

Af journalist Pernille Steensgaard

Den østjyske millionby – DØM:

Vi kan ikke undvære hinanden

Vi kommer til at savne regionernes ekspertise, for den er sprængt i luften. Sådan tænker både politikere og os, der arbejder med det. Pernille Steensgaard har taget en snak med Niels Højberg, stadsdirektør i Aarhus Kommune og formand for DØM-projektets advisory board.

Netop mens vi taler om Danmarks anden millionby, kører Niels Højberg, stadsdirektør i Aarhus, op igennem den. Hvor passende. E45 er hovedgaden i Den Østjyske Millionby (DØM), der strækker sig fra Kolding til Randers. Diesel og benzin flyder i dens årer. Det er oplagt at spørge, hvad andet end motorvejen, der binder byen sammen? Hvad er Østjyllands identitet?

“Jeg kender regionen og dens forskellige sentimentier usædvanligt godt,” svarer han, født, opvokset og uddannet forskellige steder på bybåndet for bagefter at arbejde i Vejle og Viborg, før han blev stadsdirektør i Aarhus i 2008.

“Østjylland er de gamle købstæders og fjordbyers Jylland og kvintessensen af produktionsdanmark. Hele værdikæden er til stede her fra et universitet i verdensklasse over avanceret moderne teknologi til produktion af råvarer. Vi hænger funktionelt sammen i et net af byer, der er hinandens forudsætning. Vi kan slet ikke klare os uden hinanden.”

Niels Højberg bryder sig ikke om

at tale om kommuner og regioner som modstandere i et magtspil med hovedstaden. Østjylland arbejder for Danmark og det fælles. Alt, hvad der styrker konkurrenceevnen for den ene, er også godt for den anden, siger han og pointerer tydeligt og flere gange de 19 DØM-kommuners fællesskab og afhængighed af hinanden. Det er nyt. Og nødvendigt.

Historisk chance

I bogen Den Østjyske Millionby (2017) beskrev en række forskere og fagfolk, hvordan jyderne selv kom til at sabotere en historisk chance ved som Danmarks anden millionby at have fået - eller krævet - den magt, der følger med størrelsen. DØM rokkede ved hovedstadens historiske status. For første gang siden 1864 lå Danmarks centrum ikke malplaceret helt ude til højre på landkortet. For første gang holdt det meget klare hierarki omkring et absolut center ikke. En jysk konkurrent med 1,2 millioner mennesker svarende til en lille fjerdedel af Danmarks befolknings samlede kræfter - uden at vide det. Hvad ville der ikke ske, hvis

DØM blev bevidst om sin egen styrke, egne fortrin og muligheder? Hvad kunne jyderne ikke begynde at kræve af den begunstigede hovedstad? Store ting! skrev historikeren Steen Bo Frandsen i bogen - hvis de havde kunnet arbejde sammen, ikke imod hinanden. Hvis de havde tænkt sig som en samlet flok. Hvis de havde haft en fælles fortælling, forstået sig selv som en sammenhæng og en struktur med fælles, selvstændig interesse. Hvis det ikke var endt i interne skænderier mellem trekantsområdet og Aarhus. Fraværet af en regional interesserepræsentation og beslutningsproces forhindrede en udvikling på jyske præmisser.

- Er du enig i den tese?

“Ja,” svarer Højberg. “Kommunerne har arbejdet indenfor egne rammer, vi har ikke haft et fælles forum for planlægning. Men der sker for alvor noget nu. For første gang i tyve år, siden DØM blev nævnt første gang i Landsplanredegørelsen, arbejder vi sammen med en ambition om at få skabt værktøjer til at planlægge for en by uden et altdominerende centrum,



Randers

E45

Aarhus

Skanderborg

Silkeborg

1,2 mio. danskere bor i DØM

E45 er altings midte

“Ingen af os kan bære en metro eller anden meget dyr infrastruktur. Ingen tror for alvor på højklassetrafik mellem vores byer nu. Bilen er kommet for at blive. E45 er stadig selve livsnerven i DØM, og uanset at DØM blev klippet midt over og lagt i to forskellige regioner, er motorvejens samlede funktion konstant.”



men med mange mindre. Det er inspireret af, men bliver meget anderledes end Fingerplanen, fordi DØM ikke er et tæt bysamfund som København.”

Tre overordnede mål

Han nævner tre mål for arbejdet: Nye sammenhængende billeder af konkurrence og vækst. Af bæredygtighed og FNs verdensmål. Og af en god dagligdag i millionbyen, ofte kaldet liveability.

“Der bliver et tomrum efter regionerne. Vi kommer til at savne regionernes ekspertise, for den er sprængt i luften. Sådan tænker både politikere og os, der arbejder med det. Kommunerne vil bakke hinanden op og lave et redskab, så vi kan hjælpe hinanden med at finansiere projekter. Det findes jo ikke nu.”

Infrastruktur er meget mere end E45

Højberg er ikke i tvivl om, at E45 stadig er altings midte, men at de skal til at se på infrastruktur på en ny måde. Ikke som de plejer ved at tænke i veje og kollektiv trafik, men, når teknologien kommer, koble tog, førerløse elektriske busser, GoMore og delebiler sammen på én platform, hvor man hurtigt kan finde ud af, hvordan man kommer fra A til B. De kalder det “Mobility as a service”.

“Ingen af os kan bære en metro eller anden meget dyr infrastruktur. Ingen tror for alvor på højklassetrafik mellem vores byer nu. Bilen er kommet for at blive. E45 er stadig selve livsnerven i DØM, og uanset at DØM blev klippet midt over og lagt i to forskellige regioner, er motorvejens

samlende funktion konstant. Vores kollektive trafik i Danmark er jo forfærdelig dyr. Så hvis man virkelig vil lave noget, der kan hjælpe, skal det være billigt og effektivt frem for dyrt og flot. Det ville være visionen.”

- Kan man forestille sig et DØM-byråd?

“Det tror jeg bestemt ikke. Ingen steder i hele verden spiller kommunerne så stor en rolle som i Danmark. To tredjedele af de offentlige udgifter går gennem kommunerne, mod 37 procent i Sverige, som er nummer to. Man skal ikke forvente afgivelse af autonomi til et overstatsligt eller overkommunalt lag. Men der er behov for samarbejde mellem os, det er helt nødvendigt. Vi har fået en dobbelt indsigt - i vores egen betydning og afhængighed af hinanden. Vi er stærkt



inspireret af samarbejdet mellem Manchester by og en række store kommuner rundt om den. De måtte finde fælles fodslag for at få London i tale. Den store bys borgmester kunne aldrig være formand, det betyder, at de andre tager større ansvar i samarbejdet. Sådan er det også hos os.”

- Hvad skal projektet helst ende med?
 ”Det bedste ville være en relativt håndfast udmelding om, hvordan vi griber det her an både indholdsmæssigt og organisatorisk. Vi er i en tidlig fase og har slet ikke talt om modeller for vores fremtidige samarbejde endnu. Jeg håber på nye sammenhængende billeder af fremtiden. Det er en fin start med en uvildig rapport, som ikke er politisk besluttet, og som ingen behøver at tage politisk stilling til lige med det samme.”

- Hvorfor udspringer initiativet ikke fra jer selv?
 ”Vi kommuner har talt praktisk om transport og koordinering af vores politiske interesser, men ikke hævet os op i helikopterperspektiv og talt om det store billede. Vi har hverken haft kræfter eller viden til det, vi nu forsøger at sætte på formel. Jeg håber,

projektparterne vil med i anden fase, hvor vi kommer endnu dybere ned.” Det nye, mere enige DØM har en fælles, prioriteret ønskeliste til Christiansborg: Tre spor på motorvejen fra Randers til Kolding som forudsætning for, at produktionsdanmark skal blive ved med at fungere. 80 procent af landets eksport produceres vest for Storebælt. ”Så skal vilkårene også være fornuftige,” som Højbjerg formulere det. En mere effektiv korridor, både vej og tog, til Tyskland, den nuværende er ”underspillet”. En Hærvejsmotorvej ned gennem Jylland til lastbiler. Og en Kattegatforbindelse til at binde de to millionbyer i Danmark sammen.

Kattegatforbindelse vil styrke hele Danmark

”2200 aarhusianere pendler til København hver dag. Så det er ikke så esoterisk med en Kattegatforbindelse, som det kan virke på nogen. Sammenhæng betyder noget! Når Fehmarn er godt, er det ud fra et princip om at styrke Danmark bedst muligt i den internationale konkurrence. Alt, hvad der kan skabe bedre udveksling

af varer og tjenesteydelser, er godt. Men hvis det kun bliver Fehmarn, og ikke også Kattegat, bliver der langt til København fra Østjylland. Og Jylland risikerer at blive til en blindtarm.”
 - Vil projektets resultater forpligte jer?
 ”Vi har lovet at tage det op og bruge det i vores strategiudvikling og samarbejde i Business Region Aarhus og Trekantområdet Danmark. Hvordan, vi gør det, er en politisk beslutning.”

Holdet bag planen

Business Region Aarhus, Trekantområdet Danmark, Arkitektskolen Aarhus og Realdania er gået sammen om at skabe en overordnet plan for regionen, kaldet et strukturbillede. Dansk Byplanlaboratorium er sekretariat for projektet.



Stadsdirektør Niels Højbjerg, Aarhus kommune, er formand for projektets advisory board.

Mens vi venter:

Midlertidige boliger

8. maj 2019 14.00 - 17.00
 i Cphvillage på Refshaleøen

Refshaleøen bliver omdrejningspunkt i de kommende års udbygning af København. Boligudbygning og havnetunnel er nogle af elementerne.

Mens vi venter anvendes Refshaleøen stadig til klassiske erhverv og en række midlertidige aktiviteter, bl.a. 88 2-værelses containerboliger.

På gå-hjem-mødet denne forårsdag får du en introduktion til arbejdet med midlertidighed i planloven og kommer tæt på arbejdet med studieboliger på Refshaleøen.

Det er gratis at deltage i gå-hjem-mødet, men kræver tilmelding.

Dansk Byplanlaboratorium i samarbejde med Cphvillage. Læs mere på:
www.byplanlab.dk og www.cphvillage.com



Foto: CPH Containers



Foto: CPH Village



Foto: CPH Containers