



Paper til 25. Nordiske Historikermøde, Stockholms universitet
Session "Den nordiske staden – från industrialism till postindustrialism"
6. august 2005.

Tema: "Den post-industrielle staden"

Bykonkurrence og "byidentitet": Danmark 1960-2000

Af Søren Bitsch Christensen, ph.d., lektor
Dansk Center for Byhistorie – Aarhus Universitet og Den Gamle By
mail@byhistorie.dk
www.byhistorie.dk

HOVEDTRÆK AF DET DANSKE BYSYSTEM 1960-2000

Bysystemet udgøres af tre elementer: Lokaliseringen af hhv. befolkningen, arbejdspladserne samt den offentlige og private service.¹ På dette punkt er den post-industrielle by ikke anderledes end sine forgængere, den merkantile by og den industrielle by. Spørgsmålet er, om forskningssituationen i dag kan pege på andre og historisk nye sammensætninger af disse lokaliseringsfaktorer.

Det danske bysystem i perioden fra ca. 1960 og frem til i dag har ikke været udforsket af danske historikere. Hovedværkerne er skrevet af geografer og økonomer, vigtigst er stadig geografen Christian Wichmann Matthiessens disputats fra 1985 *Danske byers vækst* om perioden 1801-1981. Matthiessen fremhævede de tyve år fra 1960 til 1980 som den tredje dynamiske fase i dansk urbanisering. De to første var 1840-1860 og 1895-1921.² Ser vi på vores periode 1960-1980, var det nye og dynamiske element i selve bysystemet forstæderne, den decentrale byvækst. Periodens teknologiske innovationer af betydning for bysystemet var privatbiler, lastbiltransport og telekommunikation, mens det produktive vækstgrundlag var en mere eksportorienteret industri og velfærdsstatens udbygning.

Industriudviklingen fremstår som den vigtigste – men langt fra eneste – forklaring på byvæksten. Dansk industri var frem til ca. 1960 først og fremmest et storbyfænomen, fremkaldt af klassiske agglomerationsfordele inden for den dominerende forarbejdningsindustri – dvs. jern- og metal-, fødevarer-, kemisk og beklædningsindustri.³ Dette blev ændret i to overgangsfaser, 1958-1964 og 1971-1975.

1958-1964 indtrådte en større spredning af industrien og byggeriet, der indtil da havde været koncentreret i og omkring Hovedstadsregionen. Det var navnlig de større byer i Østjylland, Sønderjylland og Vestjylland, der fik fordel af udviklingen, som bedst kan forklares som filialdannelser og hurtigvoksende virksomheders udlægning af mere simple dele af masseproduktionen til lavtlønsområder. En anden faktor var egnsudviklingspolitikken, der blev et aktivt redskab i den regionale udvikling. Lolland-Falster gled i denne periode over til at være et økonomisk og industrielt udkantsområde.⁴

Men 1971-1975, hvor en ny spredning satte ind, skyldtes det især et helt nyt industribillede. Den tayloristiske produktion tabte terræn til teknologisk og produktmæssigt avancerede små virksomheder, der med fordel kunne etableres i små byer og på landet.⁵ Afindustrialiseringen af de største byer havde mere karakter af direkte flytninger af produktionsanlæg og ikke, som i 1960'erne, af filialdannelser. Danmarks optagelse i de europæiske fællesskaber gjorde desuden nærheden til Europa, særlig Hamborg, attraktiv. Da industrien i Danmark samtidig forstærkede sin eksportkvote, mindskedes afhængigheden af København, ligesom salget mellem virksomheder voksede og dermed forstærkede den kumulative virkning af de mange virksomhedsudflytninger i 1960'erne.

Dansk industri har gennem hele denne periode i international sammenhæng været kendetegnet ved mange små og mellemstore enheder. Danske byer er og var derfor ikke specielt industribyer, idet industrien typisk var én af flere dominerende erhvervssektorer i de enkelte byer. Dette fremgår blandt andet af en klassifikation af erhvervsstrukturen i alle byer med mere end 2.000 indbyggere for året 1981, som Wichmann Matthiessen foretog.

Tabel 1.

Erhvervsstrukturelle bytyper 1981 – fordelt efter potentialer ("clusters")

Danske byer med mere end 2.000 indbyggere og deres opland indtil 30 km, vægtet.

Bytype	Antal
Tekstilindustribyer	13
Gennemsnitsbyer - ukarakteristiske	101
Fiskeribyer	3
Storbyorienterede byer (off. administration, avanceret industri og virksomhedsservice)	27
Tungindustribyer	9
Oplandsbyer	31
Letindustribyer	52

Kilde: Christian Wichmann Matthiessen: *Danske byers vækst*, 1985, s. 112-116.

Vi skal altså ikke forvente, at afindustrialiseringen i sig selv har medført store forandringer af det danske bysystem. Det ændrer naturligvis ikke ved betydningen af den decentrale byvækst efter 1960. Forstæderne, de større pendlingszoner og den nye kommunalstruktur fra 1970 har for alvor opløst den klassiske dikotomi land-by. Ser man på hele perioden 1960 til 2001, er det tydeligt, at den kan deles i to faser: 1960-1980 præget af decentralisering og 1980-2001 præget af koncentration (tabel 2).

Tabel 2.

Befolkningsfordeling 1960-2001. Tal i pct. Markante skift fremhævet.

Bystørrelse	1960	1981	2001
Hovedstaden	29,4	27,0	26,2
Øvrige byer > 10.000 indbyggere	26,6	28,4	30,5
Byer 1.000 – 9.999 indb.	10,0	19,9	20,9
Byer 200 - 999 indb.	8,0	8,5	7,8
Landdistrikter	25,9	16,1	14,6
I alt	100	100	100
I alt, 1.000 indb.	4.585	5.124	5.349

Kilde: Bue Nielsen: *The Danish Urban System*, 2000.

Det danske bysystem har i hovedtræk været uforandret siden 1980 i den forstand, at der ikke er kommet nye elementer til. Det dækker imidlertid over interne forskydninger og fortætninger. Virkningerne af denne koncentration er sammenstillet af forskningsleder for Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, Henrik Christoffersen (tabel 3).

Tabel 3

Hovedtendenser i den rumlige omstrukturering i Danmark 1980-2003.

Geografisk niveau	Tendens	Hvor?
Regionalt niveau	<ul style="list-style-type: none"> • Klar koncentration af arbejdspladser og mindre klar koncentration af befolkning i centerområderne. • Fra horisontal til vertikal regional arbejdsdeling i produktion. 	Centerområderne: <ul style="list-style-type: none"> • Vest: Århus-Vejle amter (vækst 1980-2003). • Øst: Hovedstadsområdet (vækst fra 1990'erne).
Arbejdsopland	<ul style="list-style-type: none"> • Færre, men større pendlingszoner. • Øget pendling. 	
Kommuneniveau	<ul style="list-style-type: none"> • Koncentration af arbejdspladser og befolkning i de større kommuners hovedby. 	

Kilde: Henrik Christoffersen: *Det danske bymønster og landdistrikterne*, 2003, s. 8, 32 og 40.

Koncentrationen gælder således både fordelingen mellem centrale og perifere byer og mellem den enkelte kommunes hovedby og resten af kommunen.

Mange byer er stagneret i løbet af de sidste tyve år. Det gælder især byerne i Nord- og Nordvestjylland, Randers-egnen, Sønderjylland og bæltet af øer mod syd fra Ærø til Bornholm. Nogle af disse byer blev decideret kriseramte, for eksempel Skagen på grund af dalende fiskeri i begyndelsen af 1990'erne og gamle skibsværftsbyer som Nakskov og Frederikshavn.⁶

Men i øvrigt er det kendetegnende for den danske udvikling, at relativt få gamle industribyer er blevet tømt for arbejdspladser på grund af afindustrialisering og outsourcing. Det største tab af industriarbejdspladser 1993-2000 har ramt beklædnings- og tekstilindustrien samt skibsværfterne.⁷

Det bedste eksempel er tekstilklyngen ("cluster") i Ikast og Herning. Den materielle produktion er her efter 1989 blevet flyttet til Polen og Baltikum, men tabet af arbejdspladser og kapitalindvinding er blevet opvejet af nye funktioner inden for marketing, administration, kvalitetsikring og design.⁸ Dette er samtidig en illustration af et andet af de nævnte forhold: Bevægelsen fra horisontal til vertikal regional arbejdsdeling i produktion – betegnelsen for den fysiske adskillelse af de enkelte dele af en virksomheds produktion – som blev markant fra 1970'erne.⁹ 'Globaliseringen' målt som betydningen af udenlandske vareleverancers andel af industriproduktionen slog for alvor igennem i 1990'erne. Set over hele perioden ca. 1970-2003 er andelen steget fra ca. 17 pct. til ca. 23 pct., men den danske industris eksportkvote er steget endnu mere.¹⁰ Fra 1993 til 2000 blev der således skabt 126.700 nye jobs i Danmark, og 'globaliseringens' effekter kan mere eller mindre kun siges at have været negative for den ufaglærte arbejdsstyrke, der 1993-2000 blev reduceret med 77.500.¹¹

Efter denne præsentation af hovedtrækkene i bysystemets udvikling, kan vi forsøge at opgøre påvirkningen fra tre hovedfaktorer: Den statslige planlægning af bysystemet, erhvervsstrukturen og byernes egen markedsføring og appel (bysanering og city branding).

STATSLIG PLANLÆGNING

I næsten alle europæiske lande var de store byers og især hovedstadens dominans i efterkrigstiden så stærk, at det gav anledning til franskmanden Francois Perroux' vækstcenterteori. Teorien hævder, at industriel vækst i de store centre gennem afledt handel vil sprede sig til resten af byen og i dens nærhed.¹² På dansk grund måtte det betyde, at hovedstaden og i mindre grad Århus, Odense og Aalborg skulle anses som byudviklingens motor. Hovedstadens rolle var hævet over debat. Den moderne danske fysiske byplanlægning har rødder i byreguleringsloven fra 1949, og både denne og den første zonelandsplan fra 1962 udsprang af vækstcenterteorien.¹³

I 1970'erne nærmede den statslige danske byplanlægning sig servicecenterteorien. Ud fra en velfærdstankegang er det serviceringen af borgerne, der er bysystemets vigtigste funktion. Den lige og fælles adgang til service blev fra ca. 1960 i stigende grad anset som et tegn på det bedst mulige bymønster, og et ujævnt og skævt bymønster – som det eksisterende – var derfor en alvorlig politisk udfordring.¹⁴ Mest konsekvent blev dette ideal søgt virkeliggjort efter kommunalreformen i 1970 og var en del af reformens demokratiske visioner om, at velfærdsstaten gennem planlægning kunne skabe et jævnt hierarkisk og harmonisk bymønster. Kommunalreformen reducerede antallet af kommuner fra 1.064 til 277. Den første landsplanredegørelse fra 1975 fulgte disse retningslinier. Nøglen hed borgerservice. Borgerne skulle sikres adgang til lokal service i den nærmeste by, til regional service i nærmest beliggende større by og til national service i hovedstaden. Landsplanerne opstillede derfor omfattende byhierarkier med centre af forskellige størrelser.

Fra midten af 1960'erne og i 1970'erne svarede drømmen til virkeligheden. Væksten var decentral, befolkningen i hovedstadsområdet stagnerede og serviceniveauet blev harmoniseret. Men byplanforskningen mener i dag, at det var et tilfælde, som ophørte i 1980'erne, da den økonomiske udvikling igen styrkede koncentrationen og geografisk uligevægt. Den nationale planlovgivning fra ca. 1980 blev derfor gennemført under forandrede politiske og økonomiske forhold. Hvor præmisserne tidligere overvejende havde været økonomisk vækst og politiske centrum-venstre regeringer, var 1980'erne præget af recession og centrum-højre regeringer. Planlægningens opgave blev derfor ikke længere opfattet som vækststyring, men som politisk balance, helhedstænkning og fremme af det lokale engagement.¹⁵

Vækstcentrerteorien forlod hermed endegyldigt den statslige planlægning. Den såkaldte Landsplanredegørelse, der indeholder den siddende regerings visioner for landsplanpolitikken, fra 2000 betoner således regional udvikling, satsning på de enkelte byers styrkeområder og en stærkere rollefordeling mellem byer og mellem byer og land.¹⁶

Landsdelscentre opstår i dag ikke spontant, men er en kategori i den statslige planlægning, der tildeler landsdelscentrene særlige fordele, men også til en vis grad pålægger dem at tage særlige hensyn. Den grundlæggende tanke er, at det samlede bysystem skal rumme alle nødvendige kompetencer for at løfte erhvervslivet, men at ikke alle byer skal have alle kompetencer. Formålet er tvedelt: Det nationale bysystem skal samlet set være rationelt fungerende, alle byer er "tildelt en rolle i udviklingen" for at frembringe et optimalt produkt. På den anden side skal planlægningen tage højde for externalities – uheldsmæssige virkninger på det omgivende fysiske og økonomiske miljø i såvel byrummet som trafikstrukturen. De enkelte landsdelscentre anbefales således i dag at tage udgangspunkt i deres historiske arv, lokale ekspertiser og væksterhverv og at udbygge partnerskaber mellem lokale interessegrupper – både offentlige og erhvervsmæssige.

Det er den gældende landsplans målsætning, at landsdelscentrenes sociale, uddannelsesmæssige og miljømæssige velfærdsydelse skal rette sig mod de lokale særkender og respektere den lokale identitet. Helhedstanken kommer frem i ønsket om at fremme samarbejde mellem byer for at styrke komplementariteten mellem disse. Som noget helt nyt opererer Landsplanen fra 2000 således med to nye landsdelscentre, der ikke er enkelte byer, men samarbejdende byer: Det ene er Midt-Vest (Herning og Ikast), og det andet er Trekantområdet (Vejle, Kolding og Fredericia).

Lad os se på de historiske realiteter i disse politiske målsætninger om optimal geografisk arbejdsdeling, lokale kompetencer, kompetenceregioner og lokal identitet.

GEOGRAFISKE ARBEJDSDELINGER I BYSYSTEMET

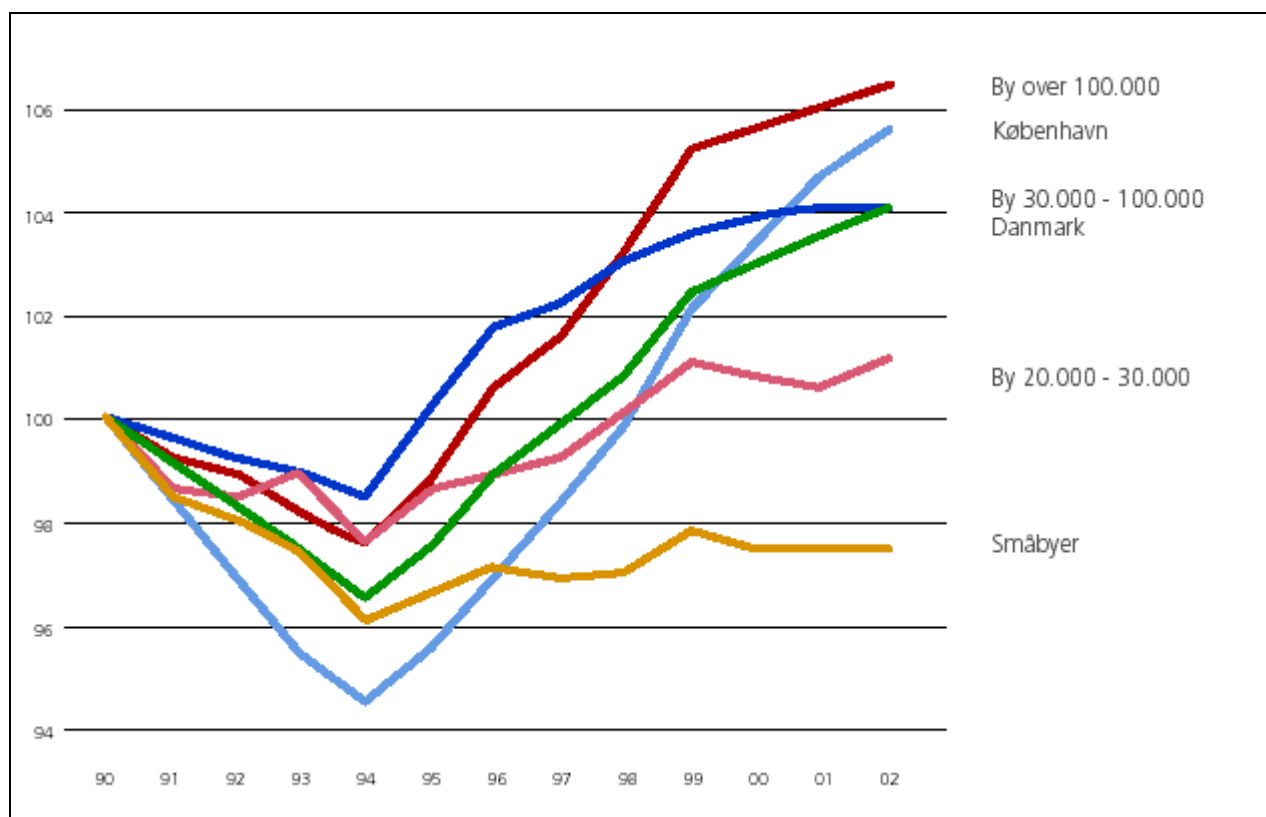
I Danmark som i de fleste andre europæiske lande er der fra vækstkonjunkturen efter 1957 og særlig fra midten af 1960'erne foregået en sektoriel forskydning mod en række moderne serviceerhverv på bekostning af landbrug og industri.¹⁷ De nye væksterhverv har gennemgående højere krav til uddannet arbejdskraft, og det er en kendsgerning, at specialiseret arbejdskraft fungerer bedst på store arbejdsmarkeder. Meget tyder på, at dette har fremmet en tendens til geografisk koncentration af nye virksomheder. Det er der intet overraskende i. Det ligger i klar forlængelse af almindelige cluster- og vækstteorier; det overraskende er, at befolkningen ikke i samme grad er blevet koncentreret. Man flytter sig dagligt længere for at komme på arbejde.¹⁸ Landsplanafdelingen afgrænsede i 2000 34 pendlingsregioner, mens der i 1992 var 46 (jf fig. 1).¹⁹

Konsekvensen er blevet et bymønster med to dominerende centerdannelser: I vest Århus og Vejle amter og til dels Aalborg og i øst København. København havde faldende arbejdsstyrkebefolkning indtil konjunkturskiftet i 1993, men er herefter igen vokset (jf. figur 2).

Udviklingen har også været påvirket af den internationale prisudvikling. Fra 1980 til 1992 er det påvist, at indkomstgrundlaget voksede mere i Jylland end på øerne, fordi erhvervslivet i Jylland nød fordel af stigende eksport og stigende salgspriser. 1993 var et skelsår. I Jylland blev væksten herefter fastholdt omkring Århus og Aalborg, hvor man fortsat kunne øge salgspriserne væsentligt. Men i Syd-, Vest- og Nordjylland faldt væksten, fordi den lokale industri blev ramt af en stærk priskonkurrence. Hovedstadsområdet og de øvrige landscentre kunne fortsat eksportere serviceydelser til stigende eksportpriser og udbyggede derfor deres centerfunktion.²⁰

Alligevel er der grund til at understrege, at vi ikke skal overvurdere koncentrationen og det tilknyttede videnssamfunds sejr over industrisamfundet. For det første: Københavns nye vækst skyldes ikke alene videnssamfundet, men også åbningen af Øresundsbron i 2000 og de store trafikinvesteringer i tilslutning til broen og Copenhagen Airport, omfattende investeringer i kulturlivet og åbningen af de baltiske markeder og den fortsatte EU-integration.²¹ For det andet: I perioden fra 1980 til 1996 voksede landkommunernes industri med en lavere uddannet arbejdskraft stærkere end resten af landets på grund af forbedringer af arbejdskraftens produktivitet og omstillinger til nye eksporterhverv. Disse er imidlertid prissvage og stærkt konjunkturfølsomme.

Figur 2
Væksten i arbejdspladser 1990-2002



Kilde: *Landsplanredegørelsen 2003*, s. 29.

HUMAN KAPITAL OG KOMPETENCEREGIONER

Hvor det i industrisamfundet var tilgængeligheden af fysiske ressourcer og transportmuligheder, der var vigtigst for virksomhedernes placering, antyder undersøgelser fra det seneste årti, at det i dag er tilgængeligheden til den vigtigste ressource: arbejdskraft.²²

Efter 1980 er human kapital blevet en stadig vigtigere produktionsfaktor, men de regionale forskelle i arbejdskraftens kompetencer er vokset – også inden for de enkelte brancher – og understøtter derfor centraliseringen. Undersøgelser viser også, at kvalifikationsniveauet for arbejdskraften i industrien i samme periode er blevet forbedret, og at forbedringen har været størst i hovedstadsområdet, der i forvejen havde den bedst uddannede industriarbejdskraft. Løftet har været markant i nogle kommuner, hvor der ligefrem tales om en Silicon Valley-tendens.²³

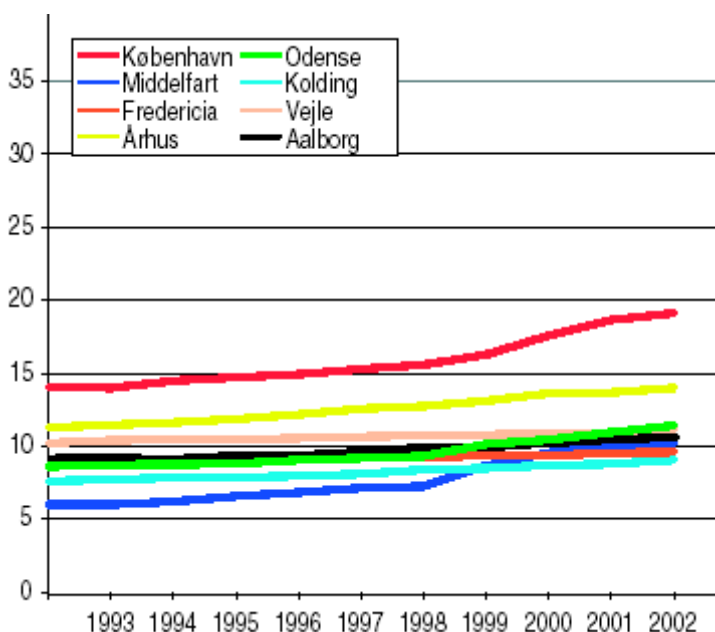
De erhvervsgeografiske specialiseringsmønstre er mest stabile i industriklynger eller stærkt specialiserede industrier: Beklædningsindustrien i Herning og Ikast, møbelindustrien i Salling, legetøjsindustrien i Billund, mobiltelefoni i Nordjylland, medico-industrien i Storkøbenhavn. Disse klynger eller storindustrier har ofte

socio-økonomiske konsekvenser for lokalområdet og regionen. 29 kompetenceklynger er registreret i Erhvervsfremmestyrelsens rapport fra 2001 om dansk erhvervslivs styrkepositioner, hvoraf de 13 er regionale og de 16 er nationale. Det skønnes, at hver femte ansatte i den private sektor arbejder inden for en klynge.²⁴

Kompetenceregioner består af samspillet mellem erhverv og uddannelsesniveau. Der er klare regionale forskelle inden for disse områder i Danmark, men ikke så markant som i andre lande. Ser man på beskæftigelsesmønstre efter 1993 (her med tal fra 1997), er der dog en tendens til, at industri på den ene side og finansiering og forretningsservice på den anden side er antagonistiske størrelser i de fire gamle landsdelscentre og deres regioner: København, Århus, Aalborg og Odense, idet disse regioner har en industribeskæftigelse under 20 pct. (med undtagelse af Odense/Fyn), men samtidig har mere end 10 pct. beskæftigede i finansiering og forretningsservice. Ser man uddannelsesniveaet, har de selv samme regioner som noget nær de eneste mere end 20 pct. med en videregående uddannelse.²⁵ Væksten i finans- og forretningsserviceerhvervene i de store byer ses i figur 3.

Figur 3

Antal beskæftigede inden for finans- og forretningsservice i procent af samtlige beskæftigede i kommunerne 1992-2003



København = København og Frederiksberg Kommune og Københavns Amt

Kilde: *OPUS-Fyn*, 2003, s. 6.

Et politisk ønske om at decentralisere har blandt andet ført til nye lokale uddannelsescentre for mellemlange, videregående uddannelser og til nye universiteter i Roskilde (1972), Odense (1966), senere sammensluttet med afdelinger i Esbjerg,

Kolding og Sønderborg, og Aalborg (1974). Men problemet er, at uddannelserne i høj grad kvalificerer arbejdsstyrken til at søge jobs i centerområderne, og effekten af de nye universiteter på lokalområdet er blevet betvivlet.²⁶ København har således 1980-1998 fastholdt en stor nettotilgang af unge, fordi de unge ikke flytter tilbage til provinsen i samme grad som tidligere. En undersøgelse i 2002 har endvidere påvist, at der ikke er nogen klar samvariation mellem de nye universiteter og lokaliseringen af den videntunge ny økonomi og de hastigst voksende virksomheder, de såkaldte gazellevirksomheder. De nye små danske universitetsbyer når simpelthen ikke niveauet for en kritisk masse af indbyggere, virksomheder og netværk. Derimod er der tydeligere synergieffekter mellem de gamle universitetsbyer København og Århus og delvis den nyere universitetsby Aalborg og den nye økonomi (fremstilling af farmaceutica, kontormaskiner og edb-udstyr, telemateriel og videnskabeligt apparatur, telekommunikation og post, it-branchen, arkitekt- og ingeniørvirksomhed, teknisk rådgivning, forretningsservice og forskning og udvikling).²⁷

DEN HISTORISKE STEDBUNDETHED UNDER OPLØSNING

Revitaliseringen af storbyerne og det mobile arbejdsmarked efter ca. 1990 har ført til en situation, hvor ”sammenhængen mellem produktion og bosætning er blevet stadig mindre entydig. Man kan tale om, at den historiske stedbundethed er blevet mindre gyldig.”²⁸ Der er ikke længere fuld overensstemmelse mellem folks sociale og økonomiske livsverdener. Bopæl, indkøb, arbejdssted, uddannelse og kulturelle aktiviteter er ikke længere bundet sammen af stedets enhed.

Denne udvikling har været en af de seneste ti års største udfordringer for de enkelte byer. Hvordan fastholder og tiltrækker man arbejdskraft og skatteborgere på et mobilt arbejdsmarked? Modtrækkene kan opdeles på tre hovedområder: Forbedring af de bymæssige kvaliteter, samlede erhvervsplaner og markedsføring af byen som levested. Jeg kan ikke yde spørgsmålene fuld retfærdighed i denne sammenhæng, men jeg skal gøre opmærksom på, at selv om de står højt på dagsordenen i dag, skal vi ikke glemme, at de hverken er nye eller socialt balancerede. Det skal jeg kort nævne senere.

BYSANERING OG BYFORNYELSE

Bysanering har været omfattet af lov siden boligtilsynsloven fra 1939 og blev i denne lovs ånd først og fremmest opfattet som et socialt og sundhedshygiejnisk spørgsmål om usunde boliger og brandfare. Det var også grundtanken i den første større saneringslov fra 1959, der havde til formål at forandre boligkvaliteten, ikke at forbedre oplevelseskvaliteten.²⁹

Omkring 1970 begyndte man at se saneringsbehovet i forhold til den almindelige boligstandard. Gradvis blev indsatsen forskubbet fra sanering til byfornyelse (forstået som en permanent proces, der tager sigte på forbedring og fornyelse af bydele).³⁰ Byfornyelse blev i højere grad genstand for helhedstænkning og set som

ramme for løsning af konkrete problemer: bedre funktionalitet i udnyttelsen af byrummet med erhverv, trafik og boliger. Disse tanker var for eksempel fremme i en pjece udsendt af Jysk Byplanråd i 1961.³¹ Bevaring af historiske bymiljøer var også blevet vigtigere. Men i denne sammenhæng kan det slås fast, at byfornyelse ikke blev anset som en del af den interne bykonkurrence. Alligevel kan der fra midten af 1960'erne og omkring 1970 ses tegn på en begyndende revitalisering af bycentrene. Byplanforskningen har udpeget to samtidige tendenser – centerplanlægningen kontra byfornyelsesplanlægning.³²

Centerplanlægningen betegner en fortsættelse af industrisamfundets sektoropdelte byer, hvor man på grundlag af numeriske opgørelser over byens forskellige funktioner ønskede boliger og industri udskilt til byens periferi og erhvervsliv og detailhandel og dermed trafik udviklet i byens centrum. Disse bestræbelser var helt tydeligt en del af byernes interne konkurrence, og et af de bedste eksempler herpå er den helhedsplan, der blev vedtaget og fulgt i den jyske by Holstebro efter 1962.³³

Allerede pionerplanen i dansk byplanlægning, den såkaldte Fingerplan fra Københavnsregionen fra 1948, var bevidst om behovet for at skabe socialt homogene boenheder omkring hovedstaden. Man anerkendte det sociale behov for at "føle sig hjemme mellem de andre beboere". I den klassiske købstad var den sociale segregation et resultat af rige og fattiges forskellige muligheder for at erhverve sig en bolig og af storhusholdningens krav til produktion og bolig. I den industrielle by forsvandt segregationen ikke, men blev i lige så høj grad udformet af boligpolitiske foranstaltninger over for bestemte grupper i samfundet: socialt boligbyggeri, offentligt støttet byggeri og en målrettet zonerings af offentlige rum, erhverv og bolig.³⁴ I en historisk sammenhæng er det denne tradition, som myndigheder, politikere og planlæggere fra ca. 1970 og især efter 1980 har forsøgt at gøre op med.

På den anden side var der nemlig på denne tid *byfornyelsesplaner*, der arbejdede med at styrke centrum som en blandet sektor for at fastholde et levende centrum ud fra en opfattelse af byen som et netværk. Der lå heri en spirende kritik af modernismens manifestatoriske udsagn med rødder i le Corbusiers tanker om den åbne og rationelle by.³⁵ I Danmark som i mange andre lande var 1960'erne præget af funktionalistisk byplanlægning og boligbyggeri. Men en forandring kan ses fra o. 1970. Alle midtbyplaner fra denne tid indeholdt overvejelser over gaderummet og dets møblering, rekreative områder osv., og de fleste inddrog hensyn til bevarings- og miljøværdier.³⁶ At byrumskvaliteter også var et led i bykonkurrencen, er der derimod kun få tegn på. Den omtalte by, Holstebro, var her en af foregangsbyerne med en aktiv kultur- og byrumspolitik fra 1960'erne.

REVITALISERING AF BYMIDTERNE

Interessant og i international sammenhæng enestående er en række undersøgelser af byrumsdesign udført af Kunstakademiets Arkitektskole i København. Undersøgelserne søger at kvantificere forbruget af de åbne byrum og at definere by-

rumskvaliteter og anvendelsen af de forskellige elementer heri. De trækker en historisk linie i synet på det offentlige byrum fra den klassiske monumentalitet, over det unge velfærdssamfunds vægt på repræsentation og service med rådhus, biblioteker, folkeskoler og sygehuse og frem mod en post-industriell byrumspolitik med vægt på oplevelsen, borgeren og kvaliteten.³⁷

Den første gågade i Danmark og Skandinavien – Strøget i København – blev etableret i 1962. Randers, Holstebro og Aalborg fulgte umiddelbart efter. I 1991 var der gågader i 54 større og 4 mindre byer med en samlet længde på 30 kilometer. Torvet har fra 1970'erne genvundet sin historiske funktion som mødested og handelsplads i samspil med arkitektoniske byrumsforbedringer. I 1991 var bytorvet overvejende anvendt som opholdsrum i 30 af 90 byer, ni torve var parkeringspladser, mens resten var kombinerede opholds- og parkeringspladser. Torvets handelsfunktioner var (er) de fleste steder imidlertid en anakronisme, om end to ud af tre byer havde faste torvehandelsdage. Undersøgelser har vist, at de uden-dørs opholdsaktiviteter i København blev tredoblet mellem 1963 og 1986.³⁸

Arkitektonisk er udviklingen gået fra standardiserede løsninger for gade- og torveinteriør til stedsbestemte løsninger. Arkitekturkonkurrencer i 1980'erne og 1990'erne var med til at fastlægge en egentlig designlinie for det kommunale byinventar på gader og pladser. Herved er stedets egenkarakter blevet fremhævet. I modsat retning trækker en række butikskadeprojekter især fra 1990'erne i internationalt design, der udvisker den lokale karakter, men til gengæld udtrykker mange kunders og handlendes interesse i at signalere, at man tilhører en international forbrugerkultur.

Den større bevidsthed om "stedets kvaliteter" hænger ikke kun sammen med nye præferencer i arkitektur, kulturmiljø og detailhandel. Byens økologiske system er i dag et markant element i byplanlægningen, senest markeret ved udsendelsen af rapporten for projektet Stadspolitik – hållbar udveckling av städer, som blev iværksat af de nordiske miljøministerier i 2001.³⁹

BYIDENTITET –

fra lokalpatrotisme og erhvervsfremme til kultur- og oplevelsesøkonomi?

Identitet er blevet et nøgleord i de seneste ti års byplanlægning. Afsmitningen fra den europæiske integration er tydelig, og man fornemmer en vis italesættelse af europæiske værdier. En opgørelse fra EU fra 1989 over større vesteuropæiske byer rangerede således byerne efter styrken af deres profil, internationalt, økonomisk, teknologisk og kulturelt. København blev da anset for at have en "stærk international og kulturprofil", mens Århus havde en "vis kulturprofil".

Den første officielle skitse til et planperspektiv for hele EU blev udarbejdet efter vedtagelse af Ministerrådet og udkom i 1997, kaldet European Spatial Development Perspective, blandt andet med en beskrivelse af det aktuelle byhierarki i unionen. De nye nøglebegreber er polycentri, balanceret bysystem og nyt samar-

bejde mellem det urbane og det rurale. Skitsen var rådgivende, og den fysiske planlægning er stadig et nationalt anliggende, men skitsens anbefalinger har vundet indpas, først og fremmest i spørgsmålet om byernes behov for at udvikle deres potentialer ved at satse på regionale samarbejder og byens egen identitet.⁴⁰ Både de seneste landsplanredegørelser og ikke mindst Copenhagen Charter 2002, det danske EU-formandskabs erklæring, udtrykker disse principper som ønskværdige.

Begrebet byens identitet er blevet angrebet. Ikke mindst fordi det forekommer lidt uafklaret i forhold til tidligere tiders bykampagner og erhvervsplanlægning.

For eksempel kan den første målrettede lancering af en bys identitet siges at være foretaget af den jyske købstad Randers, der i 1932 indledte massive reklamekampagner under sloganet "Randers – hvor Søvejen møder 13 Landeveje".⁴¹ På samme tid myldrede også de mange byslogans frem: "København – Nordens Paris" osv. Desuden har alle byer jo slået på egne fortræffeligheder siden den første topografiske litteratur i barokken.

Den økonomiske recession efter 1973 var indledningen til en ny fase i byernes erhvervs politik med en mere målrettet erhvervsplanlægning med oprettelse af erhvervsråd og ansættelse af erhvervschefer. Seks kommuner havde fået et erhvervsråd før 1958, 37 mellem 1958 og 1973, mens 83 fik det mellem 1973 og 1983. En analyse fra Amtskommunernes og Kommunernes Forskningsinstitut konkluderede i 1983, at "kommunernes erhvervsfremmeindsats ikke udspringer af gennemdiskuterede fastlagte politiske målsætninger". Samlet set blev det vurderet, at set i forhold til andre eksterne lokaliseringfaktorer som rentepolitik, statslige støtteordninger, internationale konjunkturer og teknologisk udvikling var effekten af de lokale myndigheders virksomhed beskeden.⁴² Interessant er rapportens anbefalinger for erhvervsfremmeindsatsen om at tage udgangspunkt i "særlige lokale ressourcer og forudsætning", både materiale og immaterielle, for eksempel erhvervstraditioner, organisations- og samarbejds erfaringer såsom andels- og arbejderbevægelse. Med inspiration fra Finland, Norge og Sverige blev det også anbefalet at etablere iværksættercentre af forskellig slags. Rapporten peger således frem mod kommende aktiviteter, men er stadig udtryk for en næsten ensidig fokusering på at koordinere erhvervsaktiviteter.

De lokale ressourcer, der på den tid var tale om, var altså noget andet end "byidentitet". Byidentitet er da også en mærkelig størrelse. Som litteraturteoretikeren Peter Madsen fra Københavns Universitet har påpeget, er urban identitet ikke kun et spørgsmål om de værdier, som omverdenen forbinder med byen, men handler også om samspillet mellem individernes ret til forskellighed og byens fysiske rammer. Den ideelle by bør ifølge Madsen signalere demokratisk åbenhed, rumme spor af byens historie og skabe plads for dagliglivets handlinger for at tilskynde borgeren til at engagere sig i byens velfærd og betjene sig af dens kommercielle og kulturelle tilbud.⁴³ Globaliseringen har været med til at fjerne byerne fra dette ideal. Internationale firmaer og arkitektoniske trends har forment mange byer i et fælles, internationalt formsprog.⁴⁴

Copenhagen Charter imødekommer faktisk en del af denne kritik. Det anbefaler således at bruge byens historiske arkitektur til at bryde den arkitektoniske monoton og taler for at sikre velfærdsydelser og demokratisk deltagelse som en del af byens identitet.⁴⁵ Bag chartrets luftige tale om regionale og lokale identiteter ligger en dokumenteret viden om, at byvækst i de seneste tre-fire årtier har været afgjort af lokale kompetencer samlet på regionalt plan i industrielle og videnskæssige klynger.⁴⁶ En vigtig side af denne udvikling er nemlig, at medarbejderne i vidensøkonomien anses for at være tiltrukket af kvalitet i storbyernes kultur, byrum og frisind. Vidensøkonomien bliver ud fra den betragtning afhængig af investeringerne i kultur- og oplevelsesøkonomien.

Kultur- og oplevelsesøkonomien defineres officielt som den merværdi, kreativiteten skaber både i nye og gamle produkter og serviceydelser: Mode, billedkunst, musik, teater, bøger, legetøj, sport, arkitektur, design, forlystelser, trykte og elektroniske medier, reklame, edutainment, kulturinstitutioner, evens og indholdsproduktion. I Danmark skabte kultur- og oplevelsesøkonomien i 2001 en værditilvækst på små 62 mia. kr., ca. 5,3 % af det samlede GNP. Den omsatte for ca. 175 mia. kr. årligt, svarende til godt 7,3 % af den samlede private omsætning i Danmark, og beskæftigede ca. 170.000 personer på fuld tid, svarende til ca. 12 % af den samlede private fuldtidsbeskæftigelse i Danmark.⁴⁷

Identitet omfatter således store dele af det, der i industribyen hed social- og fordelingspolitik, og det, der fra ca. 1970 hed kulturpolitik. Mens social- og fordelingspolitik dog i det mindste har haft til formål at udligne forskelle, skal det ikke glemmes, at det flere gange er dokumenteret, at ikke alle byernes indbyggere tillægger levestedskvaliteterne nogen særlig betydning. Nye økonomiske analyser viser således, at de basale serviceydelser til unge og ældre samvarierer mere end sport og kultur med det samlede flyttemønster – ikke mindst for lavindkomstgrupper.⁴⁸

En anden side ved den opfattelse af lokal identitet, som man finder i plandokumenterne, er som nævnt samarbejde mellem private og offentlige aktører. Denne målsætning falder i forlængelse af den historiske udvikling. Det skal ses i dette lys, at det offentliges styringsredskaber er blevet anderledes. Den danske geograf Hans Thor Andersen og den nederlandske Ronald van Kempen har således konkluderet, at de politiske styringsredskaber i bypolitikken fra ca. 1990 har bevæget sig væk fra velfærdsstatens universelle indsatsfelter og mod det partielle. Her tænkes både på samarbejder mellem offentlige og ikke-offentlige aktører, administrativ decentralisering af store dele af beskæftigelses-, erhvervs-, indvandrings- og miljøpolitikken og på formuleringer af målrettede indsatsområder som for eksempel kvarterløft.⁴⁹

CITY BRANDING

City branding har flere betydninger. Det er klart, at city branding har nogle lighedspunkter med turisme og erhvervssturisme. Storbyturisme har traditionelt ikke været et af de danske byers hovederhverv.⁵⁰ Den store undtagelse er selvfølgelig København, der imidlertid først i 1992 med organisationen Wonderful Copenhagen fik en strategiformulerende organisation, der har understøttet byen som en af verdens førende kongresbyer.⁵¹ Detailhandelsorganisationer definerer City branding som ”den tankegang, at at byen skal udvikles, plejes og markedsføres som en mærkevare.”⁵²

City branding er dog mere end det. Den fremtrædende amerikanske bysociolog Sharon Zukin anser city branding for at være et forsøg på at slå bro over opløsningstendenserne i den moderne by – om end det ikke er en god løsning, er det dog en strategisk respons på problemet med at definere sin egenart, som hun skriver.⁵³

I Per Mollerups disputats fra Lunds Universitet *Marks of Excellence. The history and taxonomy of trademarks* 1997 er varemærkning, design og branding beskrevet. Et klassisk designprogram har til formål at sikre kontrol over afsenderens visuelle identitet. Internt skal den visuelle identitet bidrage til organisationens selvforståelse og dermed forøge medarbejderens motivation og loyalitet. Eksternt skal den visuelle identitet forøge synligheden og forbedre organisationens image for at sikre et større salg.⁵⁴ Historisk set har byerne længe betjent sig af trademarks – visuelle effekter til at identificere byen og adskille den fra andre ved hjælp af mærker og våben på segl, krigsskibe, kirker, byfaner med videre. Branding er et skridt videre. Branding er ikke alene et spørgsmål om at sætte navn på afsenderen af et budskab eller en vare, men er et signal om, at budskabet og varen har kvalitet, og at denne kvalitet vil smitte af på modtageren og dække hans behov.

I Danmark er branding af byer begyndt de seneste fem år. Hjørring, Aalborg, Horsens og Århus har større eller mindre projekter, der er en blanding af en kommunal design-, erhvervs-, turisme- og kulturpolitik. En dansk rapport fra 2003 har forsøgt at udmåle forskellen mellem Århus, Aalborg og Odense som *brand essence*. Århus er lig med livsglæde, nydelse og livsstil. Aalborg er lig med købelyst, aktivitet og røre. Odense er lig med realisme, målrettethed og oplevelse.⁵⁵

Det kan så være, men analysen antyder, at city branding et langt stykke af vejen kan sammenlignes med traditionel erhvervsfremme. Begrebet ses således ofte i sammenhæng med et andet begreb ”den kreative by”. Ikke i den amerikanske Richard Floridas avancerede betydning,⁵⁶ men som et mål for byens generelle tiltrækningskraft. En af de førende detailhandelsorganisationer, Retail Institute Scandinavia, taler om den kreative by som den proces, der skal forene kommercielle, byrumsmæssige og kulturelle aktiviteter for at opnå den størst mulige oplandseffekt.

Den kreative by er blevet en del af tidens marketingssprog, fordi den automatiske vareudveksling mellem opland og nærmeste by er gået tabt. Retail Institute Scandinavia har gennemført en analyse af handelsbalancen for 75 handelsdistrikter i Danmark. Handelsbalancen anses som et mål for, om distriktet har en optimal udnyttelse af sit oplandspotentiale og defineres som forskellen mellem størrelsen af husholdningernes detailforbrug og den faktiske omsætning i detailhandelen i distriktet. Distriktet opfattes som en traditionel serviceregion med ét center og et opland. Handelsbalance-indekset består af dagligvarer, tøj og sko samt øvrige udsalgsvarer. Hertil kommer pendlingsmønstre, der også vurderes til at påvirke detailhandelen.⁵⁷ På detailhandelsområdet har mange danske provinsbyer tabt terræn gennem de seneste 5-7 år, og nogle byer er ved at blive afviklet som indkøbssteder. Det gælder først og fremmest byerne i de mindste kommuner med under 20.000 indbyggere. Mellemstore og store byer har med storcentre kunnet udbygge deres markedsandele. Historiske fordele spiller her ind. Danmarks første butikscener blev etableret i Rødovre ved København i 1966, og analysen af omegnskommunerne omkring København viser, at denne og andre kommuner, der åbnede butikscener i 1960'erne og 1970'erne, stadig klarer sig bedst i konkurrencen med København City.⁵⁸

KONKLUSION

Udviklingen i det danske bysystem efter 1960 falder i to faser. Frem til ca. 1980 var bysystemet under forandring og udvidelse med en stigende urbanisering og med forstæderne som et væsentligt nyt element. På et generelt plan var der tale om en decentral vækst på bekostning af hovedstaden og de største provinsbyer til fordel for mindre servicecentre med primærkommunale funktioner og en voksende eksportindustri. Perioden efter 1980 har været præget af en lavere, men dog fortsat urbanisering og af koncentration. Koncentrationen har både tippet balancen mellem større og mindre bycentre og mellem den enkelte kommunes hovedby og resten af kommunen. Efter 1993 er København igen vokset i indbyggertal, mens der fra ca. 1980 har tegnet sig et vækstcenter i bæltet fra Århus til Trekantområdets byer, Vejle, Kolding og Fredericia. Bysystemet er således stadig udpræget et primatsystem, men med tendenser i retning af et flerkernesystem.

Afindustrialiseringen har ikke ramt de danske byer så hårdt som andre lande. De færreste byer har i perioden været stærkt afhængige af et enstregt erhvervsliv, og følgerne af outsourcing er med forholdsvis succes blevet begrænset ved omlægninger og videntunge specialiseringer. Selv om der er sket en generel forbedring af arbejdskraftens uddannelse, har afindustrialiseringen dog betydet, at den tungeste viden inden for vidensøkonomien i dag er et udpræget storbyfænomen. Den geografiske arbejdsdeling er således styrket, og tilsvarende er klyngekompetencer i dag både regionale og nationale.

Forskningen peger således på, at i forhold til forgængerne for vore dages byer – den merkantile by og den industrielle by – er der sket forandringer, når vi ser på betydningen af lokaliseringen af hhv. befolkningen, arbejdspladserne samt den

offentlige og private service. Mens det gennem hele denne periode har været et mål at harmonisere den offentlige service, er der sket et opbrud i sammenhængen mellem bopæl, indkøb og arbejdsplads. Allerede den første, dynamiske, fase 1960-1980 var vidne til pendlingsregioner, men de seneste ti år er disse blevet færre, men større. Fremkomsten af geografiske kompetenceklynger, en mere mobil arbejdskraft og presset fra de store byers arbejdsmarked og vareudbud har til en vis grad medført, at den historiske stedbundethed er under opløsning og har skabt udfordringer for både nationale og lokale udviklingsstrategier for byerne.

Denne artikel har fremlagt en række modsvar på denne udvikling. Sanering og revitalisering af byrummet har været i stadig fremgang siden 1960'erne, men frem til 1990'erne skete det af sociale og kulturmiljømæssige årsager, og det er først i de senere år sket for at forøge byernes konkurrenceevne – og da enkelte steder under betegnelsen city branding. Årsagen hertil er først og fremmest, at væksten i den enkelte bys vidensøkonomi anses for at være afhængig af væksten i byens kultur- og oplevelsesøkonomi. Den nationale planlægning og anbefalinger fra EU har det seneste femår derfor i stigende grad lagt vægt på at fremme det, der kaldes den lokale identitet – en betegnelse, der dækker over mange ting og omfatter beskyttelsen af den historiske arv og særtræk samt partnerskaber omkring regionale erhvervsstyrker. Hensigten er at skabe et optimalt bysystem med klare arbejdsdelinger.

Det er imidlertid et paradoks i efterkrigstidens byhistorie, at mens den omsiggribende statslige planlægning og velfærdsstatens udlignende effekter har forøget statens indflydelse på bymønstret, så er den selv samme indflydelse blevet undergravet af de såkaldte autonome netværk i form af internationale firmaer og organisationer. En af dansk bygeografis førende forskere, Christian Wichmann Matthiessen, har i 2004 udtrykt det således: "Gamle systemer forbliver betydningsfulde, når det gælder udviklingspotentiale, men fremtiden stiller helt nye udfordringer af dimensionsforskel fra det materielle industrisamfunds hierarkiske bysystems regler."⁵⁹

LITTERATUR

- Andersen, Hans Thor, & Ronald van Kampen: "New trends in urban policies in Europe: Evidence from the Netherlands and Denmark", *Cities* vol. 20:2, 2003, s. 77-86.
- Andersen, Lars og Thomas W. Pedersen: *Globaliseringen – omfang, effekter og udfordringer*. Udg. Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, København 2004.
- Berg, Leo van den et.al.: *Urban Tourism. Performance and strategies in eight European cities*, Aldershot 1995.
- Christoffersen, Henrik : *Danmarks økonomiske historie. Efter 1960*, 1999.
- Christoffersen, Henrik: *Det danske bymønster og landdistrikterne*. Udg. Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, København 2003.
- Christoffersen, Henrik, og Anne Kaag Andersen: *Arbejdskraftkvalifikationer og regional industriudvikling*, Udg. Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, København 2002.
- City Branding. En rapport over de 20 største provinsbyers detailhandelsmæssige udviklingsstrategi – vinder- eller taberkurs*. Udg. af Retail Institute Scandinavia, 2000.
- Danmark i kultur- og oplevelsesøkonomien*, udg. Regeringen, København 2003.
- Detallisterne i den kreative by har flere kunder i butikken. Handelsbalance Danmark. Oversigt over 75 byer*. Udg. Retail Institute Scandinavia 2003.
- Duus, Jørn: "Byernes identitet, målgruppe og branding", *OPUS-Fyn. Odenses Potentialer, Udfordringer og Styrker*. Udg. Fyns Amt og Odense Kommune, 2003, s. 36-42.
- Et Danmark i balance. Hvad skal der gøres? Forslag til landsplanredegørelse*. Udg. Miljøministeriet 2000.
- Florida, Richard: *The Rise of the Creative Class And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, New York 2004.
- Gehl, Jan: "Bymidtens udvikling fra 1950 til i dag", Vibeke Dalgas og Poul Strømstad (red.): *Byens offentlige rum*, udg. Dansk Byplanlaboratorium, (Byplanhistoriske Noter, 27), 1994, s. 55-66.
- Gehl, Jan, Lars Gemzøe, Bo Grønlund og Steen Holmgren: *Bedre byrum idékatalog og eksempelsamling*, (Dansk Byplanlaboratoriums Skriftserie, 40), Skive 1991.
- Groth, Niels Boje og Johannes Møllgaard: *Byplanlægning, kulturlandskab og livsformer*, (Landsplanlægning 1983-2000). Udg. Miljøministeriet og Planstyrelsen), København 1982.
- Groth, Niels Boje: "Urban and Regional Identity Challenged by Globalisation", Svava Riesto (ed.): *European Cities in a Global Era. Urban Identities and Regional Development*. Udg. Miljøministeriet, København 2002, s. 16-21.
- Gaardmand, Arne: *Dansk byplanlægning 1938-1992*, København 1993.
- Gaardmand, Arne, og Frits Larsen: *Fornyelse af bycentre*, (Dansk Byplanlaboratoriums skriftserie, bd. 9), København 1974.
- Gaardmand, Arne, og Niels Østergaard (red.): *Dansk Byplanlaboratorium 1971-1981 – Nye vilkår – Nye opgaver*, 1981.

Hansen, Malin, Kai Böhme, John Jørgensen og Sara Ringö: *Stadspolitik i Norden – Fallstudier kring hållbar stadsomvandling. Fortätning med kvalitet*. Udg. Nordregio 2004.

Hansen, Svend Aage: *Økonomisk vækst i Danmark. Bd II 1914-1975*, København 1977.

Hegelund, Hans: "Omdannelsen af bymidten – planlagde man for en omdannelse eller ikke?", Lisbet Wolters og Ole Winding (red.): *Købstædernes byfornyelse*. Udg. Dansk Byplanlaboratorium, (Byplanhistoriske Noter, 34), 1996, s. 29-35.

Hjalager, Anne-Mette, Gert Lindgaard og Henning Snell (red.): *Kommunale og amtskommunale erhvervsfremmende initiativer – en artikelsamling*. Udg. Amtskommunernes og Kommunernes Forskningsinstitut, København 1983.

Illeris, Sven: "Outsourcing of Textile and Clothing Industry from Denmark to Baltic Transition Countries", Jan W. Owsinsky & Mats Johansson (eds.): *Global-Local Interplay in the Baltic Sea Region*, Warszawa 2000, s. 56-68.

Illeris, Sven: "Is Growth in Cities Contagious?", Svava Riesto (ed.): *European Cities in a Global Era. Urban Identities and Regional Development*. Udg. Miljøministeriet, København 2002, s. 30-35.

Johansen, Jens: "Holstebro – den aktive byomdannelse", Lisbet Wolters og Ole Winding (red.): *Købstædernes byfornyelse*, udg. Dansk Byplanlaboratorium, (Byplanhistoriske Noter, 34), 1996, s. 37-43.

Jørgensen, Karsten: "Sanerings- og byfornyelseslovgivningen", Kirsten Andersen m.fl. (red.): *Byfornyelse fra gadegennembrud til integreret byfornyelse*, udg. Dansk Byplanlaboratorium, (Byplanhistoriske Noter, 31), København 1999, s. 31-43.

Kompetenceklynger i dansk erhvervsliv. En ny brik i erhvervspolitikken. Udg. Erhvervsfremmestyrelsen, København 2001.

Jensen, Tina Knudsen: "De tretten landeveje", *Historisk Aarbog fra Randers Amt* 2002, s. 15-22.

Kvorning, Jens: "Byfornyelsens europæiske historie", Kirsten Andersen m.fl. (red.): *Byfornyelse fra gadegennembrud til integreret byfornyelse*, udg. Dansk Byplanlaboratorium, (Byplanhistoriske Noter, 31), København 1996, s. 5-10.

Kvorning, Jens: "Restructuring and Urban Identity", Svava Riesto (ed.): *European Cities in a Global Era. Urban Identities and Regional Development*. Udg. Miljøministeriet, København 2002, s. 50-57.

Landsplanredegørelsen 2000. Lokal identitet og nye udfordringer, udg. Miljø- og Energiministeriet, 2000.

Madsen, Peter: "Identity and Urbanity. The Heterogeneous Democratic City", Svava Riesto (ed.): *European Cities in a Global Era. Urban Identities and Regional Development*. Udg. Miljøministeriet, København 2002, s. 44-49.

Matthiessen, Christian Wichmann: *Danske byers vækst*, (Atlas over Danmark, serie II, bd. 3). Udg. Det Kongelige Danske Geografiske Selskab, København 1985.

Matthiessen, Christian Wichmann: "Øresundsregionen – et internationalt udviklingsperspektiv", 1999, *AKF-Nyt* 1999:4, s. 9-13.

Matthiessen, Christian Wichmann: *Lolland-Falster i et udviklingsperspektiv. Den faste forbindelse over Femern Bælt*. Udg. Det Regionale Industripolitiske Udvalg i Storstrøms Amt, Dansk Industri og CO-industri, trykkested ikke oplyst, 2004.

Møllerup, Per: *Marks of Excellence. The history and taxonomy of trademarks*, London 1997.
Munch, Jakob Roland: "Har kommunal skat og service betydning for flyttemønstrene?",
Nationaløkonomisk Tidsskrift 2003, vol. 141, s. 53-67.

Meyer, Gitte: *Provinser*, (Dansk Byplanlaboratoriums Skriftserie, 44), København 1997.

Møller, Ib: "Byfornyelsens indtog i provinsen – med Århus som eksempel", Lisbet Wolters og Ole Winding (red.): *Købstædernes byfornyelse*, udg. Dansk Byplanlaboratorium, (Byplanhistoriske Noter, 34), 1996, s. 11-14.

Nielsen, Bue: *The Danish Urban System*, Hørsholm 2000.

Hartoft-Nielsen, P.: *Den regionale erhvervsstruktur og beskæftigelsesudvikling*. (Arbejdsnotat. 8). Udg. Lavindkomstkommissionens sekretariat, 1980.

Nordstrand, Rolf, og Anne Kaag Andersen: *Indkomster, flytninger og uddannelse*. Udg. Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, 2002.

OPUS-Fyn. Odenses Potentialer, Udfordringer og Styrker. Udg. Fyns Amt og Odense Kommune, 2003.

Pedersen, Poul Ove: *Vandringerne og den regionale udvikling – i et langsigtet perspektiv*, Esbjerg 1983.

Pedersen, Thomas W.: *Industriens outsourcing og globalisering 1966-2003*. Udg. Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, København 2004.

Riesto, Svava (ed.): *European Cities in a Global Era. Urban Identities and Regional Development*. Udg. Miljøministeriet, København 2002.

Secher, Knud: "Hundrede år i dansk turisme", *Turistårbogen* 1989.

Zukin, Sharon: "Gentænkning af downtown-begrebet. Om branding af det særegne", *Europæiske byer i en global æra. Byidentiteter og regional udvikling. Budskaber og konklusioner*, udg. Miljøministeriet og Landsplanafdelingen, København 2003, s. 10-19.

¹ Henrik Christoffersen: *Det danske bymønster og landdistrikterne*. Udg. Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, København 2003, s. 14.

² Christian Wichmann Matthiessen: *Danske byers vækst*, (Atlas over Danmark, serie II, bd. 3). Udg. Det Kongelige Danske Geografiske Selskab, København 1985, s. 73.

³ Henrik Christoffersen: *Danmarks økonomiske historie. Efter 1960*, 1999, s. 68.

⁴ Poul Ove Pedersen: *Vandringerne og den regionale udvikling*, 1983, s. 185-215.

⁵ Jf. P. Hartoft-Nielsen: *Den regionale erhvervsstruktur og beskæftigelsesudvikling*, 1980.

⁶ Bue Nielsen: *The Danish Urban System*, Hørsholm 2000.

⁷ Lars Andersen og Thomas W. Pedersen: *Globaliseringen – omfang, effekter og udfordringer*, 2004, s. 9.

⁸ Sven Illeris: "Outsourcing of Textile and Clothing Industry from Denmark to Baltic Transition Countries", 2000, s. 56-68.

⁹ Poul Ove Pedersen: *Vandringerne og den regionale udvikling*, 1983, s. 207f.

¹⁰ Thomas W. Pedersen: *Industriens outsourcing og globalisering 1966-2003*, 2004, s. 9.

-
- ¹¹ Lars Andersen og Thomas W. Pedersen: *Globaliseringen – omfang, effekter og udfordringer*, 2004, s. 8.
- ¹² Jf. Sven Illeris: "Is Growth in Cities Contagious, 2002, s. 30-35.
- ¹³ Christian Wichmann Matthiessen: *Danske byers vækst*, 1985, s. 65 m. ref. til I. Christensen m.fl.: *Regions- og regional politik i Danmark*, udg. Institut for Statskundskab, Aarhus Universitet, 1980.
- ¹⁴ Arne Gaardmand: *Dansk byplanlægning 1938-1992*, København 1993.
- ¹⁵ Arne Gaardmand og Niels Østergaard (red.): *Dansk Byplanlaboratorium 1971-1981 – Nye vilkår – Nye opgaver*, 1981, s. 6.
- ¹⁶ *Landsplanredegørelsen 2000. Lokal identitet og nye udfordringer*, udg. Miljø- og Energiministeriet, 2000.
- ¹⁷ Svend Aage Hansen: *Økonomisk vækst i Danmark. Bd II 1914-1975*, København 1977, s. 167. Henrik Christoffersen: *Danmarks økonomiske historie. Efter 1960*, 1999, s. 32f.
- ¹⁸ Henrik Christoffersen: *Det danske bymønster og landdistrikterne*. Udg. Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, København 2003, s. 29.
- ¹⁹ *Et Danmark i balance. Hvad skal der gøres? Forslag til landsplanredegørelse*. Udg. Miljøministeriet 2000, s. 18f.
- ²⁰ Madsen og Jensen-Butler i Rolf Nordstrand og Anne Kaag Andersen: *Indkomster, flytninger og uddannelse*. Udg. Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, 2002.
- ²¹ Christian Wichmann Matthiessen: "Øresundsregionen – et internationalt udviklingsperspektiv", 1999.
- ²² *Kompetenceklynger i dansk erhvervsliv. En ny brik i erhvervspolitikken*. Udg. Erhvervsfremmestyrelsen, København 2001, s. 25.
- ²³ Henrik Christoffersen og Anne Kaag Andersen: *Arbejdskraftkvalifikationer og regional industriudvikling*, Udg. Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, København 2002, s. 24ff.
- ²⁴ *Kompetenceklynger i dansk erhvervsliv – en ny brik i erhvervspolitikken*. Udg. Erhvervsfremmestyrelsen 2001.
- ²⁵ *Landsplanredegørelsen 2000. Lokal identitet og nye udfordringer*, udg. Miljø- og Energiministeriet, 2000, s. 28-30.
- ²⁶ Henrik Christoffersen: *Det danske bymønster og landdistrikterne*. Udg. Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, København 2003, s. 33 m. ref.
- ²⁷ Henrik Christoffersen og Anne Kaag Andersen: *Arbejdskraftkvalifikationer og regional industriudvikling*, Udg. Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, København 2002.
- ²⁸ Henrik Christoffersen: *Det danske bymønster og landdistrikterne*. Udg. Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, København 2003, s. 8.
- ²⁹ Jf. Karsten Jørgensen: "Sanerings- og byfornyelseslovgivningen", 1999.
- ³⁰ Arne Gaardmand og Frits Larsen: *Fornyelse af bycentre*, 1974, s. 8-12.
- ³¹ Ib Møller: "Byfornyelsens indtog i provinsen – med Århus som eksempel", 1996, s. 11-14.
- ³² Hans Hegelund: "Omdannelsen af bymidten – planlagde man for en omdannelse eller ikke?", 1996, s. 29-35.
- ³³ Jens Johansen: "Holstebro – den aktive byomdannelse", 1996, s. 37-43.
- ³⁴ Niels Boje Groth og Johannes Møllgaard: *Byplanlægning, kulturlandskab og livsformer*, 1982, s. 11 og 34.
- ³⁵ Jens Kvorning: "Byfornyelsens europæiske historie", 1996, s. 5-10.
- ³⁶ Arne Gaardmand og Frits Larsen: *Fornyelse af bycentre*, 1974, 16f.
- ³⁷ Jan Gehl, Lars Gemzøe, Bo Grønland og Steen Holmgren: *Bedre byrum idékatalog og eksempelsamling*, 1991.
- ³⁸ Jan Gehl: "Bymidstens udvikling fra 1950 til i dag", 1994, s. 55-66.
- ³⁹ Malin Hansen, Kai Böhme, John Jørgensen og Sara Ringö: *Stadspolitik i Norden – Fallstudier kring hållbar stadsomvandling. Fortätning med kvalitet*, udg. Nordregio 2004.
- ⁴⁰ Gitte Meyer: *Provinser*, 1997, s. 34f., 54-60
- ⁴¹ Tina Knudsen Jensen: "De tretten landeveje", 2002, s. 15-22.
- ⁴² Anne-Mette Hjalager, Gert Lindgaard og Henning Snell (red.): *Kommunale og amtskommunale erhvervsfremmende initiativer – en artikelsamling*, 1983, s. 6-8.
- ⁴³ Peter Madsen: "Identity and Urbanity. The Heterogeneous Democratic City", 2002, s. 44-49.
- ⁴⁴ Jens Kvorning: "Restructuring and Urban Identity", 2002, s. 50-57.

-
- ⁴⁵ "Copenhagen Charter 2002. A Statement on the Occasion of the Danish Presidency", 2002, s. 12-15.
- ⁴⁶ Niels Boje Groth: "Urban and Regional Identity Challenged by Globalisation 2002, s. 16-21.
- ⁴⁷ *Danmark i kultur- og oplevelsesøkonomien*, udg. Regeringen, København 2003.
- ⁴⁸ Jakob Roland Munch: "Har kommunal skat og service betydning for flyttemønstrene?", 2003.
- ⁴⁹ Hans Thor Andersen & Ronald van Kampen: "New trends in urban policies in Europe: Evidence from the Netherlands and Denmark", 2003.
- ⁵⁰ En betænkning fra Udenrigsministeriets udvalg for turistpropaganda i udlandet gjorde i 1934 klart, at man da kun kunne tale om fire byer med en særlig international turistprofil: Odense som H.C. Andersens by markeret med H.C. Andersen-festerne, Helsingør – Hamlets By, Skagen som Kunstnernes By. Hertil kom så København, der allerede i 1930'erne var udstyret med navne som "Den gladeste by i verden", "Byen med det muntre smil", "Nordens Athen", "Nordens Paris", "Den smilende stad", "Cyklernes by". Knud Secher: "Hundrede år i dansk turisme", 1989, s. 28f.
- ⁵¹ Jf. Leo van den Berg et.al.: *Urban Tourism. Performance and strategies in eight European cities*, Aldershot 1995, s. 39-62.
- ⁵² *City Branding*. Udg. af Retail Institute Scandinavia, 2000, s. 20.
- ⁵³ Sharon Zukin: "Gentænkning af downtown-begrebet. Om branding af det særegne", 2003.
- ⁵⁴ Per Møllerup: *Marks of Excellence. The history and taxonomy of trademarks*, London 1997, s. 56.
- ⁵⁵ Jørn Duus: "Byernes identitet, målgruppe og branding", 2003, s. 36-42.
- ⁵⁶ Richard Florida: *The Rise of the Creative Class And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, 2004.
- ⁵⁷ *Detallisterne i den kreative by har flere kunder i butikken. Handelsbalance Danmark. Oversigt over 75 byer*. Udg. Retail Institute Scandinavia 2003, s. 18-30.
- ⁵⁸ *Detallisterne i den kreative by har flere kunder i butikken. Handelsbalance Danmark. Oversigt over 75 byer*. Udg. Retail Institute Scandinavia 2003, s. 117.
- ⁵⁹ Christian Wichmann Matthiessen: *Lolland-Falster i et udviklingsperspektiv. Den faste forbindelse over Femern Bælt*, 2004.