfund.¹⁸

EN UDFORDRING FOR DET CENTRALE STED

Det gik tilsyneladende rigtig godt for dansk økonomi i 2006. Det overraskende ved tallene og de statistiske beregninger, som markerede opdagelsen af DØM, var derfor ikke så meget vækstraterne—men snarere selve vækstmønstret. Tallene viste, at de gamle østjyske købstæder ikke længere udgjorde separate

VISION 2025

- Større egns- og kommunecentre
- Landsdelscentre med opland
- Landsdelscentre som netværk med opland
- Statsvejnet
- Hoved- og regionalbanenet
- Internationale trafikakser
- ⬇ Større gods- og passagertransport over landegrænser
- ↔ Betydelige færgeforbindelser mellem landsdele
- Byer større end 25.000 indbyggere

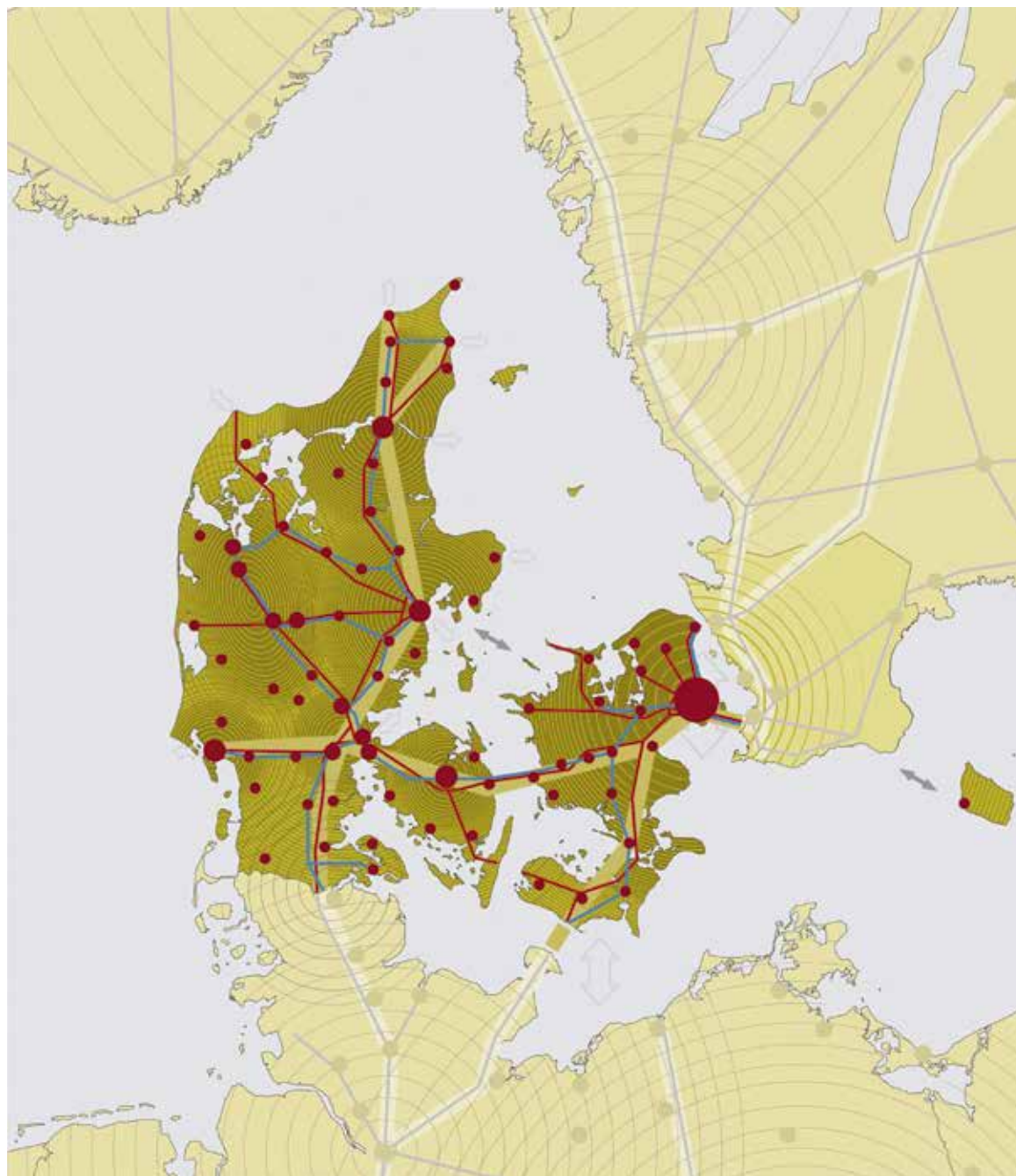


Fig 5. Landsplanredegørelse 2000. Landsdelscentre dækker hele landet.

knudepunkter forbundet af betjenende infrastrukturer. Væksten spredte sig i stedet fra de gamle knudepunkter som en slags metastaser ud i infrastrukturen. Så man på statistik over befolkningsvækst, arbejdspladsernes lokalisering og hverdagspendlingen var en østjysk millionby hverken politisk spin eller en planlæggerdrøm. DØM var udtryk for en ny »virkelighed,« der udfordrede den klassiske bygeografiske centralstedsteori opfattelse af, hvordan byer vokser, spredes og foretager arbejdsdeling.¹⁹ Embedsmanden, der offentliggjorde de første systematiske kortlægninger af DØM i »Byplan«—geografen Bue Nielsen, kom på banen igen nogle år senere:

»Byernes relationer blev tidligere forstået med udgangspunkt i, at byer er centre for personrettet service, som de leverer til deres opland, oplande som er af forskellig størrelse, alt efter hvilken service der er tale om. Det er denne central-stedsmodel for byers relationer, der lå bag planlæggerens udpegning af byer til centre på forskellige niveauer fra landdelscentre til lokalcentre. Byer er imidlertid meget anden end centre for personrettet service. Byerne rummer for eksempel industri, engroshandel, transportvirksomhed og erhvervsrettet service med mere. Sådanne funktioner har tit et langt mere nationalt og internationalt orienteret indkøbs- og afsætningsmønster end de befolkningsrettede serviceerhverv.«²⁰

Centerstrukturen var forældet, og der var ifølge Bue Nielsen behov for en alternativ netværksmodel, hvis man skulle forstå den måde byregionerne fungerede på. Opdagelsen af DØM burde have markeret et paradigmeskifte i dansk planlægning. Det gjorde den bare ikke.

DØM SOM SÆRLIGT PROJEKT

DØM inkluderes i planlægningshistorien med Landsplanredegørelsen fra 2006. Miljøminister Connie Hedegaard ønskede med redegørelsen at italesætte landets ulige eller differentierede

geografi samt det faktum, at Danmark udviklede sig i forskellige tempi, hvor vidt forskellige kulturer og betingelser for livet udfoldede sig inden for den samme nation, men knyttet til forskellige geografiske områder. De (på det tidspunkt) seneste to landsplanredegørelser havde som nævnt ovenfor kredset om sagen. Connie Hedegaard var træt af al den fokus på Udkantsdanmark og ambitionen om at søge at balancere et Danmark, der reelt siden starten af 1990'erne havde været fokuseret på at opgradere København som vækstcenter. Hun var interesseret i at landsplanlægningen afspejlede, understøttede og kvalificerede »virkeligheden« fremfor en slags politisk ønsketænkning og symbolpolitik som det senere også viste sig at »Et Danmark i balance« og Hans Christian Schmidts 8000 sommerhuse til Udkantsdanmark var. For Connie Hedegaard og gruppen bag landsplanen var »virkeligheden« de ovennævnte statistikker om pendlingsregioner, arbejdspladsfordeling med videre. Derfor blev spørgsmålet om Danmarks storby nr. 2, som Bue Nielsen havde rejst i »Byplan« og et differentieret (og ikke for enhver pris balanceret) Danmark gjort til et centralt tema af den ansvarlige for Landsplanredegørelsen, kontorchef i Landsplanafdelingen, Peder Baltzer Nielsen og Connie Hedegaard.

[→]
Se illustration s. 31.

På Landsplanredegørelsens centrale kort beskrives Danmark med to vækstområder Østjylland sammen med Hovedstadsområdet/Øresundsregionen, en række mellemområder og udenom det Udkantsdanmark.

Det var et historisk og modigt skridt af Connie Hedegaard og Landsplanafdelingen på trods af, at en lignende opdeling i tre typer områder, der ligeledes med Hovedstadsområdet og Århus (uden Østjylland) som særlige centre for service og videnserhverv, allerede havde været identificeret i miljøminister Lone Dybkjærs Landsplanredegørelse fra 1989. Selvom der ikke i selve 2006 planen lå en prioritering af nogen af områderne—ideen var, at der skulle planlægges med udgangspunkt i forskellige potentialer, så var det nye, at planen og dens centrale

illustration var tænkt sådan og blev læst sådan. Borgmestre i udkants- og mellemzonerne var ikke glade og udtrykte deres utilfredshed på møder med Connie Hedegaard og hendes folk, når de kom for at overbringe dem det glade budskab om, at de nu blev støttet i at udvikle deres særlige potentialer som ikke baserede sig på vækst i en traditionel forstand.²¹

EN FINGERPLAN FOR ØSTJYLLAND?

Planlæggerne derimod kunne straks danne billeder, når talen faldt på en storby nr. 2. Erfaringerne og idealerne fra Storby nr. 1 lå ikke overraskende ret langt fremme i hovedet på dem. Der blev tænkt bystruktur a la Fingerplanen, altså en kombination af den gamle centralby (håndfladen) og ideen om båndbyen eller den lineære by (fingrene). Der blev drømt om et skinnebåret kollektivt transportnetværk a la s-togssystemet.

Og under alt dette lå den helt grundlæggende diskussion omkring centraliseret statsstyret planlægning overfor kommunal og med hensyn til den større sammenhæng ukoordinerede planlægning som var rødglødende på dette tidspunkt, fordi kommunalreformen stod overfor at skulle implementeres det kommende år. Med kommunalreformen fulgte overgivelsen af hovedansvaret for den fysiske planlægning, inklusive planlægning af det åbne land og beskyttelse af naturområder til kommunerne.

Denne diskussion var og er central, og den blev afgørende for, hvordan den østjyske millionby kom fra start. Eller rettere sagt: Ikke rigtigt kom ud af starthullerne.

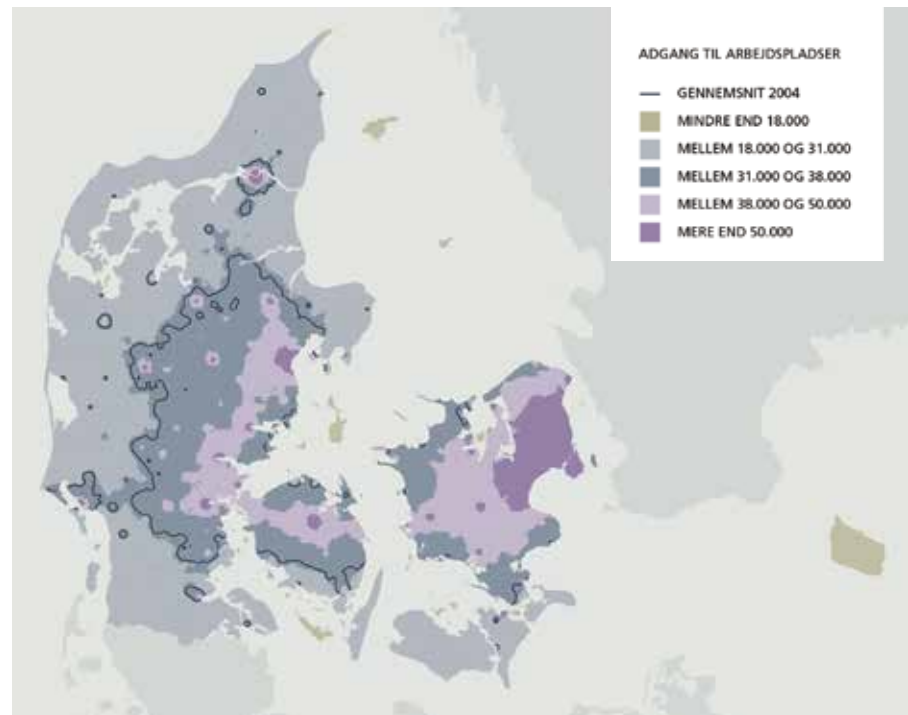


Fig 6. Landsplanredegørelse 2006. Kort over arbejdspladspotentialet 2004. Kilde: Hans Thor Andersen, Sten Engelstoft og Lasse Møller-Jensen, 2005.



Fig 7. Freja. Kilde: Danmark 2050—der bliver et yndigt land

I den følgende Landsplanredegørelse er der ikke rykket afgørende på billedet fra »Landsplanredegørelsen 2006.« I Landsplanredegørelsen fra 2013: »Grøn omstilling—nye muligheder for hele Danmark« beskrives regeringens Danmarksbillede stadig som præget af storbyregionerne—de områder hvori befolkningen i stigende grad bosætter sig. Men DØM er blevet klippet over. Der opereres med »Østjylland Nord« og »Trekantsområdet« som to separate landsplanområder. Når »Den østjyske millionby« aldrig fik folkelig gennemslagskraft og plads i hverdags sproget, er det nok endnu mere tvivlsomt at »Østjylland Nord« vil gøre det. Selve historien om den »magiske million« er væk. Der argumenteres ikke eksplicit for opdelingen og ændringen, men det fremgår af det statistiske materiale, at DØM er knækket over. Da antallet af arbejdspladser i Østjylland Nord—Aarhus området—forstærket stiger sammen med København, mens Trekantsområdet er faldet sammen med det øvrige Sjælland. Der antydes en form for byregionalt udbrud fra landets to største byer. Også på folketal stiger Østjylland Nord hurtigere end Trekantsområdet. Fra 2008–2013 med 4,4% overfor Trekantsområdets 1,6%.²²

I stedet er det visionære arbejde, i stil med nogle af de tanker der blev tænkt i landsplanarbejdets pionertid omkring 1960, igen flyttet udenfor ministeriet og den formelle planlægning. I publikationen »Danmark 2050—der bli'r et yndigt land fra« Mandag Morgen og Realdania Debat, tegnes et nyt tydeligt billede. Der sattes her stadig på to »Vækstmetropoler,« Øresund og Freja, hvor Freja er et forsøg på en poetisk betegnelse for DØM, der i denne vision stadig er en sammenhængende region fra Kolding til Randers: »Frem for byer med ét centrum domineres Danmarkskortet af to store vækstregioner, hvor det klassiske bycentrum er afløst af op til flere bycentre. Tidligere tiders byidentiteter, der var bestemt af bygrænser, er så småt blevet

udvisket,«²³ hedder det i publikationen. På den anden side er heller ikke forfatterne bag Danmark 2050 helt sikre på, om det er en eller 2 regioner. På en illustration om byernes vækst tegner en Århusregion (Århus, Skanderborg, Randers, Horsens, Hedensted, Favrskov, Silkeborg) sig uden Trekantsområdet.²⁴

Dette område er stort set sammenfaldende med de kommuner, der har organiseret sig som Business Region Aarhus, der omfatter 12 kommuner i den østjyske byregion: Favrskov, Hedensted, Horsens, Norddjurs, Odder, Randers, Samsø, Silkeborg, Skanderborg, Syddjurs, Viborg og Aarhus kommuner. I det samarbejde er DØM stadig den anvendte bybetegnelse, på Business Region Aarhus hjemmeside hedder det:

»Den østjyske millionby er Danmarks største vækstcenter uden for hovedstaden. Her er stor livskvalitet, højt kvalificeret arbejdskraft og et stærkt erhvervsliv. Den østjyske millionby er naturligt en arbejdskraftregion hvor borgere, varer og ydelser flyder på tværs. Det skal understøttes med politiske prioriteringer og investeringer. For borgere og virksomheder er kommuneskel underordnede, derfor har områdets politikere etableret et forpligtende samarbejde, om at sikre sammenhængskraft i regionen, så den østjyske millionby også i fremtiden er et interessant sted at bo og drive virksomhed og på den måde bidrager til Danmarks udvikling. Politisk sammenhold og fokus på prioriterede mærkesager. Vi prioriterer projekter i fællesskab. Det betyder at en investering i Business Region Aarhus er en sikker investering i Danmarks vækst. Vi tror på, at en positiv udvikling ét sted i byregionen har sammenhæng til vækst og udvikling andre steder. Vi har en gensidig forståelse af og anerkender den rolle, hver by og kommune spiller for, at byregionen fungerer mest optimalt. Det giver os en stærk følelse af at være i fællesskabet Østjylland. Den østjyske millionby er et interessant sted at bo og drive virksomhed. Det sker i kraft af et stærkt fællesskab.«²⁵

Business Region Aarhus forventer, at der i 2040 vil bo 1 million mennesker bare i dette område, altså uden Trekantsområdet. Det hedder på Business Region Aarhus hjemmeside at:

»Visionen er, at udviklingen i den overordnede fysiske planlægning i Business Region Aarhus understøtter, at byregionen i 2040 er en af Nordeuropas mest dynamiske byregioner med en effektiv infrastruktur, en bæredygtig realisering af byregionens potentialer og en vedvarende stærk vækst i befolkning og arbejdspladser.«²⁶

Som det ser ud 10 år efter DØMs fødsel, er Østjylland Nord/Business Region Aarhus ved at overtage DØM, samtidig med at en mere formel organisation omkring dens planlægning er ved at forme sig. I marts 2016 formuleredes en »Planstrategisk vision for Business Region Aarhus,« hvis formål er at definere en række principper, der kan styrke området som byregion ved at fungere som inspiration til de enkelte kommuners planstrategier og kommuneplaner. Det er en planlægningsgruppe med deltagelse fra de 12 kommuner, der har udarbejdet dokumentet, men der er endnu ikke nogen planlægningsmæssig enhed. Den planstrategiske vision rummer ingen rumlig eller fysisk strukturel ide eller anvisninger af, hvordan sammenhængen og væksten der arbejdes henimod kan realiseres fysisk. En af konsekvenserne af det kom til udtryk i forløbet omkring placeringen af en ny international lufthavn i området—Aarhus Lufthavn. Dagen efter, at en konsulentrapport havde udpeget et område i Skanderborg kommune som den bedste placering i forhold til økonomi, infrastruktur og miljømæssige parametre, afviste Skanderborg kommune at en ny lufthavn kom til at ligge i deres kommune. Igen er det placeringen af infrastruktur der skiller det planlægningsmæssige samarbejde. I dette tilfælde kuriøst nok i forsøget på at undgå ny infrastruktur.

Der er således stadig ingen planlægning eller planlægningsmæssig ramme der, kan bidrage til at styre og kvalificere DØMs videre udvikling. Det betyder til gengæld ikke, at den ikke er en virkelighed, som det i stigende grad er presserende at forholde sig planlægningsmæssigt til. ←

- 2 Kirsten Andersen og Erik Kaufmann: »De første landsplan-år 1959-64.« i *Byplanhistoriske Note 17* (København, Dansk Byplanlaboratorium: 1988), s. 6.
- 3 ibid. s. 9.
- 4 Arne Gaardmand, *Dansk Byplanlægning 1938-1992*, (København, Arkitektens Forlag: 1993).
- 5 Andersen og Kaufmann: op. cit. s. 7.
- 6 Andersen og Kaufmann: op. cit. s. 15.
- 7 Landsplanudvalgets sekretariat, 1963 Rullen viser de »teoretiske planprincipper« man i 1963 kunne forestille sig lå til grund for udarbejdelsen af en landsplan. En kopi af rullen findes på Biblioteket Arkitektskolen Aarhus.
- 8 Christopher Alexander, »A City is Not a Tree«, i *Architectural Forum, Vol 122, No 1*, (April, 1965), s. 58-62.
- 9 Bue Nielsen, »Udfordringer for de mellemstore danske bysamfund,« i *Cittaslow—byudvikling med udsyn og omtanke?* Red: Helle Juul Kristensen, Johs. Nørregaard Frandsen, og Jørgen Møller, (Odense, Syddansk Universitetsforlag: 2010) Kan tilgås på: http://www.plan09.dk/Projekter/Projekter_om_KP09/Svendborg09.htm
- 10 Kirsten Andersen og Elith Juul Møller (red.) »Danmark under forvandling: De store planer og deres skæbne« *Byplanhistorisk Note 40*, (København, Dansk Byplanlaboratorium: 1999).
- 11 Lov om landsplanlægning blev vedtaget i 1974 som en del af planlovsreformeme fra 1970-75. Herunder blev det bestemt at en ny regering skal redegøre for og udføre landsplanlægning. Den første landsplanredogørelse blev afgivet i 1975. Efter planlovsrevisionen i 1992 blev Landsplanredogørelsen som den er i dag noget en ny regering skal udarbejde efter dens tiltrædelse.
- 12 Nielsen, op. cit.
- 13 Dennis Lund, *Dansk Byplanlægning. Den italesatte planlægning 1992-2015*. (Nykøbing, Bogværket: 2016),s. 29-32.
- 14 Miljøministeriet, *Danmark på vej mod år 2018. Resumé og handling. Landsplanredogørelse fra miljøministeren 1992*. (København, Miljøministeriet, 1992).
- 15 Miljøministeriet, *Danmarks Byregioner* (København, Miljøministeriet: 1992).
- 16 ibid. s. 104.
- 17 Peder Baltzer Nielsen, »Landsplanlægningen ved årtusindskiftet og nutidens behov i Hvad gjorde vi ved Danmark?« *Byplanhistorisk skrift nr. 70*, Sven Illeris og Michaela Brüel (Red.) (København, Dansk Byplanlaboratorium: 2012), s. 20.
- 18 Nielsen, op.cit. s. 12: »Vidensamfundet ser simpelthen ud til at have en mere koncentreret geografi end det industrisamfund, der var baseret på faglært og ufaglært arbejdskraft.«
- 19 Walter Christaller, *Central Places in Southern Germany*. (Englewood Cliffs, Prentice-Hall: 1966 [opr. 1933]).
- 20 Bue Nielsen, »Planlægning for byers relationer«, *Byplan Nr. 03* (København, Dansk Byplanlaboratorium: 2009), s. 45.
- 21 Interview foretaget af forfatteren med Peder Baltzer Nielsen i Aalborg, 24. maj 2012.
- 22 Miljøministeriet, *Landsplanredogørelse 2013. Grøn omstilling—nye muligheder for hele Danmark*. (København, Miljøministeriet: 2013), s. 29.
- 23 Mandag Morgen og Realdania Debat, *Danmark 2050—der blir et yndigt land* (København, Mandag Morgen og Realdania Debat: 2012), s. 21.
- 24 ibid. s. 46.
- 25 Business Region Aarhus: »Den Østjyske Millionby:« <http://www.businessregionaarhus.dk/da/Den-oestjyske-millionby.aspx> [01.03.2016]
- 26 Business Region Aarhus: »Plansamarbejde:« <http://www.businessregionaarhus.dk/da/Indsatsomraader/Plansamarbejde.aspx> [01.03.2016]
- 1 Landplanlægning har haft forskellige former for formel status siden begyndelsen i slutningen af 1950erne. Nu er Landsplanredogørelsen formelt set det øverste niveau i den danske planlægning, der desuden indbefatter kommuneplanstrategier, kommuneplaner og lokalplaner (+en serie andre afarter). En landsplanredogørelse skal laves af en ny regering efter hvert nyvalg til folketinget, landsplanredogørelsen er altså regeringens og miljøministerens overvejelser omkring den langsigtede udvikling af Danmark på planlægningsområdet.

(4)

Vi forstår ofte den østjyske millionby ud fra overordnede geografiske og talbaserede analyser. Men de konkrete sansemæssige oplevelser er også vigtige. Kapitlet diskuterer om DØM kan opleves som by med en særlig identitet og kaster et æstetisk fotografisk blik på DØMs by- og landskaber.



(4) PÅ JAGT EFTER DØM



Claus Peder Pedersen
(foto & tekst)

Tom Nielsen &
Boris Brorman Jensen
(tekst)

Lige fra dag ét var Den østjyske Millionby (DØM) bagud på point. Pressedækningen og de mange offentlige reaktioner, der fulgte i kølvandet på fremlæggelsen af Landsplanredegørelsen 2006 og miljøminister Connie Hedegaards nye danmarkskort, efterlod indtrykket af en vis generel skepsis overfor den sensationelle nyhed om Danmarks nye millionby. Læsere af både lokale og landsdækkende aviser kunne i månederne efter »offentliggørelsen« følge med i serie af ironiske rejseberetninger fra det forjættede Østjylland. Journalist Stig Olesen fra JP var en af de første, der tog på ekspedition i det nye mentale landskab:

»Findes Østjylland overhovedet? Jeg mener, hvem har nogensinde smagt berømte østjyske egnsretter, hørt en fælles østjysk dialekt gjort til grin i tv eller set læserbreve i de landsdækkende aviser underskrevet »på vegne af mange vrede østjyder«? Nej vel, og ifølge geografibøgerne afgrænses Østjylland mod vest af noget, der hedder det jyske hovedvandskel, men også det leder man forgæves efter på kortet. Østjylland har dermed noget Atlantisagtigt over sig, og personligt kan jeg ikke komme i tanke om andre end TV 2 Østjylland—populært kaldet TV 2 Østtyskland—samt enkelte spa-rekasser, campingvognsforhandlere og foderstoffirmaer, der i deres navn skilter med dette luftige geografiske tilhørsforhold. »Føler du dig som en ægte østjyde,« spørger jeg forsøgsvis fotografen, da vi drejer fra motorvejen ved Kolding Syd efter at have gennemrejst dette danske fatamorgana. Min kollega svarer ikke.«¹

Opdagelsen af DØM fortsatte med en noget mere åben agenda i artikelsekserien »Den fede pølse« i Weekendavisen (24. juli–7. august, 2008). Her fulgte journalisterne Pernille Stensgaard og Jesper Vind op på en tilsvarende artikelsekserie fra 2006 om »Den Rådne Banan.« Det var i den forbindelse borgmesteren i Thisted, Erik Hove Olesen, navngav den østlige del af Jylland »Den Fede Pølse.« Mindre ironisk og baseret på interviews med en bredere skare østjyder fandt Stensgaard og Vind lidt flere spor af et fænomen, der faktisk eksisterede om ikke andet så som praktisk virkelighed i hverdagslivet.

»Føler folk, de bor i én stor by fra Randers til Kolding? Slet ikke. Men mange opfører sig sådan. »I skulle da være i Randers i aften. Der spiller Bon Jovi,« siger Maria Møs, som serverer på Café Lucca [i Kolding]. »Jeg kender mange, der er taget derop.« Men vi kommer jo lige fra Randers! Østjydernes lette omgang med afstande formindsker pludselig vores odysse til en svipetur.«²

De fleste nyudklækkede indbyggere i DØM var måske lidt mindre anti-regional-patriotiske end Stig Olesen fra JP antydede og havde næppe de store problemer med at opfatte sig selv som geografisk bosiddende i Østjylland. Rigtig mange af den nye fatamorgana-bys indbyggere havde sikkert på forhånd en eller anden hverdagsforbindelse til et andet bycenter end den nærmest beliggende købstad. De fleste var muligvis også ret fortrolige med regionens hovedinfrastruktur motorvej E45 og jernbanen, der forbinder Randers med Kolding på en til to timer afhængig af transportmiddel og trafikintensitet.³ Og mange vil også have oplevet om ikke vandskellet så i hvert fald den landskabelige forskel mellem den vestlige og den østlige side af den jyske højderyg, hvis de har set ud af bilens vindue og ikke bare på et kort. Men Stig Olesen har nok ret i mange af sine betragtninger. Den cirka 130 km lange transportakse udgør ganske givet et fælles østjysk oplevelsesspor, men det er nok de færreste østjyder—nye som gamle—der opfatter sig som indbyggere i en ny sammenvoksende millionby.

Men som en bosætningsanalyse i Skanderborg Kommune fra 2014 lidt overraskende viste, så var 60% af de adspurgte potentielle tilflyttere uvidende om kommunens geografi og hermed ikke klar over, at Skanderborg Kommune består af de gamle kommuner Skanderborg, Ry, Galten og Hørning. De potentielle tilflyttere kunne altså heller ikke definere hvilke byer, der hørte hjemme i kommunen. Som det kommer til udtryk i følgende udsagn:

»Vi opdagede først for alvor, at vi boede i Skanderborg kommune, da jeg skulle føde på Horsens Sygehus«

»Vi valgte Stjær som by og område, og vidste først, at det var Skanderborg kommune, da vi fik brev fra kommunen.«⁴

Det kunne pege på, at det i hvert fald heller ikke er en kommunal identitet, der navigeres efter i området. Måske er det ikke i sig selv overraskende, da kommunalreformen fra 2007 ændrede kommunegrænserne flere steder i området. Men når det nu ikke er kommunerne og eventuelle forskelle i skatteprocenter og kommunal service der navigeres efter, hvad så? Rapporten refererer til undersøgelser i 4 andre kommuner omkring Aarhus (Favrskov, Syddjurs, Horsens, Silkeborg): *»Årsager som familie, arbejde samt den rette bolig er afgørende for bosætningen i de 5 kommuner, og Skanderborg kommune har som den eneste infrastrukturen som en særlig årsag til at flytte til kommunen.«*

Og når man dykker lidt nærmere ned i undersøgelsen, så begynder DØM alligevel at dukke op som lokalitetsfaktor. En familie med to små børn der er flyttet til Skovby siger for eksempel: *»Vi så på flere huse i samme prisklasse rundt om Aarhus ca. 25 min fra Aarhus, da vi begge arbejder i Aarhus. Økonomien betød, at vi så på huse i Hadsten, Silkeborg, Aarhus og den nordlige del af Horsens. Så blev andelslejligheden solgt, og det var presserende at finde en ny bolig, da vi også havde en lille ny på vej. I Skovby fandt vi det rette hus til prisen og en dejlig ny institution til vores søn, og så slog vi til.«⁵*

Selvom det for både journalister og menigmand kunne være svært at kende forskel på virkeligheden i Østjylland før og efter den nye millionby kom til, så var Hedegaard og hendes embedsmænd i ren videnskabelig forstand mere opdagere end opfindere. Opdagelsen af DØM repræsenterede et paradigmeskifte i dansk planlægning. Den danske befolkning var, hvis man skal skærer det ud i pap, blevet introduceret til et nyt bybegreb. En ny geografisk virkelighedsforståelse der stod i skærende kontrast til de konventionelle forestillinger om, hvad en rigtig by var. Om ikke andet så markerede begivenheden i det mindste begyndelsen på opdagelsen af DØM.

Opdagelsen af DØM er i den forstand kun lige begyndt, og der findes endnu ingen kognitive kort, billeder eller metaforer, der med samme kraft som for eksempel Københavns Fingerplan indprenter den nye millionby i den kollektive bevidsthed.

Efter den umiddelbare interesse i 2006 er det ikke meget, man ser eller læser om DØM eller Østjylland i medierne. Når Østjylland nævnes sker det oftest for at karakterisere begivenheder der er fra så små steder, at journalisterne sandsynligvis tænker at en mere generel geografisk betegnelse er på sin plads for at guide modtageren. For eksempel: »*Designkomet fra Østjylland vinder designpris*«, som dr.dk skrev, da det annonceredes at designeren Mark Tan, opvokset i Ry, skulle modtage Kronprinsparrets Stjernedryspris i 2015.⁶ Eller når en erhvervsjendom i Hadsten præsenteres som beliggende i vækstkorridoren Freja.

Dette fænomen antyder en pointe: At DØM skal finde sin karakteristik—identitet ville nogen måske kalde det—fra de små steder, fra de ikke kendte og de steder der ikke allerede har en etableret plads i en national geografisk forståelse. Det bliver derfor måske ikke købstæderne, og slet ikke Aarhus, der kommer til at drive DØM frem som andet end statistik over antal indbyggere, arbejdspladser mv. I stedet er det måske de mindre steder, der må forstå sig selv og deres rolle ved at kigge

omkring og opad i steds- og identitetshierarkiet, og her vil kunne se Østjylland som noget, der er meningsfuldt. Hvis det er tilfældet, er det interessant at prøve at identificere, hvad dette »ikke kendte« kan være. Er det de mange forstadsagtige bebyggelser (både gamle og helt nybyggede) omkring bykerne, er det de små bysamfund (landsbyer, stationsbyer som Ry), er det de umarkante landskaber på morænefladerne? Det er svært helt at forestille sig. Men det er måske en pointe i sig selv. Det er svært at forestille sig noget som »noget« uden en klar afgrænsning, et center eller klart hierarki og en grad af gentagelser af de samme mønstre. En pointe kan det i hvert fald være, at man ligesom andre »rigtige« byer kan tale om DØM ud fra en grundlæggende skelnen mellem karakteristiske og ukarakteristiske steder.

Hvordan ser det karakteristiske DØM ud? Det spørgsmål satte vi os for at besvare gennem en række fotoekskursioner op og ned langs E45. Vi var optaget af at finde DØMs nøglesteder. Steder hvor den nye regionale by manifesterer sig konkret og lokalt. Vi sprang de historiske bycentre over. Vi frygtede bogstaveligt talt, at man ikke ville kunne se DØM for bare huse. At fotografierne herfra ville afspejle forestillingen om den centraliserede by—uanset at by- og havnetransformationer i byer som Vejle og Aarhus naturligvis også må ses som en del af udviklingen af DØM. I stedet ledte vi efter skæringspunkter mellem DØMs hovedårer (E45 og jernbanenettet) og dens naturgrundlag udenfor eller i udkanten af de historiske byer. Vi tænkte, at disse udvekslinger udgør ideologiske konfliktområder mellem naturbevaringsinteresser, infrastruktur og forbundethed samt rekreative muligheder, og derfor ville være et godt udgangspunkt for at lede efter »den nye by.« Den alle disse mennesker flytter til. Og give os svar på spørgsmålet om, hvordan den ser ud.

Det var selvfølgelig på mange måder en naiv idé. DØMs udstrakte geografi, adskilte infrastrukturer og generelle spredthed gjorde det til en udfordring at finde steder, hvor man kunne opleve

og—ikke mindst—fotografere udvekslingen mellem DØMs forskellige lag. Det var let at komme på afveje som på fotografiet til højre, hvor en af artiklens forfattere med stort besvær har kæmpet sig frem gennem en sumpet skovbund i en pittoresk sneklædt ådal lidt udenfor Horsens. Fotografiet formidler af gode grunde ikke den påtrængende motorvejsstøj fra E45 mindre end 100 meter væk. Den stadig mere sumpede åbred gjorde det tilmed umuligt at komme så tæt på motorvejen, at den kunne blive fotograferet bag løvhanget.

Vi kunne altså ved selvsyn ofte bekræfte, at DØMs »stealth«-agtige karakter som planlægningsobjekt også omfatter dens fysiske fremtræden. Men den var svær at afbillede. Indimellem lykkedes det dog. Vi fandt steder, hvor DØMs forskellige lag overlejres eller støder sammen og karakteristiske steder, som kan fotograferes. Der er steder, hvor man fornemmer DØMs udstrækning, hvor voldsomme skalaskift markerer væksten i DØM eller steder, hvor bosætning eller rekreative aktiviteter kultiverer landskabet på nye måder. Fotografierne afsøger specifikke steder og typiske situationer i mødet mellem infrastruktur, landskab, kommercielle og kulturelle knudepunkter samt bosætningsområder med et regionalt DNA, men hævder på ingen måde at skabe et sammenhængende portræt af DØM. De sætter billeder på, men lader det stå åbent, om det er figurationer som E45, ådalene, fingerplansstrukturen Aarhus eller de forbundne købstæder på linje, der kendetegner DØM. Er det alt det andet? Eller er det netop tilstedeværelsen af både figur og grund, der gør det meningsfuldt at forstå DØM som noget at skrive om ikke hjem så ud om?



»Hvor føler I at I bor henne?«

[→s. 116]





















[←s. 99]

»I Aarhus!«

Hanne: »Vi spiller golf i Himmerland og ved Lyngbygaard. Min ældste søn bor nede ved Skanderborg. Der smutter jeg af og til ned.«

Svend: »Vi kører også den anden vej mod Rønde. Jeg har en datter, der bor i ved Følle Strand. Hende kan jeg se over til herfra. Det tager kun 20 minutter at tage til Tirstrup, og det er da også dejligt, men det er ikke det, der er afgørende. 9 ud af 10 gange vi flyver, er det fra Billund.

Men det, at vi er meget hurtigt på motorvejen, synes jeg er en enorm fordel. Det tager kun 5 minutter. I det daglige synes jeg, det er en rigtig rigtig god ting.«

Hanne: »Da jeg boede i Mårslet handlede det om gode muligheder for børnepasning og en god skole, men også nærheden til Aarhus på grund af uddannelsesmulighederne for ungerne. De kunne hurtigt selv tage ind til byen. Men nu er det nogle andre faktorer, der er vigtige. Vi er blevet lidt grå i toppen. Det betyder ret meget for mig, at jeg kom tilbage til Aarhus kommune. Det gjorde det også fordi, at så vidste vi, at vi hørte til Skejby Universitetshospital. Da vi boede i Hornslet ville de jo indlægge os i Randers.«

Svend: »Vi har en familie her i Siloetten, der boede i Randers, men flyttede hertil for at være sikker på ikke at skulle til Randers Sygehus, hvis de blev syge. Og de har helbredsproblemer. Det aspekt er rigtig vigtigt. De har også deres børn i Aarhus, og det har også hjulpet dem hertil, men det andet har været meget vigtigt.«

(Interview med Svend og Hanne, beboere i Siloetten i Løgten Juli 2012.) ←

- 1 Stig Olesen, »E45: Livsnerven,« *Morgenavisen Jyllands-Posten*, (11. juni, 2006), s. 2
- 2 Pernille Stensgaard og Jesper Vind, »Den fede pølse IV,« *Weekendavisen* (Nr. 32, d. 8.–14. august, 2008)
- 3 Randers C til Kolding C med tog tager 2 timer og 13 minutter med den hurtigste togforbindelse. Samme tur i bil tager ifølge www.krak.dk 1 time og 23 minutter. Turen fra Randers S til Kolding N i bil ad E45 tager 1 time og 9 minutter.
- 4 Jesper Bo Jensen og Marianne Levinsen, *Rapport om bosætning og boligbehov i Skanderborg Kommune*, (København, Fremforsk—Center for Fremtidforskning: 2014), s. 25
- 5 *ibid.*, s. 23
- 6 »DR Kultur,«: <http://www.dr.dk/nyheder/kultur/designkomet-fra-oestjylland-vinder-kongelig-talentpris> [01.03.2017]

(5)



Begrebet »Millionby« er centralt i benævnelsen af denne bogs emne. Det var netop ideen om en anden millionby, der for en stund gjorde Østjylland sexet og debatværdig i 2007. Men begrebet er upræcist. Det var ikke det rent kvantitative, der var essensen af diskussionen, men på dansk har vi ikke et særligt præcist vokabularium, der kan bruges om nutidige byer. De fleste af begreberne peger bagud eller er hentet i en udenlandsk kontekst, der ikke uden videre kan overføres. Dette kapitel gør rede for fænomenet Den Østjyske Millionbys umiddelbare begrebslige kontekst. Herudover introduceres et par bud på mere positive eller fremadrettede billeder, der måske kan bruges i arbejdet med at forstå den fremadvoksende by.

(5) UDEN BEGREB OM BYEN



Tom Nielsen

Miljøministeren og de folk, der arbejdede med Landsplanredegørelsen 2006, så korridordannelsen langs den Østjyske motorvej som en begyndende æstetisk og planlægningsmæssig degenerering. Det hed i Landsplanredegørelsen: »I mange vækstområder sker der en gradvis nedbrydning af grænserne mellem by og land. Når først en by har brudt landskabet, er æstetikken ændret for altid. Den udvikling skal styres. Vi skal undgå utilsigtet byspredning.«¹

Østjylland var på vej lige lukt i det helvede som i planlæggerkredse ofte beskrives med det amerikanske begreb »sprawl«—det værste skældsord i nutidig by- og landskabsplanlægning.² Miljøminister Connie Hedegaard selv brugte en reference til Costa-del-Sol for at beskrive, hvad vi var oppe imod: »Men mit standpunkt er, at hvis ikke vi i Danmark har en planlægning af en vis styrke, så bliver det noget rod. Det skal ikke være som i Sydspanien, hvor det hele flyder sammen. Vi skal kunne kende forskel på by og land—også fremover.«³

De ord og billeder, vi bruger til at beskrive en situation, er centrale både for vores forståelse, men også for de muligheder vi kan se, og det vi kan finde på at gøre for at ændre situationen.

Den krise som DØMs tilsynekomst skabte, relaterer sig i høj grad til spørgsmålet om vores forståelse og indre billeder af, hvad en by og et landskab overhoved er. Diskussionen om DØM viser desuden en mere generel begrebslig krise. Vi har ikke fået etableret nye stabile og bredt anvendte begreber for

hvad byer og landskaber er, selvom områder som DØM har undergået store forandringer de seneste 20 år. En periode, hvor en stigende adgang til kommunikationsteknologi grundlæggende har ændret måden, langt de fleste lever og strukturerer deres hverdag på. Det by- og planlægningsbegreb som byregionen i Østjylland i udgangspunktet blev anskuet med efterlod ikke rum for positivt at forstå, hvilke muligheder og udfordringer udviklingen bragte, samt hvilke krav til en ændret planlægningspraksis den fordrede. Det efterlod derfor dem, der stod med formidlingsopgaven og faciliteringen af det efterfølgende dialogprojekt omkring planlægningen med de 18 kommuner med en meget svær opgave. Det blev ikke ekspliciteret præcis, hvad i Sydspanien ministeren tænkte på. Men billedet af en byudvikling helt uden planlægning blev fremmanet.

I Danmark findes der kun et idealbillede af en byregion: Hovedstadens Fingerplan. Den blev fremsat i 1947 på baggrund af en modernistisk haveby-tænkning, der baserede sig på en forestilling om byen udviklet af arkitekter og planlæggere i Frankrig, Tyskland og ikke mindst England i 1930'erne. I Fingerplanen udvikledes en særlig variant, der ikke adskiller havebyerne som satellitter, men forbinder dem med det historiske center som kontinuerede bybånd omkring infrastruktur. En af udfordringerne ved at bruge Fingerplanens meget klare billede i dag er, at transport- og kommunikationsteknologien og ikke mindst relationen mellem mobilitet og lokalisering var radikalt anderledes i 1940'erne. Selvom Fingerplanen på mange måder har vist sig langtidsholdbar så er den baseret på en forståelse af byen som noget, der følger en model med et klart og stærkt center. Man kan kalde den en »metropolitan« model, der følger et klart hierarki omkring den gamle metropol som absolut center. I Østjylland er der ikke sådan et klart historisk betinget hierarki. DØMs indbyggere forholder sig i høj grad funktionelt (hvad har jeg brug for), rationelt (hvor får jeg det nemmest eller hurtigst) og æstetisk (hvad giver mig

den bedste oplevelse) til deres brug af byerne. Det giver et stort antal forskellige muligheder og ruter.

Udenfor Danmark er der til gengæld inspiration at hente. Siden engang i 1990'erne har det meste af den teoretiske by-litteratur taget udgangspunkt i at eksplosionen i adgangen til og brugen mobilitets- og kommunikationsteknologi har medført, at vi må forstå byerne og brugen af dem på en helt ny måde. Det, der tidligere definerede byer, er simpelthen ikke længere bestemmende for deres styrke eller karakter. Det gælder konkrete fysiske afstande, størrelsen og arten af det fysiske territorie de dominerer og lever af. Som konsekvens af dette er mange forskellige bybegreber blevet født i denne periode: »Den diffuse by,« »metapolen,« »netværksbyen,« »den globale by,« »100milsbyen,« »mellembyen« med flere.⁴ Hvis man skulle forstå dem under en samlebetegnelse, kunne begrebet netværksbyen være passende. Det er teorier, der forsøger at forstå og beskrive byen med udgangspunkt i en netværks-metafor, hvor interessen er på dynamikken, relationerne og den funktionelle integration mellem steder, byer, bydele og landskabselementer snarere end på delene i sig selv. Et andet fællestræk er, at infrastrukturen og forbindelser, fysiske såvel som virtuelle, der forbinder disse dele og steder med hinanden, ses som konstituerende for dem. Netværksbyteorier er tæt knyttet til eksplosionen i både fysisk transport og telekommunikation, da det netop er disse, der gør det relevant at se steder adskilt af distancer, der ikke lige kan overkommes til fods men alligevel være en del af de samme urbane systemer og bymenneskers hverdagsliv.

De første byggesten til netværksteoriene blev lagt af forskere, der studerede byudviklingen og udviklingen i sociale praksisser i 1960'ernes USA. Tidlig litteratur omfatter den franske geograf Jean Gottmanns »Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States,«⁵ der beskrev, hvordan de store metropoler fra Boston til Washington i den periode i stigende grad integreredes til én byregion. Det kaldte

han en megalopolis for at understrege at den indeholdt flere metropoler i sig. Den amerikanske geograf Melwyn Webber var ligeledes med til at sætte spørgsmålstegn ved ideen om territorialt veldefinerede byer. I 1964 bemærkede han om byen:

»[...] det er nu ved at blive klart, at det er tilgængelighedsaspektet snarere end nærhedsaspektet af begrebet »sted,« der er den nødvendige betingelse for byen. Eftersom tilgængelighed til stadighed bliver yderligere løsrevet fra konkrete fysisk tilstedeværelse, betyder det at bo sammen på et konkret territorie—hvad enten det er et bykvarter, en forstad, en metropol, en region eller en nation—stadigt mindre for opretholdelsen af sociale fællesskaber.«⁶

I USA havde en større del af befolkningen tidligere og i større omfang end andre steder i verden adgang til telekommunikation og mobilitetsteknologier som biler og billige indenrigsfly. Men i takt med disse teknologier blev udbredt og efterhånden suppleret med eksempelvis internet og mobiltelefon accelererede udviklingen.⁷

Da den direkte sammenhæng mellem de sociale og de fysiske forandringer, som en følge af den teknologiske udvikling blev teoretiseret, førte det til en sprængning eller differentiering af bybegrebet. Hvad mente man egentlig, når man sagde by: En stor industriby? En købstad? En forstadsenklave? Eller kun noget der havde en vis form for tæthed af mennesker og økonomiske aktiviteter? Et centralt spørgsmål var afledt af dette: Hvad mener vi med »tæt,« og hvor relativ er denne tæthed. Med teknologi der ændrer betydningen af fysisk afstand bliver tidsmæssig afstand den vigtige. Det Webber omtalte som tilgængelighed. I dag måles afstand i byerne i minutter, tæthed betyder derfor noget helt andet, end det vi tror, det betyder. Det er blevet almindeligt at tale om afstand målt i tid; for eksempel *»Hun bor 10 minutter herfra.«*

Hvor de tidlige netværksbyteorier fokuserede på meget store byer, som metropoler og verdensbyer, blev det fra 1990'erne klart, at den stigende integration mellem byer og deres om-

kringliggende landskaber ikke blot var noget, der fandt sted omkring meget store byer. I »Netværkssamfundet og dets opståen«—en af de vigtigste og mest indflydelsesrige teoretiske arbejder i spørgsmålet om forholdet mellem netværkssamfund og byudvikling—påpeger Manuel Castells, at der ikke kun bør fokuseres på, hvilke konsekvenser denne forandring får for de store byers udvikling, fordi:

»Fænomenet den globale by kan således ikke reduceres til nogle få bykerner øverst i hierarkiet. Det er en proces, der sammenknytter specialiserede servicebrancher, produktionscentre og markeder i et globalt netværk med forskellig intensitet og i forskellig målestok alt efter den relative betydning af hvert enkelt områdes aktiviteter, i forhold til det globale netværk. Inden for det enkelte land reproducerer netværksarkitekturen sig i regionale og lokale centre, således at hele systemet bliver gensidigt afhængigt på globalt plan.«⁸

Planlæggere og politikere i selv mellemstore danske byer kunne genkende fænomenerne, og spørgsmålene omkring den øgede konkurrence om beboere, arbejdspladser, investeringer og begivenheder, som følger af en stadigt stigende mobilitet og en øget integration af tidligere mere autonome områder. Netværksbyen blev langsomt en del af bevidstheden omkring både den fysiske og den strategiske planlægning. Den hollandske planlægger Evert Meijers finder, at efter århundredeskiftet: *»(...) er beslutningstagere overalt i Europa ved at udvikle politikker til at fremme den rumlige, økonomiske og sociale udvikling i polycentriske byregioner. Antagelsen er, at en koordinering af udviklingen i en gruppe af relativt små eller mellemstore byer vil åbne muligheder for regional økonomisk vækst.«⁹* Dette gælder også i de nordiske lande, hvor de mange små-, mellem- og halvstore byer drømmer om byregionale samarbejder og fælles planlægning.¹⁰

Politisk opstår ideerne om regionale samarbejder på baggrund af en vækstagenda og ideen om bykonkurrence, som en

del af vilkåret for det politolog og professor på Copenhagen Business School Ove Kaj Petersen har beskrevet som konkurrencestaten.¹¹ Ideen bag integrationen er i høj grad den enkelte bys ønske om at kunne få del i de vækstmuligheder, som en større byregional enhed eventuelt kan tiltrække og generere, sådan som Meijers også peger på.

Dette strategiske potentiale var også en del af forståelsen omkring og opdagelsen af DØM. En øget tilflytning og pendling, integration af hverdagslivet på tværs af administrative grænser samt bymiljøer med distinkte historiske identiteter skabte nye vækstmuligheder. Hele intentionen med differentieringen af den planlægningsmæssige status, som udgjorde den lille revolution i Landsplanredegørelsen 2006 baserede sig på dette. Der blev talt om at planlægningen skulle skabe »stærkere byregioner til gavn for hele landet«¹² og videre hed det:

»De to storbyregioner og en række andre vækstcentre udgør overordnet set udgangspunktet for den regionale dynamik. Der er behov for, at regionernes byer knyttes sammen i bynetværk, som tilsammen kan styrke den regionale konkurrenceevne i verdensmarkedet. Bynetværkene vil på en gang kunne bidrage til, at de danske regioner vil komme til at stå stærkere internationalt, og til at sikre balancen i det samlede bsystem.«¹³

Ideen om at lave en særlig planlægning for landets to store og voksende regionale byer var frisk i dens klarhed set i forhold til, hvordan emnet om nationens uens udvikling havde været beskrevet tidligere. Troen på, at en differentieret planlægningsindsats kunne styrke storbyregionerne som vækstmotorer, var klar. Alligevel var det med en vis bekymring, at DØM blev beskrevet. Bekymringen var primært æstetisk motiveret. Ikke så meget set fra et bymæssigt synspunkt, men i højere grad fra »landskabet.«

»Det er en statslig prioritet, at der igangsættes en langsigtet fysisk planlægning, som etablerer en overordnet bystruktur og samtidig sikrer sammenhængende landskaber mellem byerne.« og

videre: *»Det er af national interesse, at der fortsat er åbne og sammenhængende landskaber mellem byerne inden for bybåndet. (...) Det østjyske landskab er af høj kvalitet med store variationer og god tilgængelighed. Væksten må ikke ske på bekostning af denne klare, velfærdsskabende styrke. Derfor bør der bygges tæt, hvor der bygges, så andre områder kan friholdes. Landskabet skal planlægges ind mod byerne og dermed sætte rammerne for byvæksten.«¹⁴*

Miljøministeren og Landsplansekretariatet var således særdeles optaget af den udvikling, der foregik langs E45, hvor kommuner som Hedensted tillod, at der blev bygget erhvervs-virksomheder med facade direkte mod motorvejen, på trods af planlovens intentioner og tidligere Miljøminister Svend Aukens »statslige udmelding« til regionplanrevisionen i 2001¹⁵ om, at erhvervsområder ikke måtte udlægges tættere end 300 meter på motorvej for at undgå korridordannelse. Den østjyske motorvej er planlagt og anlagt som et landskabeligt anlæg—en vej der forbandt de gamle købstæder i bunden af de østjyske fjorde, og på strækningen mellem byerne gav bilisten et uforstyrret scenografisk blik på det danske landskab. Et landskab af marker og gårde der ikke skulle se for industrielle ud.

Den nøje planlagte udbygning af industribyggeri omkring bycentrene, som var foregået i hele perioden efter 2. Verdenskrig, spredte sig via tilslutningsveje til E45 helt ud til kanten. Hvorfor byvæksten pludselig blev set som ukontrollabel kan virke underligt. Det skyldes at den mange steder i området med fortsat vækst, nu kunne ses fra motorvejen når man bevægede sig mellem byerne. Det var et problem, fordi man kunne komme i tvivl om, hvor byerne sluttede og landet begyndte. Hvis der så også var by mellem byerne, måtte det jo sådan lidt principielt set—og sådan blev det set—betyde, at landskabet var ved at forsvinde, og byen var overalt. Denne sammenblanding mellem bebyggelse og landskab kunne opleves på et overordnet niveau, hvor erhvervsbyggerier flankerede motorvejen næsten hele vejen fra Randers til trekantsområdet. Den kunne

[→]
Fig 1.



Fig 1. Hedensted fra luften (Foto: Boris Borman Jensen)

også opleves på et mindre niveau, hvor nye erhvervsbyggerier blev placeret på tidligere kornmarker, som på mere tilfredsstillende vis havde skabt et klart billede på landet.

[→]
Fig 2.

Det var blevet umuligt at se »byen« for land, og »landet« for by. Uden positive begreber til at beskrive den nye mellemform blev erkendelsen til en følelse af tab over at have mistet noget, der i hvert fald fagligt havde været definerende for moderne dansk planlægning: Planlovens grundlæggende bestemmelse om, at der skal være forskel på by og land. *»Ingen skal være i tvivl om, hvor byen slutter, og det åbne land begynder,«* som det hedder i Landsplanredegørelsen 2006.¹⁶ Denne adskillelse mellem by og land og den præcise fletning mellem bebyggelsesstrukturer og landskaber, er svær at finde noget steds i landet udover måske lige i Ribe, hvis man ser fra Domkirken mod nordvest, sådan som en illustration brugt i præsentationer af Landsplanredegørelsen fra 2006 gjorde. Adskillelsen var, hvis den nogensinde har været mere end en drøm og et ideal, nu mere fjern fra virkeligheden end nogensinde.

[→]
Fig 3a–b.

Men hvor der kun var et eller nogle få billeder af idealet i Miljøministeriet, så cirkulerede billeder fra E45 ved Hedensted, Hadsten og Stilling rundt som rædselsscenerier på kontorerne i Miljøministeriet. De repræsenterede ikke bare et grundlæggende brud med det æstetiske og funktionelle ideal om klart afgrænsede byer forbundet med vej, der havde været knyttet til dansk motorvejsplanlægning siden de først spæde tanker fra 1930'erne. Set fra motorvejen var planlægningen truet. Det var et problem, fordi det var derfra de fleste så den—også politikerne og planlæggerne fra København når de drog ud i landet. Connie Hedegaard havde fundet virkeligheden—og den trængte oven i købet til en opstramning. Lidt pænere og med mere landskab, færre biler og flere tog ... tak.

Det var dog ikke kun æstetikken og opfattelsen af »det skønne,« der blev udfordret. De administrative strukturer og den centralisme, som idealet om den klare og skønne adskil-



Fig 2. Den Østjyske Millionby set fra bilen (Foto af Claus Peder Pedersen)



Fig 3a. Få steder og fra særlige positioner i landskabet kan man i Østjylland opleve byen og landskabet i skarp kontrast til hinanden. Her ved Randers hvor Gudenåen og de våde lavtliggende landskaber er givet plads. (Foto af Claus Peder Pedersen)



Fig 3b. Når idealet bliver omsat til realitet i nutiden: Den klare adskillelse mellem by og landskab, og den klare konfrontation efterspørges ikke kun af planloven, men også af markedet. Den realiseres dog på så lille en skala, at det samlede billede bliver en udfordring for princippet. (Foto: Boris Brorman Jensen)

lelse mellem by og land, center og periferi både er produkt og skabere af, var også udfordret.

Den primære årsag til, at det ikke i dialogprojektet om planlægningen af Østjylland kunne lade sig gøre at blive enige om særligt meget, var, at staten og kommunerne opererede med to forskellige idealmodeller. Kommunernes udgangspunkt var deres historiske autonomi som bycentre. Kommunernes territorier defineres af kommunegrænser og må optimeres i forhold til disse. Staten tager udgangspunkt i et hierarkisk princip, med en hovedstad og en række mindre byer med mindre vigtige administrative funktioner, der alle refererer opad i systemet. Dette system er afhængigt af at kunne begribes rent æstetisk. Det er afhængigt af, at de mindre byer tydeligvis er mindre end hovedstaden, og at der er »afstands-grønt« mellem systemets enkelte dele. I kommunernes perspektiv er det principielt ligegyldigt, om der er luft og grønt mellem byerne. Et kommunalt territorium kan sagtens optimeres op mod kanter der er bebyggede.¹⁷ Netværksbyen og en netværksorganisering bryder principielt set med det nationalt organiserede hierarki. Her er tale om et mere sidestillet eller føderalt organiseringsprincip. Selvom der i et netværk er store og små knuder, så beskriver de ikke et klart hierarki. Et størrelsesmæssigt lille knudepunkt kan have stor betydning for den samlede struktur. Hvis kommunerne begyndte af arbejde ud fra en netværksopfattelse, ville det per definition betyde afgivelse af magt, men også muligheden for at vinde magt. De klare monocentriske hierarkier viser sig dog modstandsdygtige, fordi de er lettere at have med at gøre ikke mindst for planlæggerne.

Når Fingerplanen og den Københavnske region har været en relativ succes, er det fordi den grundlæggende struktur baserer sig på en klar hierarkisk struktur, der er relativt let at regere efter.

Selvom modernismens arkitektur og stort set alle idealer omkring særlig den bymæssige tænkning med dens adskillelse

[→]
Fig 4.



Fig 4. E45 ved Stilling set fra gravhøj (Foto af Claus Peder Pedersen)

af funktioner, infrastruktur osv. er blevet kraftigt udfordret siden engang i 1960'erne, så står selve grundprincippet om et hierarki på byniveau stærkt.¹⁸ Selv i de mest anti-moderne arkitektur- og byidealiser—eksempelvis tidlige tæt-lav bebyggelser og i international sammenhæng den nykonservative »New Urbanism«-bevægelse der vil bygge før-moderne byer—kan vi ikke finde et opgør med denne opdeling. De baserer sig også på en hierarkisk opdeling. Det er på et overordnet strukturelt plan principielt set samme bymodel. Forskellen er bygningernes højde, drøjde og udtryk samt vægtningen af bilernes rolle.

DØM derimod repræsenterer en i Danmark sent ankommet udfordring til modernismens princip om en ordnet hierarkisk bystruktur. Men denne udfordring er ikke en nøje udtænkt planlægningsideologisk kamp mod modernismen sådan som den postmoderne urbanismes teorier.¹⁹ Den er derimod blot en overset konsekvens af netop den modernistiske planlægningsprincipper om adskilles af funktioner, efter denne har fået lov at regulere udviklingen i en vækstregion over nogle årtier.

Udviklingen og fænomenet DØM rækker således ved flere grundlæggende aspekter i den danske planlægning. For det første spørgsmålet om velfærdsstatens optimale organisering. At Danmark som et nationalt territorium i balance set i lyset af velfærdsprojektets grundlæggende præmis om udligning af forskelle. Det handler ikke blot om økonomisk omfordelingspolitik, men territoriell omfordeling primært gennem en regulering og planloven støttet af infrastrukturpolitikken, boligpolitikken osv., der tilsammen sikrer de samme udviklingsbetingelser i hele landet. For det andet rækker det ved Københavns status som centrum. Hvis DØM er en slags »Stealth millionby,« der pludselig er blevet fanget af radaren, må vi revidere synet ikke bare på, hvad der er »by« og »landskab« men også på ideen om »provinsen,« der også har været et vigtigt begreb i fastholdelsen af nationalstaten og hovedstaden Københavns rolle.²⁰ For det tredje mangler der givetvis idealmodeller at navigere efter. Den

Østjyske Millionby er nærmest blevet synonym med »sprawl.« Selve antitesen til den planlagte by. Men det er måske i første omgang primært, fordi den overskrider den grundlæggende opfattelse af planlægning. I Danmark defineret af planlovens og modernismens ide om en rumlig og geografisk opdeling i zonerne by, landbrug, sommerhuse, natur. DØM derimod struktureres omkring punkter i et netværk, tid, tilgængelighed og attraktivitet.

Selvom det umiddelbart var Fingerplanen, der dukkede op som reference, da DØM blev introduceret, så er det måske et andet billede af Københavns-området der er brugbart.

Seks år før DØM kom på den politiske dagsorden, åbnede Øresundsbroen som et vitalt led i udviklingen af Skandinaviens største og mest befolkningsrige byregion. Den nye infrastruktur krævede ikke alene regional planlægning men også transnational koordinering. Allerede fra brobyggeriets start blev der nedsat en Øresundskommission. Det offentligt-private samarbejde fungerer tilsyneladende. Man har i al fald haft held med at brande regionen som attraktivt uddannelses- og bosætningssted, international erhvervs-klynge og pulserende kulturelt enemærke.

Øresundsregionen har været genstand for arkitektkonkurrencer,²¹ udstillinger og konferencer i årenes løb. Den er også indskrevet i en bredere forståelse gennem den populære tv-serie »Broen« der viser byregionen som sammenhængende organisme.

Byvisionen for »Loop City«²² er et eksempel på et projekt, der netop med udgangspunkt i en netværksopfattelse eller et sidestillet føderalt princip præsenterer en rumlig vision for en byregion. Ideen er ikke ny. Den blev først formuleret på en berømt servietskitse udformet af Fingerplanens ophavsmand Peter Bredsdorff og Sune Lindström i 1959.²³ For »Loop City« er udgangspunktet problemerne med at komme på tværs af fingrene i Fingerplanen. I forlængelse af det udvikledes ideen om at udvikle København som en del af en byregion omkring

Øresund forbundet af en infrastrukturel ring.²⁴ Loop'et er netop et eksempel på en sidestilling af København med de andre byer og byområder omkring Øresund.

Østjylland har også været genstand for planlægningsmæssige visioner, endda lavet på opdrag fra Miljøministeriet umiddelbart efter offentliggørelsen af Landsplanredegørelse 2006. En gruppe forskere fra Arkitektskolen Aarhus udformede 3 principskitser for, hvordan byudvikling og trafikal infrastruktur kunne planlægges i Østjylland.²⁵

[→]
Fig 5.

Formålet med skitserne var at belyse principielt forskellige løsninger og skabe: »et diskussionsgrundlag for Landsplanområdet i forhold til den igangværende proces med at koordinere og kvalificere udviklingen i Østjylland: et grundlag der belyser muligheder i forhold til et samspil mellem udbygning af infrastruktur, byvækst samt udnyttelsen og beskyttelsen af landskabelige værdier.«²⁶ Her blev forskellige principper udviklet. De tre primære var:

» Et centraliseret bymønster med udvikling af »urbane landzoner« omkring de større byer.

[→]
Fig 6.

» Et decentraliseret bymønster—hvor hele territoriet ses som muligt byudviklingsområde bortset fra de værdifulde landskaber, og hvor prioriteringen af et fintmasket netværk af sekundær infrastruktur bliver prioriteret frem for en satsning på primære forbindelser i et hierarkisk system—altså motorvejsudvidelser.

[→]
Fig 7.

» Den tredje model fokuserer på med et lineært bymønster, som en båndby fokuseret omkring det infrastrukturelle H's venstre ben, der blev foreslået styrket med en ekstra motorvej. Båndbyen afbrydes af landskabelige netværk og den øst-vestgående struktur af lavtliggende og værdifulde landskaber i området.

[→]
Fig 8.

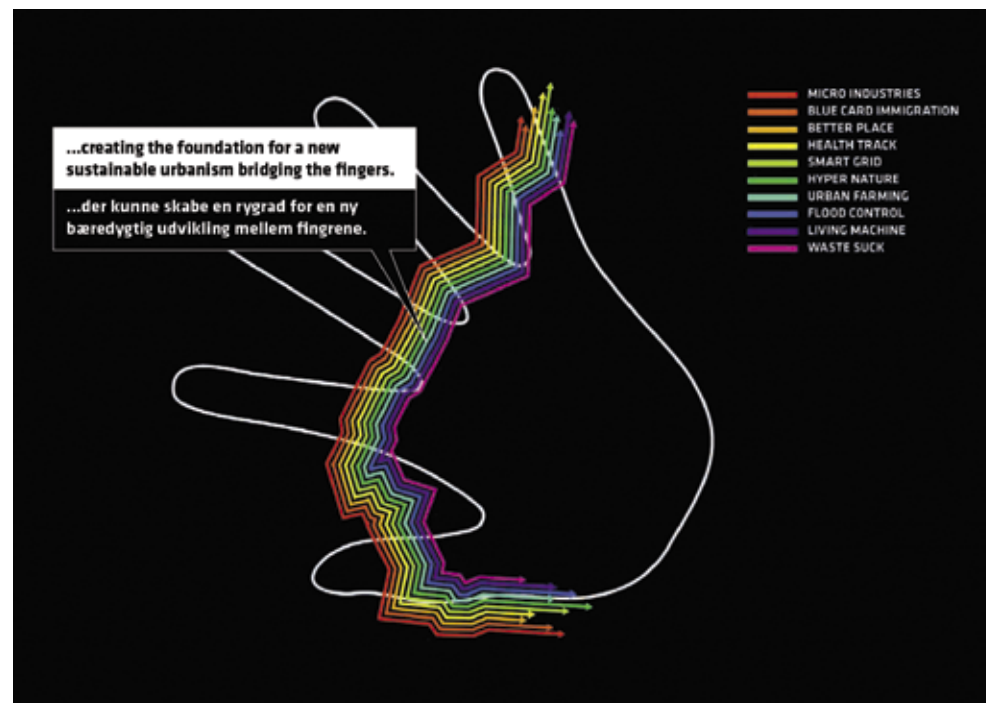


Fig 5. Illustration fra Loop City (BIG)

Herudover vist fire yderligere principper:

- » Et med en centraliseret udvikling omkring Aarhus som regionens primære center.
- » Et med fokus på at styrke Aarhus og Trekantsområdet som de to primære infrastrukturelle centre.
- » En radikalt distribueret model hvor udlæg af nye byområder sker jævnt over hele regionen.
- » En decideret »New Town Model,« hvor det meste af det nye byomfang samles i en eller nogle få nye byer, der bygges op fra grunden med ny infrastruktur.

Alle skitserne tog udgangspunkt i princippet om at bevare og beskytte landskabelige værdier. Men gruppen af forskere differentierede værdifulde landskaber fra produktionslandskaber og søgte mod »en velfungerende byregion med klare arkitektoniske kvaliteter i samspillet mellem bebyggelse, landskab og infrastruktur.« Princippet om samspillet skal her ses i et perspektiv, hvor det er relationerne bredt forstået og fremfor en ide om adskillelse mellem by og landskab, der er i centrum.²⁷ Differentieringen mellem produktionslandskab, naturlandskab og bylandskab åbner for nye relationer mellem bylandskab og naturlandskab, ligesom produktionslandskabet ikke nødvendigvis ses som noget, der skal holdes fri fra byudvikling. Denne tilgang kan begrundes i et bæredygtigheds- og biodiversitetsperspektiv, hvori produktionslandskaberne må ses som de lavest rangerende landskabsværdier. Der er altså i disse skitser en bevægelse væk fra den visuelt æstetiske betragtning af, hvad »landskab« er, som meget af diskussionen af Østjylland som netværksby og nordens mulige Costa del Sol ellers er baseret på.

Udviklingsarbejdet førte til interessante diskussioner i

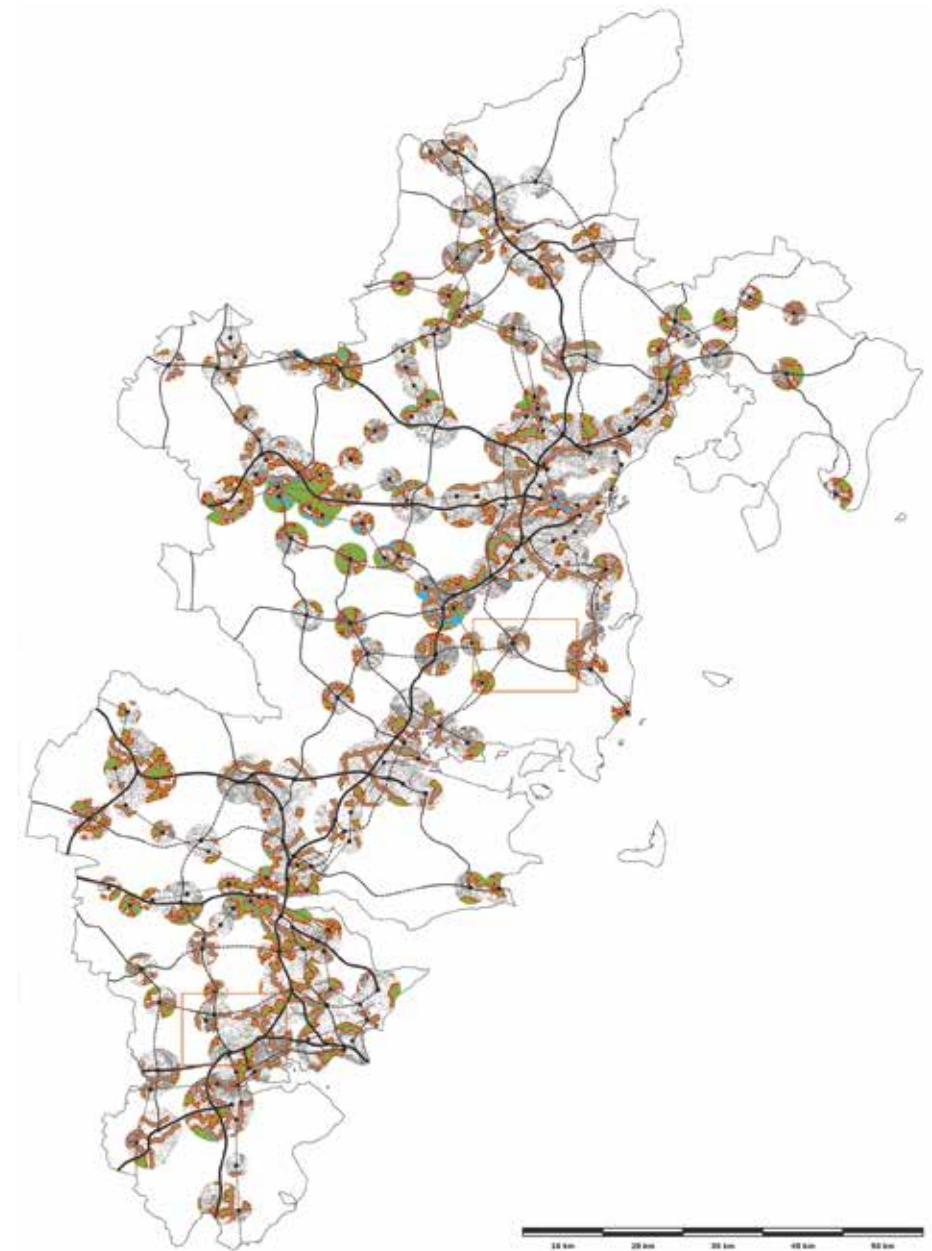


Fig 6. Den distribuerede landskabsby. Princippet for den distribuerede landskabsby bygger på ideen om at etablere en øget tilgængelighed til hele regionen. En tilgængelighed der giver sig udtryk i en spredt og netværksorienteret udbygning af infrastruktur, ny bebyggelse og nye landskaber.

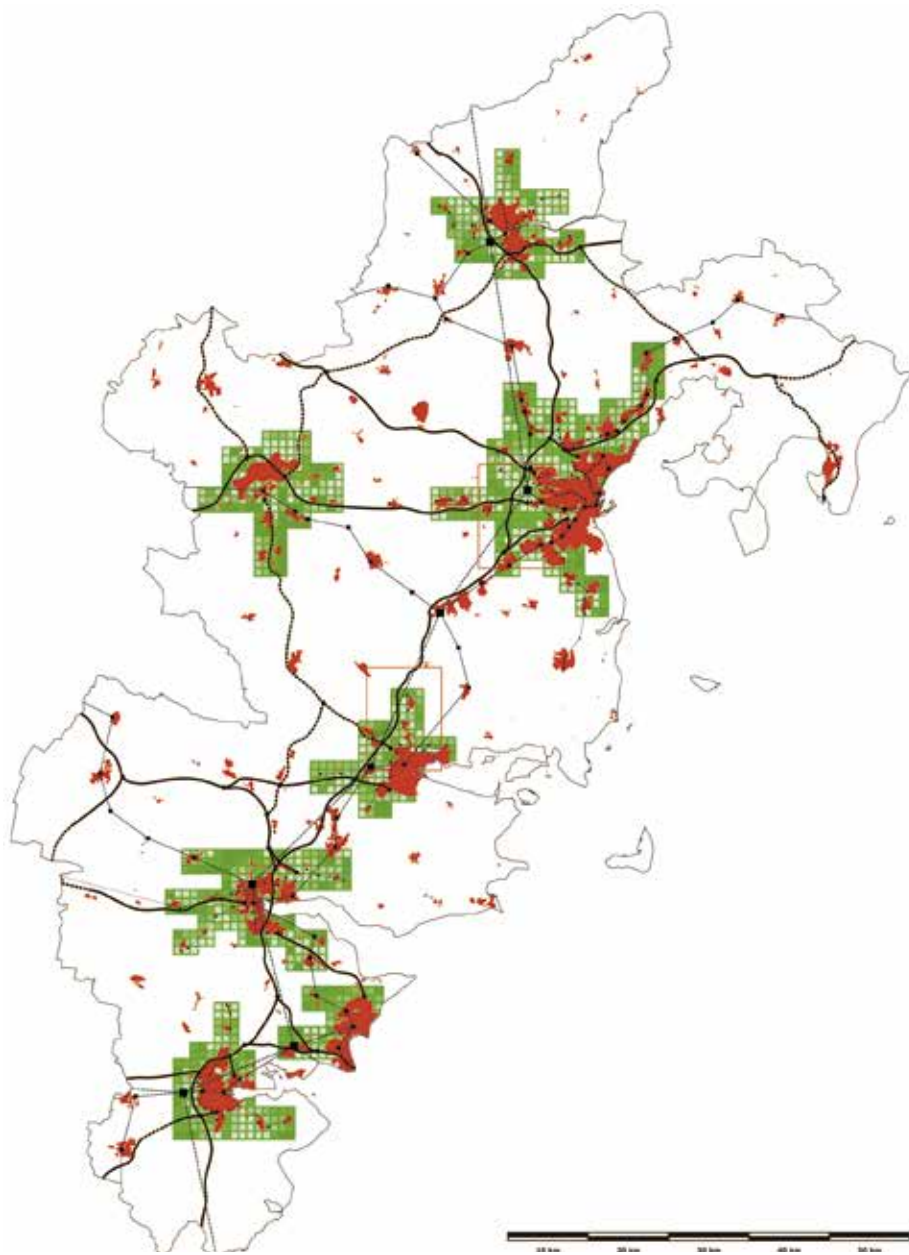


Fig 7. Urbane Landzoner. Principskitzen arbejder overordnet med en udbygning af regionens større byer, hvor det største bebyggelsesmæssige pres i forvejen findes. Skitsen foreslår landskabsbaseret udbygning af de eksisterende byer gennem en omfattende forskydning af de større byers grænsedragning der vil sikre arealer til at optage hele den forventede vækst.

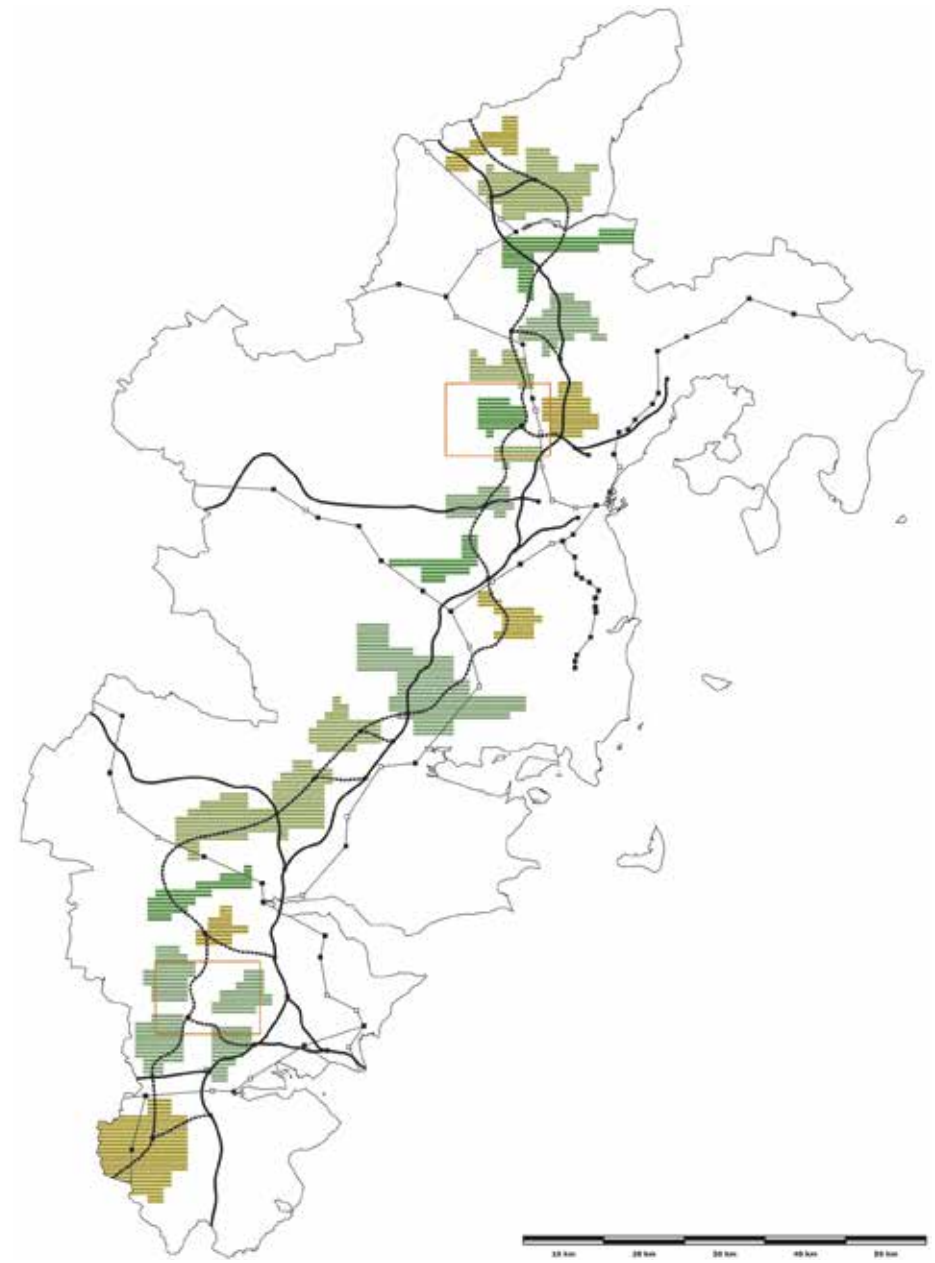


Fig 8. Motorvejsbyer. Princippet for Motorvejsbyer bygger dels på forestillingen om at udnytte den tilgængelighed, der knytter sig til motorvejen, dels på forestillingen om at sikre generelle landskabelige kvaliteter og naturværdier i regionen ved at åbne for udformningen af helt nye urbaniserede landskaber i udvalgte naturmæssigt mindre sårbare områder.

Miljøministeriet, men blev ikke bragt videre i dialogprojektet. Måske af den simple grund at de benyttede sig af et andet by- og landskabsbegreb end Miljøministeriet og Miljøministeren.

←

- 1 *Landsplanredegørelsen* 2006, (Miljøministeriet, 2006), http://www.naturstyrelsen.dk/Udgivelser/Aarstal/2006/Landsplanredegørelse_2006.htm [04.04.2017]
- 2 »Sprawl« har ikke nogen præcis dansk oversættelse, men det nærmeste er vel »byspredning.« Det særlige er at man må tillægge dette ideen om ukoordineret, uplanlagt og bilbaseret, hvilket ikke al byspredning i Danmark er. For en nærmere indføring i »sprawl« begrebet og dets history anbefales:
Robert Bruegman, *Sprawl—A compact history* (Chicago: University of Chicago Press, 2005).
- 3 Miljøminister Connie Hedegaard citerer i David Rehling, »Fagligheden er et stort miljøproblem« i *Information*, (22. september, 2005).
- 4 »Citta Diffusa« eller den diffuse by er et italiensk begreb for »sprawl,« i denne sammenhæng primært udviklet af Bernardo Secchi i 1990erne på baggrund af studier i Norditaliens store byer. Metapolen er den franske byforsker Francois Aschers begreb (Metapolis) baseret på hans forskning omkring franske byer og bysystemer i 1990erne. Netværksbyen knytter sig til sociologen Manuel Castells og hans arbejde med forstå og beskrive netværkssamfundet i 1990erne. Den globale by refererer til Saskia Sassens undersøgelser fra 1980erne af de markante forandringer i den øverste del af byhierarkiet, hvor byerne i stigende grad udviklede sig som en del af et overordnet globalt bysystem, drevet af en global elite. 100milsbyen er resultatet af Deyan Sudjics arbejde med de samme globale byer, men et studie der ser på, hvordan de faktisk forandrer et meget stort opland. 100 miles byen er et begreb, der opdaterede Gottmanns tidlige studier fra 1960erne af »megabyer« som sammengroede regioner i det nordøstlige USA. Mellembyen referer til Thomas Sieverts Zwischenstadt, baseret på studier af tyske byer ikke mindst den by og landskabssammenvoksning med ca 5 millioner indbyggere, man kan finde i Ruhr området.
- 5 Jean Gottmann, *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, (New York: Twentieth Century Fund, 1961).

- 6 Melwin Webber, »The Urban Place and the Non-Place Urban Realm« i *The Cybercities Reader*, Graham, S. (red.) (Oxon: Routledge, 2004 [opr. 1964]) s. 51.
- 7 Det hverdagsliv der findes i DØM og portrætteres i kapitel 4 [–s.88] og i de journalistiske reportager Weekendavisen og Jyllandsposten har lavet er eksempler på netop dette.
- 8 Manuel Castells, *Netværksamfundet og dets opståen* (København: Hans Reitzels Forlag, 2003 [opr. 1996]) s. 354.
- 9 Evert Meijers, *Synergy in Polycentric Urban Regions. Complimentarity, organizing capacity and critical mass.* (Delft: Delft Technical University, 2007) [egen oversættelse] s. 5–6.
- 10 I rapportererne *450 urban projects 2013-14*, tilgås på <http://www.nordicitynetwork.com/media/26445/450-urban-projects-del-2.pdf> og *Nordic Cities in Transition*, tilgås på http://www.nordicitynetwork.com/media/26452/NORDIC_CITIES_IN_TRANSITION.pdf udgivet af Nordic City Network findes flere eksempler på disse ambitioner fra de nordiske lande. Det i denne sammenhæng mest interessante og vidtgående eksempel er den fælles kommuneplan for Linköbing og Norrköbing. De to kommuner arbejder sammen med de omkringliggende kommuner med at øge graden af integration mellem byerne, om fælles infrastrukturudvikling, og arbejdsdeling mellem funktioner og om klimatilpasning. Samarbejdet brandes under navnet EastSweden.
- 11 Ove Kaj Petersen: *Konkurrencestaten*, (København: Hans Reitzels forlag, 2011).
- 12 *Landsplanredegørelsen 2006*, (Miljøministeriet, 2006), tilgås på http://www.naturstyrelsen.dk/Udgivelser/Aarstal/2006/Landsplanredegørelse_2006.htm, s. 11.
- 13 *ibid.* s. 17.
- 14 *ibid.* s. 20.
- 15 I forbindelse med den i 1998 udsendte regionplanrevision 2001, peger Miljø- og Energiministeriet derfor på, at: Fremtidig byvækst skal placeres i byzone enten i eksisterende by eller i direkte tilknytning hertil. Byvækst skal altid ske indefra eksisterende by og udad. Lokalisering af erhvervsområder langs motorveje eller overordnede veje i det åbne land løsrevet fra de eksisterende byer er ikke i overensstemmelse med disse principper. Der bør som hovedregel ikke udlægges byvækstarealer inden for 300 m fra motorveje og deres tilslutningsanlæg, med-mindre der er tale om en klar afrunding af byen i forhold vej-anlægget.« Og videre »Der bør planlægges for en tydelig afgrænsning af byerne i forhold til deres omgivende landområder.« *Statslig udmelding til*
- regionplanrevision 2001*, tilgås på <http://naturstyrelsen.dk/publikationer/2008/dec/den-statslige-udmelding-til-regionplanrevision-2001/>
- 16 *Landsplanredegørelsen 2006*, op. cit, s. 13.
- 17 Det ser man i omegnskommunerne omkring Københavns kommune, der ikke bebyggelsesmæssigt er adskilte enheder. Frederiksberg kommune er et andet eksempel.
- 18 Walter Christallers ide om det centrale sted er en af de mest kendte planlægningsmæssige referencer.
Walter Christaller, *Central Places in Southern Germany.* (Englewood Cliffs NJ: Prentice-Hall, 1966 [opr. 1933]).
- 19 Om dem kan man læse i bl.a.
Tom Nielsen, *Gode intentioner og uregerlige byer* (Aarhus: Arkitektkolens forlag, 2007).
- 20 Sådan som Steen Bo Frandsen udfolder det i kapitel 2 i denne bog. [–s.46]
- 21 Kvorning, Skou, Møller Christensen (red.): *Det store rum: debatbog om regional planlægning* (København: Realdania, 2010).
- 22 Bjarke Ingels Group; Tom Nielsen; ARUP; Red Associates, *Loop City* (København, Danmark, 2010).
- 23 Jens Johansen og Elith Juul Møller, *Peter: Arkitekten Peter Bredsdorff*, (København: Bogværket 2016), s. 108-109.
- 24 »Loop City« er ikke blevet en officiel bystrategi, men den lever og er udgangspunkt for udviklingsdiskussioner i de såkaldte »omegnskommuner« der kan se dem selv få en ny rolle ikke som omegn, »provins« eller periferi til centeret København. Men som byer i et netværk—et loop—omkring Øresund.
- 25 Tom Nielsen; Rune Chr. Bach; Stefan Darlan Boris; Thomas Juel Clemmensen, *Byudvikling og trafikal infrastruktur i Østjylland: Tre principskitser Udviklingsstudier for Skov og Naturstyrelsen, Miljøministeriet.* (Aarhus: Institut for By & Landskab, Arkitektskolen Aarhus, 2007).
- 26 *ibid.* s. 4.
- 26 *ibid.* s. 46: »Arbejdet med principskitserne har ikke taget udgangspunkt i den eksisterende planlægning, der ligger for området, men er i stedet gået ud fra at udpegnings af Østjylland som vækstregion og hele initiativet til en dialogbaseret koordineret planlægning af området, både kan og bør føre til en revurdering af eksisterende zoneinddelinger og grænsedragninger. Principskitserne udfordrer dermed det eksisterende plangrundlag gennem en form for idealtænkning omkring hvordan regionen kan udvikles som en velfungerende byregion med klare arkitektoniske kvaliteter i samspillet mellem bebyggelse, landskab og infrastruktur.«

(6)

Regional udvikling transformerer vores landskaber, bebyggelser og identiteter, uanset om vi vil det eller ej. Samtidig vokser forskningen i byregioner hastigt. For at få et greb om den urbane region er det vigtigt at forstå udviklingen over længere tid. Det er også centralt at finde og belyse forbindelserne mellem det hverdagslige niveau, hvor regionens beboere lever, og det overordnede niveau i den regionale »tankesmedje.« Kapitlet ser den østjyske region fra en kålhave i landsbyen Løsning mellem Horsens og Vejle, og prøver herfra at foreslå forskellige forskningsperspektiver, der kan kvalificere den regionale diskussion.



(6) DEN USYNLIGE REGION



MIKKEL THELLE

[→]
Fig 1.

Hvor kommer den østjyske region fra? På billedet ser vi Ejner Nielsens gård. Det er en klassisk firlænget bygning, med stråtag på stuehuset, en rimelig velholdt forhav. Grunden er afgrænset af træer på to sider og mod syd af markskellet, som også danner linjen for de træpæle, der fører elkabler til huset. Ved siden af ser vi en nytte- og kålhave og bag huset en mindre bygning, måske et værksted eller mindre produktionsbygning knyttet til Ejner Nielsens landbrug. Til venstre lidt uden for billedet ligger nabogården, ejet af Niels Beck-Nielsen. Vi ved det ikke, men man kunne forestille sig, at Niels' familie på et tidspunkt har tilføjet »bæk« til navnet, da et overvældende flertal blandt Løsning's gårdmænd hed Nielsen. At føje et stednavn til familienavnet var almindeligt i landsogne op igennem 1900 tallet. I dette tilfælde ligger bækken, Gersager Å lidt vest for de to gårde. I 1800-tallet havde åen et bredt løb vest for Løsning og forgrenede sig flere steder mod det mere sumpede område øst for byen. I dag er der spredte vandhuller, og parcelhusområdet i sydvest er effektivt drænet. Før i tiden—sidst i 1800-tallet—hed de to gårde bare »Bækgaarde« og udgjorde sammen med præstegården kernen i den lille landsby Løsning lige sydvest for Horsens. I midten af 1950'erne, hvor fotoet er fra, havde Løsning en hovedgade med et par sidegader, hvor der lå huse på ensartede, aflange grunde med et gartneri i den ene ende af hovedgaden. Jo mere vi graver i fotoet af Ejner Nielsens gård, desto er det fortællingen om et landbrugsland, hvor landsbyen var omdrejningspunktet for livets gang og hvor generation efter generation blev på samme sted.

Bag Løsning strækker markerne sig så langt øjet rækker—faktisk længere. Helt op til Gudenåen og videre på den anden side var åben mark. Det skulle ændre sig, da man fra 1977 begyndte det tyveårige arbejde på den østjyske motorvej, E45. Den skulle komme til at løbe nogle få hundrede meter fra Ejner Nielsens kålhave, hvor



Fig 1. Luftfoto af Ejner Nielsens gård i Løsning, 1954. (Odense Luftfoto. Det Kongelige Bibliotek)

den passerede på vej hen over Vejle fjord for at møde E20 ved Fredericia og koble biltrafikken på langs og tværs af Danmarks H-vejnet. I dag er begge bækgårdene væk, og på grunden ligger A/S Boligbeton, som har specialiseret sig i facadeløsninger for store boligbyggerier. Firmaets oplagsplads dækker med sine 350.000 kvadratmeter al den mark, der kan ses på billedet og mere til. Området med stakkede betonelementer møder nu bilistens blik som et helt landskab langs E45, eller ses på luftfotos som en stor, grå firkant i det grønne marklandskab. Firmaets første opgave var at støbe elementer til Gellerupparken i begyndelsen af 1960'erne. Et af de nyere projekter var Isbjerg i Aarhus Ø-området i den nyudviklede havn.

[→]
Fig 2.

Hvis man som bilist i dag kører fra Løsning mod syd, ser man flere af disse produktionsanlæg. Omfattende, kubiske bygninger og oplagspladser i storformat klynger sig om motorvejen. Som bilist opdager man næsten ikke det bagvedliggende grønne marklandskab, før man igen er godt forbi Løsning, som i dag er opslugt af et middelstort parcelhusområde. Sammen med Hornstrup er Løsning den eneste landsby mellem Horsens og Vejle, der kom til at ligge ved motorvejen. Byer som Torsted, Ølsted og Hedensted fik en mere beskyttet tilværelse langs den gamle landevej, der blev efterladt, da E45 lavede et slags by-pass og førte trafikken lidt til vest.

Hvordan skal vi forstå denne historie om Løsning og Ejner Nielsens gård? Ville han sige, at han var østjyde? Hvad betød parcelhusområdet for Løsning og dens orientering? Hvordan ændrede landskabet sig? Orienterede man sig mod Horsens eller Vejle—eller Aarhus? Historien rummer centrale dele af Danmarks industrielle og postindustrielle udvikling og fortæller om urbanisering og mobilitet. Men der er også vigtige kræfter på spil, som vi kan—og bør—forstå som regionale dynamikker. Ejner Nielsens gård forsvandt som

følge af både nationale, globale, men i høj grad også regionale udviklinger i de årtier, der ligger mellem Anden Verdenskrig og nu. En periode hvor den by, vi har lært at kende som metropolen, kom under pres, en voldsom forstadsdannelse skete, og mange større byer begyndte at orientere sig i forhold til et mere udstrakt, regionalt spillerum.¹

Regioner har eksisteret længere end stater og hører til vores mest dramatiske territoriale erfaringer. De voldsomme historier fra eksempelvis Nordirland, Gaza, Baskerlandet eller den italienske bevægelse Lega Nord er med til at minde os om, at nationale og regionale grænser til stadighed er omstridte historiske størrelser, der kræver løbende politisk opmærksomhed og forhandling. Den danske historie er mindre voldsom, men også her trækker grænsedragning og regionalitet politiske spor tilbage til tiden før nationalstaten, og har gennem dens—statens—historie blandt andet været en af de vigtige, identitetspolitiske slagmarker. Tilsyneladende er der en gensidig og konstant dynamik mellem stat og region, hvis balance er afgørende for begges overlevelse som politiske enheder. Blandt førende forskere i urbane og regionale spørgsmål er der i disse år enighed om, at regionen aldrig har spillet så stor en rolle som nu. Skellet mellem by og forstad bryder langsomt sammen, som vi så det i eksemplet med Løsning. Nye urbane fænomener opstår, der kalder på nye navne: grænsebyer, boomburgen, hybridbyer, citistates og så videre. I forskningen taler man om »Ny regionalisme,« der både studerer de nye byregioner i eksplosiv vækst, men samtidig arbejder med en idé om at den regionale økonomi har været et bærende element i økonomisk udvikling både før, under og efter de urbaniseringsbølger vi kender i dag. Ideen om regionen som den primære drivkraft, men også opblomstringen af nye byregionale fænomener kræver ny forskning, og ifølge geograf Edward Soja er behovet meget undervurderet.²



Fig 2. Luftfoto af A/S Boligbeton, 2016. (Foto: Boris Broman Jensen)

I de sidste årtier af 1900-tallet var der blandt forskere og i offentligheden en intens debat om, hvorvidt staten var begyndt at udspille sin rolle som ramme om politik, økonomi og identitet. Mange mente, at overstatslige organer som for eksempel EF og NATO ville begynde at overtage. Samtidig skete der sideløbende en udvikling af det, man kalder den »regionale panik.« Støttet af EF (og senere EU) skete der en promovering af en lang række grænseregioner, der skulle give det nye grænseløse Europa sammenhæng, men som for en stor del endte som politiske drømme skabt ovenfra og ned uden meget hold i befolkningerne. Således har Markus Perkmann vist, hvordan der fra 1989–99 blev skabt 49 nye regioner med symbolske navne som Regio Basiliensis og Pro Europe Viadrina, og hvordan de fleste forblev regionale spøgelser.

Som økonomisk konstruktion fik den urbane region en voldsom opblomstring globalt i efterkrigstiden.³ Et godt eksempel er Perleflodsdeltaet i Kina nær Hong Kong, der er gået fra at være en række mindre byer til et sammenhængende byområde med 65 mio indbyggere, udviklet over de sidste små 40 år i forlængelse af Kinas økonomiske reformer i 1979. I Tyskland kan man se en anden udvikling i det tyske Ruhrdistrikt, der er i gang med en storstilet omlægning fra tung industri til elektronik og oplevelsesøkonomi, der fastholder den tidligere industrielle geografi, men ændrer værdikæderne, så man tiltrækker f.eks. turister, der kan dyrke klatring i de tidligere ståværkers skorstene. I USA diskuterer man for tiden en reorganisering af trafiknettet omkring 7 store »metropolitan clusters,« mens man i Holland har opdyrket et samarbejde mellem landets største byer, kaldet Randstadt. Med sine godt 7 mio indbyggere er området blevet en af nordvesteuropas økonomiske dynamoer, som udnytter de særlige egenskaber hos byerne Rotterdam, Amsterdam, Haag og Utrecht, samlet omkring et såkaldt »grønt hjerte« i regionens midte.

En af nøglerne til denne nyere regionale udvikling er samarbejde og arbejdsdeling mellem de byer, der indgår i det regionale puslespil. Her kommer kommunerne og virksomhederne ind. Kulturelle, politiske og geografiske skel kan have eksisteret længe uden at være synlige for stakeholders, som det hedder på godt dansk. Og så længe de er usynlige, kan de ikke tages i betragtning når embedsmænd, turistforeninger og forretningsfolk giver håndslag på at gå i samme retning. Netop denne sammenfiltrering af det synlige og usynlige i byregionen understreges i nyere studier af de rigtig store, globale komplekser som Johannesburg, Shanghai og Mumbai.⁴ Som etnologen Orvar Löfgren skriver, bliver disse grænser og felter først synlige gennem forskellige regionale processer, som man politisk og økonomisk ofte ser udfoldet i tre faser: »tankesmedjen,« hvor ideer og drømme om regionen bliver udfoldet, ofte i en top-down-model; derefter »forhindringsbanen,« hvor tankerne støder ind i lokale idéer, problemer og udfordringer, og bliver omformet, hvis ikke de opgives. Endelig findes »glidebanen,« hvor nye grupper og generationer af mennesker begynder at bruge de regionale infrastrukturer—broer, motorveje, toldgrænser—på deres egne måder, og dermed skaber nye forskydninger i regionen. Löfgren bruger Thomas O'Dells begreb »regionauter« om mennesker, som skal navigere i den regionale proces og tilegne sig regionen ud fra deres egne forudsætninger.⁵

Netop de intrikate sammenhænge i det regionale har været genstand for forskning og undersøgelser herhjemme, og spørgsmålet rejses jævnligt til debat.⁶ Sønderjyllands identitet er blevet undersøgt gennem længere tid, ligesom den storkøbenhavnske region er blevet behandlet fra et administrativt og infrastrukturelt perspektiv.⁷ Der er også lavet interessante studier af Østjyllands regionale udvikling med henblik på infrastruktur, politik og landskab.⁸ Men

der er stadig brug for forskning i de regionale processer herhjemme såvel som i internationalt perspektiv.

Ikke mindst fordi byregionerne måske begynder at udvikle sig til indflydelsesrige aktører i en globaliseret verden. Amerikansk forskning viser, at det, man kalder »paradiplomati«—altså forhandling og lobbyisme udenfor statsniveau—er i hastig vækst ikke mindst blandt byregioner. Ligesom den økonomiske politik på globalt plan glider den vej: Siden 1970'erne har udviklingen af de såkaldte »økonomiske zoner« betydet, at klynger af byer nu er aktører med økonomisk output langt større end mange stater. Denne muskelkraft ser vi endnu ikke i Danmark eller Skandinavien, men herhjemme skriver den regionale udvikling sig ind i et andet magtspil. Selv om DØM er dømt død administrativt og som planlægningsprojekt, er der stadig en udvikling i Østjylland, som ikke er til at overse. Hvis vi går tilbage i tid, behøver vi bare at se på listen over landets 10 største byer, som siden den industrielle revolution sidst i 1800-tallet har været ret stabil.⁹ Med enkelte ændringer har mønstret således været, at 4–5 af disse byer ligger i det østlige Jylland.

Den udvikling foregår stadig, men skriver sig nu ind i en ny problematik, det såkaldte udkants-Danmark. Mindre byer bliver affolket, og hele områder, der for bare et halvt århundrede siden trivedes med stations- og landsbyer, bliver nu også usynlige i det større spil om hurtige forbindelser, services og kulturoplevelser. Dette hænger sammen med en politisk byhistorie, der har centreret sig om Østdanmark, og hvor f.eks. Vestjyllands regionale identitet allerede tidligt blev hængt af, og vi endte med den »rådne banan« som blev udpeget i Landsplanredegørelsen i 2006.

Hvordan forstår vi den østjyske klynge og dens potentialer i et fremtidigt Danmark? Det ændrede bymønster i Østjylland kan muliggøre et mere ligeværdigt

forhold til hovedstadsområdet, hvor den østjyske byregion i langt højere grad har mulighed for at påvirke nationale investeringer i transportinfrastruktur. At kommunerne i »by-båndet« også kan se store muligheder i den regionale udvikling, sås i den ganske ambitiøse målsætningsplan fra 2008. Heri blev redegjort for, hvordan bybånd Østjylland skal indgå i en moderne europæisk bystruktur som en samlet international metropolregion (Miljøministeriet og Energiministeriet 2008).

Den nyeste forskning viser dog, at vi ikke taler om en gruppe med fælles interesser. Mens den nordlige del af det, der blev kaldt DØM orienterer sig omkring Aarhus, og bl.a. støtter ideen om en Kattegatbro og dermed kontakt østover, er Trekantsområdet mod syd optaget af deres interne forbindelse samt orienteringen videre sydover. Ydermere er det, man kunne kalde »byregimet« omkring Aarhus anderledes komplekst end i hovedstadsregionen, hvor København har en lang tradition for at sætte sig igennem overfor omegnskommunerne. Med Business Region Aarhus er et regionalt erhvervssamarbejde sat i værk med en ambition om at spille en rolle i landsplanlægningen, men ellers er der ikke nødvendigvis en fælles østjysk regionalitet at spille op imod. Det vil sige, at vi for at kunne se de dynamikker, der skiller og samler i de indflydelsesrige østjyske byer, må se problemet tværfagligt. Områdets kulturhistorie og de enkelte byers identitet vis-a-vis de andre bør kortlægges, samtidig med at økonomi og infrastruktur tages med ind i billedet.

En sådan undersøgelse kunne også med fordel omfatte et fænomen som mobilitet i bred forstand. Lige fra planlægningen af det nationale jernbanenet i 1800-tallet har forbindelser og bevægelse mellem byerne været afgørende. Ved at vælge særlige knudepunkter for transport af varer og mennesker, skabes der over længere perioder store

forandringer, som man måske kan sammenligne med knaster i træ: Ændringer, der sætter sig som områder, hvorom andre mønstre må forme sig. Bosættelse, immigration, arbejdspladser, kulturelle aktiviteter bliver påvirket af mobiliteten og måden den »forhærdes,« eller bliver »obdurate,« som den hollandske byforsker Anique Hommels formulerer det.¹⁰ Esbjerg er nok det mest slående eksempel på dette fænomen herhjemme, men også Aarhus' udvikling kan føres tilbage til dengang »jernbanen ramte havnen.« De to knudepunkters samvirkende potentiale skabte den eneste mulige modpol til København efter Danmark blev en småstat. Mobilitet er dog en foranderlig størrelse, og en af de parametre der i dag er fremme i forskningen er det, der med et sært begreb kaldes »motilitet,« altså bevægelighed eller rettere muligheden for at bevæge sig.¹¹ Muligheden for bevægelse vil formentlig blive vigtigere, både fysisk og virtuelt, og fremtidige sociale hierarkier kan blive skabt ud fra folks motilitet.

I den sammenhæng er pendlingsmønstre interessante, fordi de blandt andet har været medvirkende til at ændre synet på den østjyske region.¹² Forholdet mellem hjem og arbejde er centralt i den komplekse regionalitet, men mobilitet må forstås bredt, og dermed også inddrage kulturelle mønstre, både bagud- og fremadrettet. Mens der således længe har været tale om en globalisering, der medførte flugt af arbejdspladser, ser man nu en bevægelse mod for eksempel et fokus på lokale eller regionale fødevarer, der hænger sammen med nye forbrugsmønstre og kunne genskabe en tilknytning mellem arbejde og region, som der var for måske 100 år siden. Mobilitet er altså mere end blot motorveje og jernbaner. Det er et voksende forskningsfelt, der kan bibringe diskussionen nye nuancer.¹³

Som nævnt er Østjylland ikke Perleflodsdeltaet eller Randstadt. Ikke desto mindre kan man drage nytte af det

globale perspektiv. Lad os prøve at tage et hurtigt blik på den internationale byhistories verden i tal: I 1950 var der i verden 86 byer med mere end en mio indbyggere. I dag er der mere end 550 og tallet vokser hurtigt. Forestillingen om den store by har efterhånden længe været »megabyen,« der med mere end 10 millioner indbyggere eller derover overhaler mange mindre lande i befolkningstal. I samme periode er dette urbane fænomen vokset fra 1 til omkring 30, og da denne kategori omkring årtusindskiftet eksploderede og ikke længere kunne indeholde vores forestilling om den største by, kom »hyperbyen,« der begynder ved 20 millioner indbyggere. Det er her, vi kan placere f.eks. det bylandskab, der nu strækker sig mellem Rio de Janeiro og São Paulo med vel over 40 mio beboere. Mens der i år 2000 kun fandtes Tokyoregionen med det befolkningstal, anslås det at der i 2025 vil være godt ti hyperbyer bare i Asien.¹⁴

Hvad siger tallene os? Blandt andet at forestillingen om, hvad en by er, bliver voldsomt udfordret. Områder og folketal sprænger konstant kendte grænser. Byen med en overskuelig bykerne, klare grænser og oplandshandel, som vi har overtaget fra industrialiseringen, er tilsyneladende på vej væk. Så selv om Østjylland ikke kan sammenlignes med Rio, kan vi bruge de store tal til at ryste ideen om de stabile små byer af os. Udviklingen af det, vi kan kalde for »servicebyen,« har ændret de mindre byers opland, og biltrafikken har udfordret flere gamle stationsbyer, der ikke nåede at omstille sig i tide.

En anden konklusion er, at den »polynukleare« model for regionsdannelse, som den kan udfolde sig i Østjylland, er den mest udbredte og nyeste form for regionalisering.¹⁵ Regionsdannelsen omkring København har én kerne, som har formået at dominere udviklingen i århundreder, selv om Øresundsregionen nu måske rykker ved den historie. Enkeltkernemodellen er en mere traditionel form

for regional udvikling, som er blevet studeret og udviklet længe, senest i forbindelse med ideen om en Fehmern-forbindelse.¹⁶ Men for at kunne se potentialet i en byregion med flere centre og en planlagt arbejdsdeling, må vi se ud over landets grænser og studere regional udvikling. Ideer som »JyllandsKorridoren,« der tænker de vstdanske byer sammen med Hamborg-regionen er begyndelsen til sådan en idé, om end den er baseret på mobilitet, altså målinger af gods- og personbevægelser til vands, til lands og i luften.

De afgrænsede byer med opland er allerede under angreb. Natur, by og produktionslandskab flyder sammen i den nye udvikling af Jylland, og industribånd opstår langs E45-motorvejen. Denne udvikling er for så vidt ikke ny, men har været i gang længe i USA og Asien. Geografen Edward Soja identificerede, hvordan udviskningen af forskelle og grænser allerede i 1980'erne var i gang i bykomplekset Los Angeles, og miljøhistorikeren William Cronon har i sin interessante analyse »Nature's Metropolis« vist, hvordan udviklingen af Chicago praktisk talt omlagde hele midtvestens naturarealer og -ressourcer.¹⁷ Også i Europa har man noteret sig denne mellemting mellem byen og naturen, som da arkitekten Thomas Sieverts pegede på områderne mellem de historiske byer og det ubebyggede land som »zwischenstadt,« en mellembym, hvis udvikling og kendetegn allerede havde fået sit eget liv kort efter Anden Verdenskrig.¹⁸

Danmark er som tæt bebygget, gammelt landbrugsland muligvis et af de mest bearbejdede områder i verden. Derfor er det også med lidt forbehold, man kan snakke om »natur« i dansk sammenhæng, i hvert fald hvis man mener et økosystem, der ikke er skabt eller igangsat af mennesker. Man kan med en vis ret sige, at det traditionelle skel mellem natur og kultur, særligt i forholdet mellem by og land, giver mindre og mindre mening. Kulturforskningen og

miljøvidenskaberne kalder tidsalderen for »antropocæn.« Ikke desto mindre taler vi stadig med glæde om naturværdier og værdsætter de smukke ådale i det jyske landskab, skabt af istidens bevægelse på tværs af halvøen, og således på tværs af alle mobilitetslinjerne der går på langs. Der er allerede skrevet og forsket meget i de jyske naturværdier, men et samlet syn på området, dets fald, stigninger, vandveje og habitater vil ud fra et regionalt perspektiv være en vigtig hjørnesteen i forståelsen af en mulig østjysk sammenhængskraft.

Hvis vi skal forstå og dermed udvikle, et østjysk bynetværk gælder det også om at forlade traditionelle forståelser af byvækst. Blandt nogle byforskere er der stadig en ide om, at »centralstedet,« købstaden eller storbyen indgår i en tæt udveksling med oplandet og de mindre byer, der vil placere sig i et jævnt mønster omkring dette centralsted. Men dels gælder teorien meget dårligt for kystlandet Danmark, hvis relationer lige så vel kan gå til England som til nabolandsbyen, og dels er den forældet for DØM. Den gamle centertanke, som har styret planlægning herhjemme i årtier, kan ikke forklare det østjyske netværks vækstmønster, der spreder sig »som metastaser« i landskabet. Man har i byforskningen og planlægningen forsøgt at bruge ideen om en netværksteori, der dog mest er opdyrket i forhold til individuelle kystbyer, og har svært ved at begribe samspillet mellem flere kystbyer med forskellige betingelser.¹⁹ Måske bør der udvikles en mere passende idé til at forstå de dynamikker, der er på spil i de østjyske klynger—er det en »viral« model, eller en ny humanøkologisk ide? ←

- 1 D. Brantz; S. Höhne; S. Disko; G. Wagner-Kyora, *Thick Space: Approaches to Metropolitanism*, (Berlin: Transcript Verlag, 2013).
- 2 Edward Soja, »Accentuate The Regional« i *International Journal of Urban and Regional Research* (Nr. 39, marts 2015), s. 372-381. Tilgås på <http://doi.org/10.1111/1468-2427.12176>
- 3 Keller Easterling, *Extrastatecraft: The power of infrastructure Space* (New York: Verso, 2014).
- 4 K. Segbers; S. Raiser; K. Volkmann, *The Making of Global City Regions*. (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2007).
- 5 J. Kvorning; K. Skou; S. M. Christensen. *Det Store Rum: debatbog om regional planlægning*. (København: Realdania, 2010), s. 47.
- 6 Steen Bo Frandsen, »Magtens geografi« i *Hvidbog: Et Danmark i balance er et rigere Danmark*, (Brædstrup: Danmark på Vippen, 2016).
Ellen Højgaard Jensen, *Den Grænseløse By*, (København: Center for Strategisk Byforskning, 2013).
J. Jensen, op.cit.
Se også www.byregioner.dk
- 7 Henning Bro; L. Skodborg; K. Boding-Jensen; J. Tønsberg; L. Skjøt-Pedersen, *Hovedstadsmetropolen efter 1945* (Lyngby: Hovedstadsområdets Kulturhistoriske Arkiv, 2011).

Henrik Mølgaard Frandsen, *Infrastruktur og erhvervsudvikling i østjylland siden 1945*, (Aarhus: Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet, 2011).
- 8 Frandsen, H. M., op. cit.
Tom Nielsen, *Det urbaniserede Territorium: Østjylland under forandring*, (Aarhus: Arkitekt skolens Forlag, 2009).
- 9 Søren Bitsch Christensen; et al., *Den Moderne By*, (S. B. Christensen & M. Thøgersen, red.), *Byhistoriske Studier Vol. 2* (Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 2007).
- 10 Anique Hommels, *Unbuilding Cities: Obduracy in Urban Sociotechnical Change*, (Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2005).
- 11 V. Kaufmann, »Motility: mobility as capitals« i *International Journal of Urban and Regional Research*, 28, s. 745–756.
- 12 Jacob Kronbak; H. Harder; P. Bro; T. Sick, *Analyse af interaktion af infrastruktur i Østjylland*, (Aalborg: Institut for Arkitektur og Medieteknologi, 2008).
- 13 Mimi Sheller; John Urry, »The new mobilities paradigm« i *Environment and Planning A*, 38, (2006) s. 207–226.
- 14 Mike Davis, *Planet of Slums*, (London; New York: Verso, 2007), s. 5.
- 15 Se kapitel 5, denne bog.
- 16 C. W. Mathiesen, *Den faste Femern Beltforbindelse. Regionale udviklingsperspektiver*. (Syddansk Universitetsforlag: Odense, 2011).
- 17 William Cronon, *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*, (New York: Norton, 1991).

Edward Soja, *Postmetropolis*, (Massachusetts: Blackwell, 2000).
- 18 Thomas Sieverts, *Cities Without Cities: An interpretation of the Zwischenstadt* (London; New York: Routledge, 2003).
- 19 Paul M. Hohenberg; Lynn Mollen Lees, *The Making of Urban Europe, 1000–1994*, (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1995).

(+)

LITTERATUR

- Andersen, Kirsten; Elith Juul Møller (red.). »Danmark under forvandling: De store planer og deres skæbne« *Byplanhistorisk Note 40*. København: Dansk Byplanlaboratorium, 1999.
- Andersen, Kirsten; Erik Kaufmann. »De første landsplan-år 1959-64.« i *Byplanhistoriske Note 17*. København: Dansk Byplanlaboratorium, 1988.
- Alexander, Christopher. »A City is Not a Tree«, i *Architectural Forum*, Vol 122, No 1. April, 1965.
- Bitsch Christensen, Søren; et al. *Den Moderne By*. (S. B. Christensen & M. Thøgersen, red.) *Byhistoriske Studier Vol. 2*. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 2007.
- Brantz, D.; S. Höhne; S. Disko; G. Wagner-Kyora, *Thick Space: Approaches to Metropolitanism* Berlin: Transcript Verlag, 2013.
- Bro, Henning; L. Skodborg; K. Boding-Jensen; J. Tønsberg; L. Skjøt-Pedersen, *Hovedstadsmetropolen efter 1945*. Lyngby: Hovedstadsrådets Kulturhistoriske Arkiv, 2011.
- Bruegman, Robert. *Sprawl—A compact history*. Chicago: University of Chicago Press, 2005.
- Castells, Manuel. *Netværksamfundet og dets opståen*. København: Hans Reitzels Forlag, 2003 [opr. 1996].
- Christaller, Walter. *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs NJ: Prentice-Hall, 1966 [opr. 1933].
- Cronon, William. *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*. New York: Norton, 1991.
- Davis, Mike *Planet of Slums*. London; New York: Verso, 2007.
- Easterling, Keller. *Extrastatecraft: The power of infrastructure Space*. New York: Verso, 2014.
- Egebjerg; Simonsen (red.). *Byen, Vejen og Landskabet: Motorveje til fremtiden*. København: Vejdirektoratet, 2005.
- Frandsen, Henrik Mølgaard. *Infrastruktur og erhvervsudvikling i østjylland siden 1945*. Aarhus: Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet, 2011.
- Frandsen, Steen Bo. »Magtens geografi« i *Hvidbog: Et Danmark i balance er et rigere Danmark*. Brædstrup: Danmark på Vippen, 2016
- Frandsen, Steen Bo. *Men gives der da Provindser i Danmark? En undersøgelse af den regionale dimension i den danske stat i midten af 1800-tallet, Historie 19,1*. Aarhus: 1991.
- Frandsen, Steen Bo. *Opdagelsen af Jylland. Den regionale dimension i Danmarkshistorien 1800-64*, Aarhus: 1996.
- Gaardmand, Arne. *Dansk Byplanlægning 1938-1992*, København: Arkitektens Forlag, 1993.
- Arne Gaardmand, »Jobbet til manden eller manden til jobbet? Om dansk regionalpolitik fra 1945-1985,« i *Regionalpolitikken som politikområde. Rapport från NordREFOs arbejdsgrupp om regionalpolitikken som politikområde*, Helsinki: 1988,
- Gottmann, Jean. *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*. New York: Twentieth Century Fund, 1961.
- Hommels, Anique. *Unbuilding Cities: Obduracy in Urban Sociotechnical Change*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2005.
- Humlum, Johannes. *Landsplanlægning i Danmark*, København: 1961.
- Humlum, Johannes. *Landsplanlægningsproblemer. Med skiite til en landsplanlægning i Danmark*, København: 1966.
- Illeris, Sven. »Centraladministration og byplanlægning 1938-ca. 1975,« i *Dansk Byplanlaboratorium Byplanhistorisk skrift nr. 73*, 2014.
- Ingels Group, Bjarke; Tom Nielsen; ARUP; Red Associates, *Loop City*. København, Danmark, 2010.
- Jensen, Ellen Højgaard. *Den Grønseløse By*. København: Center for Strategisk Byforkning, 2013.
- Jensen, Hans. *De danske stænderforsamlings historie 1830-1848, I-II*, København: 1931-34.
- Jensen, Jesper Bo; Marianne Levinsen. *Rapport om bosætning og boligbehov i Skanderborg Kommune*. København, Fremforsk—Center for Fremtidforskning: 2014.
- Johansen, Jens og Elith Juul Møller. *Peter: Arkitekten Peter Bredsdorff*. København: Bogværket 2016.
- Kaufmann, V. »Motility: mobility as capital« i *International Journal of Urban and Regional Research*, 28.
- Kronbak, Jacob; H. Harder; P. Bro; T. Sick, *Analyse af interaktion af infrastruktur i Østjylland*. Aalborg: Institut for Arkitektur og Medieteknologi, 2008.
- Kvorning, J.; K. Skou; S. M. Christensen. *Det Store Rum: debatbog om regional planlægning*. København: Realdania, 2010.
- Lund, Dennis. *Dansk Byplanlægning. Den italesatte planlægning 1992-2015*. Nykøbing: Bogværket, 2016.
- Madsen, Hans Helge. *Skæv og national. Dansk byplanlægning 1830 til 1938*, København: 2009.
- Mandag Morgen; Realdania Debat. *Danmark 2050—der blir et yndigt land*. København: Mandag Morgen og Realdania Debat, 2012.
- Meijers, Evert. *Synergy in Polycentric Urban Regions. Complimentarity, orga-nizing capacity and critical mass*. Delft: Delft Technical University, 2007.
- Miljøministeriet. *Danmarks Byregioner*. København: Miljøministeriet, 1992.
- Miljøministeriet. *Landsplanredøgørelsen 2006: Det nye Danmarkskort: planlægning under nye vilkår*. København: Miljøministeriet, 2006.
- Miljøministeriet. *Danmark på vej mod år 2018. Resumé og handling. Landsplanredøgørelse fra miljøministeren 1992*. København: Miljøministeriet, 1992.
- Miljøministeriet. *Landsplanredøgørelse 2013. Grøn omstilling—nye muligheder for hele Danmark*. København: Miljøministeriet, 2013.
- Nielsen, Bue. »Den Østjyske Båndby: en ny udfordring for planlægningen« i *Byplan*. 1. Januar, 2006.
- Nielsen, Bue. »Udfordringer for de mellemstore danske bysamfund,« i *Cittaslow—byudvikling med udsyn og omtanke?* (Red: Helle Juul Kristensen, Johs. Nørregaard Frandsen, og Jørgen Møller). Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2010.
- Nielsen, Bue. »Planlægning for byers relationer«, *Byplan Nr. 03*. København: Dansk Byplanlaboratorium, 2009.
- Nielsen, Peder Baltzer. »Landsplanlægningen ved årtusindskifter og nutidens behov i Hvad gjorde vi ved Danmark?« *Byplanhistorisk skrift nr. 70* (Sven Illeris og Michaela Brüel, red.). København: Dansk Byplanlaboratorium, 2012.
- Nielsen, Tom; Rune Chr. Bach; Stefan Darlan Boris; Thomas Juel Clemmensen. *Byudvikling og trafikal infrastruktur i Østjylland: Tre principciitser Udviklingsstudier for Skov og Naturstyrelsen, Miljøministeriet*. Aarhus: Institut for By & Landskab, Arkitektskolen Aarhus, 2007.
- Nielsen, Tom. *Det urbaniserede Territorium: østjylland under forandring*. Aarhus: Arkitektkolens Forlag, 2009.
- Nielsen, Tom. *Gode intentioner og uregerlige byer*. Aarhus: Arkitektkolens forlag, 2007.
- Petersen, Ove Kaj. *Konkurrencestaten*. København: Hans Reitzels forlag, 2011.
- Segbers, K.; S. Raiser; K. Volkmann. *The Making of Global City Regions*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2007.
- Sieverts, Thomas. *Cities Without Cities: An interpretation of the Swischenstadt*. London; New York: Routledge, 2003.
- Soja, Edward. »Accentuate The Regional« i *International Journal of Urban and Regional Research*. Nr. 39, marts 2015
- Soja, Edward. *Postmetropolis*. Massachusetts: Blackwell, 2000.
- Webber, Melwin. »The Urban Place and the Non-Place Urban Realm« i *The Cybercities Reader*. S. Graham, red. Oxon: Routledge, 2004 [opr. 1964].





AARHUS



2017

TOM NIELSEN (*1970) er arkitekt, Ph.D. og professor i by- og landskabsplanlægning ved Arkitektskolen Aarhus. Han har om emnet tidligere skrevet bogen »Det urbaniserede territorium: Østjylland under forandring.« (2009)

BORIS BRORMAN JENSEN (*1968), cand. arch. og Ph.D., er selvstændig researcher, konsulent og praktiserende arkitekt MAA. Han har været tilknyttet forskellige forsknings- og uddannelsesinstitutioner i Danmark og udlandet. Boris har publiceret en lang række artikler om globalisering og nutidig byudvikling.

STEEN BO FRANDBSEN (*1958) er historiker, professor og leder af Center for Grænseregionsforskning ved Institut for Statskundskab, Syddansk Universitet. Han har blandt andet skrevet bogen »Opdagelsen af Jylland: Den regionale dimension i Danmarkshistorien 1814–64.« (1996)

CLAUS PEDER PEDERSEN (*1966) er arkitekt, Ph.D. og forskningschef ved Arkitektskolen Aarhus. Han har tidligere beskæftiget sig med infrastruktur og byudvikling som bidragsyder til bogen »Byen, Vejen og Landskabet: Motorveje til fremtiden.« (2005)

MIKKEL THELLE (*1972) er lektor ved Aarhus Universitet og leder af Dansk Center for Byhistorie, som er et samarbejde mellem universitetet og Den Gamle By i Aarhus. Han har tidligere skrevet om byhistorie og infrastruktur i »Rådhuspladsen 1900: Det moderne Københavns brændpunkt.« (2015)

Bogen opsummerer i antologiform og med udgangspunkt i fænomenet DEN ØSTJYSKE MILLIONBY centrale problemstillinger og diskussioner omkring regional by- og landskabsplanlægning i Danmark.

Moderne infrastrukturer og mobilitetsmidler har skabt nye grænsedragninger og ændret forståelsen af den fysiske geografi. De administrative grænser, der styrede det lokale liv for to generationer siden overskrides af det moderne hverdagsliv der måler afstand i minutter. Der er opstået nye funktionelle sammenhænge mellem små og store byer, som er begyndt at danne klynger og mere eller mindre selvstændige byregioner. København er vokset langt udover den berømte Fingerplan fra 1947, og er blevet tyngdepunkt i en ny Øresundsregion. Denne udvikling er blevet fulgt op af en række statsfinansierede initiativer på det infrastrukturelle, kulturelle og kunstneriske område.

Situationen i Vestdanmark er noget anderledes, men provinsen er ikke helt hægtet af udviklingen. Danmarks andet regionale vækstcenter det såkaldte »østjyske bybånd,« opstået omkring E45, er på flere punkter begyndt at udgøre en modpol til nationens ultimative center. Det diffuse østjyske bynetværk fra Randers til Kolding har længe været diskuteret i forskellige fagkredse, men er ikke rigtig blevet indplaceret på det mentale danmarkskort. I modsætning til udviklingen af Øresundsregionen finder der ingen sammenhængende planlægning sted. Det rejser to spørgsmål som bogen behandler. Hvorfor? Og er det overhovedet nødvendigt at planlægge den jyske bysammenvoksning?

Bogen er redigeret af Boris Brorman Jensen og Tom Nielsen.

