

Studietur til Cambridge og London

For Borgerrepræsentationens medlemmer
i dagene 25. oktober til 28. oktober 2010



Delegationen:

Mogens Lønborg (delegationsleder)

Jesper Christensen

Sofie K. Led

Mikkel Warming

Flemming Steen Munch

Leslie Arentoft

Ikram Sarwar

Jaleh Tavakoli

Simon Strange

Endvidere deltog 4 embedsmænd

London og Cambridge

I hver valgperiode tilbydes medlemmerne af Borgerrepræsentationen at deltage i en studietur. I denne samling har medlemmerne kunnet vælge mellem studieture til Cambridge/London, Glasgow og Amsterdam. Studieturen til Cambridge/London er den første tur, der blev gennemført, og havde fire overordnede temaer:

- 1) Forskning og vækst
- 2) Bæredygtig byudvikling
- 3) Trængselsafgifter
- 4) Planlægning af større events

Forskning og vækst

Cambridge University er et af verdens stærkeste forskningsmiljøer. Samtidig er samspillet mellem universitetet og erhvervsliv i regionen meget stærkt. Regionen omkring Cambridge (Cambridge Cluster) tiltrækker en stor del af landets venture kapital og ca. 9 % af EU's samlede venture kapital. Et besøg til Cambridge er relevant for at understøtte Københavns Kommunes fokus på at styrke innovation, forskning og beskæftigelse i hovedstadsområdet. Særligt med fokus på at undersøge hvordan Københavns Kommune kan være med til at udvikle et mere dynamisk samspil mellem forskningsmiljøer og virksomheder, der kan skabe vækst i Hovedstaden.

Bæredygtig byudvikling

Barking Riverside er et af de mest ambitiøse byfornyelsesprojekter i England. Projektet skal omdanne 175 hektar forladte industriområder til et levende, bæredygtigt samfund, som skal rumme boliger til 26.000 mennesker: Det svarer til 2/3 fuldt udbygget Nordhavn. En af projektets visioner er at fremme den biologiske mangfoldighed, hvilket indebærer parkområder, gå-og cykelstier, dyrelivskorridorer, grønne tage, regnvandsopsamling m.v. Kollektiv trafik skal også udbygges, og den første fase med 3300 boliger er sat i gang i 2009. Besøget er særligt relevant fordi Københavns Kommune netop nu står overfor udarbejdelsen af plangrundlaget for Nordhavn, hvor startredegoerselen fokuserer på nogle af de samme områder som Barking Riverside. Endelig vedtagelse af planforslag forventes at ske i efteråret 2011.

Trængselsafgifter

London har i en årrække haft trængselsafgifter i en del af London. I 2007 blev systemet udvidet til at omfatte et dobbelt så stort område. Da London fik ny borgmester i 2008 meldte denne ud, at udvidelsen af afgiftsområdet skal fjernes igen. Dette kan dog tidligst ske i løbet af 2010. Erfaringer med systemet er således høstet, og der kan fortælles om udviklingen i trængslen og ændringer i antal rejser med kollektiv trafik, herunder hvad der er af planer med ordningen fremover. De britiske erfaringer skal bidrage til at kvalificere de politiske drøftelser, der finder sted på både kommunalt og statsligt niveau i forhold til indførelse af trængselsafgifter i København.

Planlægning af større events

London er vært for de Olympiske Lege i 2012. Bygge- og anlægsinvesteringerne er indtil videre sat til £ 8,3 mia., heraf går det meste til veje og jernbaner. Efter begivenheden skal OL-byen omdannes til boligområde med plads til ca. 15.000 mennesker. I planlægningen af OL-byen indtænkes bæredygtighed. Der lægges vægt på, at der, hvor det er muligt, skal der anvendes faciliteter og steder, der allerede er etableret. Der skal så vidt muligt kun bygges permanente anlæg, hvis de kan bruges efter legene. Besøget skulle give inspiration til Københavns kommunes eget arbejde med at afholde og tiltrække større events, som f.eks. EXPO, World Outgames og Bike City.

Referater fra møderne

Mandag den 25. oktober

Møde med Cambridge Network om universitetet og samarbejdet med erhvervslivet

Den historieinteresserede og meget vidende professor og leder af Cambridge Network, Matt Schofield, tog delegationen på rundtur på universitetet og senere også i Cambridge By.

University of Cambridge er verdens 7. ældste universitet, efter sigende stiftet i 1209 af utilfredse Oxford-studerende. Cambridge er kendt for at være et af verdens bedste universiteter og er sammen med Oxford de førende universiteter i UK. Cambridge har verdens højeste antal Nobelprismodtagere af alle verdens institutioner (i alt 88 personer) og har desuden haft tilknyttet kapaciteter som Charles Darwin og John Maynard Keynes.

Cambridge Universitet er kendt for at være førende indenfor samarbejde mellem forskningsmiljøer og virksomheder, der fører til en højere grad af kommercialisering af forskningen samt åben innovation.



En af årsagerne til universitetets succes er, at forskere og lokale virksomheder, der får kommerciel succes, enten bliver i området eller vender tilbage til universitetet. Et eksempel herpå er Herman

Hauser, der startede med at studere engelsk på Cambridge som 15-årig, og endte med at skabe en lang række teknologiske virksomheder og nu har doneret 8 millioner pund til Hauser Forum – to bygninger, der danner hovedsæde for samarbejdet mellem universitetet og de lokale højteknologiske virksomheder. Samarbejdet sker bl.a. gennem Cambridge Network.

Formålet med Cambridge Network er at forbinde erhvervslivet og den akademiske verden med sigte på at få lokalbaserede virksomheder til at konkurrere på det globale højteknologiske marked - til gavn for regionen Cambridge. Netværket giver sine medlemmer mulighed for at arbejde sammen og udnytte deres samlede ressourcer på nye måder. Dette sikres via en bred vifte af teknologi- og videnbaserede værktøjer til at forbedre virksomhedernes processer både på lokalt og globalt plan. Netværket forbinder medlemmer via deres website og afholder ca. 40 begivenheder hvert år.

Matt Schofield pegede på, at den økonomiske krise stiller krav til universiteterne om at producere endnu flere resultater for færre penge. For Cambridge vil det betyde, at samspillet med det lokale erhvervsliv skal blive endnu mere givtigt.

Et af de nye initiativer, som netværket havde taget, var Ideaspace, hvor lokale nyopstartede virksomheder kan få plads på universitetet og blive en del af et innovativt miljø for et mindre beløb.



Tirsdag den 26. oktober

Møde med Nokia Research Center om samarbejde mellem universitet og erhvervsliv

Delegationen besøgte Nokia Research Center i Cambridge, hvor direktør for Open Innovation Claudio Marinelli tog imod delegationen.

Nokia Research Center er placeret 11 steder på kloden, hvor der findes et særligt attraktivt miljø for åben innovation. Det er udover Cambridge byer som Lausanne, Bangalore, Beijing og Stanford. Her opnår man et forskningssamarbejde med verdens førende forskningsinstitutioner, virksomheder og offentlige institutioner. Man deler ressourcer og udnytter hinandens ideer i et samspil, hvor alle vinder på samarbejdet.

Nokia har valgt Cambridge, da man her finder ideelle muligheder for åben innovation. Man har et af verdens førende universiteter og omkring 900 high-tech firmaer indenfor 80 km, hvoraf 36 % er indenfor sundhed, 24 % indenfor IT og 16 % indenfor kommunikation.

Cambridge har opnået et spin-off fra universitet, hvor banebrydende teknologi er blevet skabt og efterfølgende brugt til at skabe store virksomheder i byen. I byen findes der ligeledes forskningsenheder fra mange af verdens største virksomheder som f.eks. Sony, Microsoft, BP i byen. Samlet giver det et godt udgangspunkt for åben innovation og derigennem også for at tiltrække nye forskningsenheder.

En ulempe for Cambridge er dog, at en stor del af forskningen er betalt af venture kapital, hvilket kan skabe problemer i en økonomisk krise, hvor investorerne er mere tilbageholdende.

Claudio Marinelli fortalte, at et Nokia Research Center kan placeres alle steder på kloden. De er ved at opstarte i Rusland, hvor man har en ekspertise, som ikke findes andre steder. Og i Singapore har det offentlige valgt at betale alle Nokias udgifter for derved at tiltrække de bedste hjerner.

Marinellis opfordring til København var at tage udgangspunkt i det eksisterende og finde ud af, hvor man er god. Derefter kan man forsøge at tiltrække de fem vigtigste virksomheder indenfor det felt. Det vil kunne skabe et udgangspunkt for et miljø med åben innovation.

Møde med Dr Tim Minshall om kommercialisering af forskning og iværksætterånd

Centre for Technology Management, hvor Tim Minshall er leder, er én af seks underafdelinger af Institute of Manufacturing. Instituttet samarbejder med CBS i Danmark, men er reelt en hybrid mellem et teknisk universitet og en handelshøjskole.

Instituttet er baseret på lige dele forskning, undervisning og produktudvikling. De opsøger selv virksomhederne i området og spørger dem, hvilke problemer de mangler at få løst. De er leveringsdygtige i alt fra policies til fysik. Eleverne lærer at tænke i kommercielle baner, og praktik i lokale virksomheder er derfor en vigtig del af uddannelsen.

Centeret forsøger at rekruttere praktisk orienterede akademikere, så man ikke ender op med en opdeling mellem akademikere og industrifolk. Folk skal kunne begge dele og det stimuleres også af bygningernes indretning, hvor kontorer og forskningslaboratorier ligger side om side.

Ligesom Matt Schofield fremhævede Tim Minshall den positive cirkel for universitetet, hvor erhvervsliv og universitet spiller sammen og tidligere elever vender tilbage til universitetet med penge til yderligere udvikling.



Men hvordan starter man den gode cirkel? Minshall mente, at det først og fremmest drejede sig om akademisk frihed – det er nemmere at få tilgivelse end tilladelse.

De højteknologiske virksomheder i området omkring Cambridge kan inddeles i tre klynger.

- 1) Spinouts fra universitetet og lokale firmaer (eksempelvis ARM)
- 2) Multinationale selskaber, der vælger at lægge en afdeling i Cambridge (eksempelvis Nokia)
- 3) Konsulentfirmaer.

Det er vigtigt at de tre typer virksomheder mødes med hinanden og med universitetet og de studerende, så f.eks. ingeniører lærer ikke blot at tænke i tekniske løsninger, men også på forbrugeradfærd.

Onsdag den 27. oktober

Møde med Barking River Side om Byudvikling

Barking Riverside er et af de mest ambitiøse byfornyelsesprojekter i England. Projektet skal omdanne 175 hektar forladte industriområder til et levende, bæredygtigt samfund, som skal rumme boliger til 26.000 mennesker: Det svarer til 2/3 fuldt udbygget Nordhavn. En af projektets visioner er at fremme den biologiske mangfoldighed, hvilket indebærer parkområder, gang- og cykelstier, dyrelivskorridorer, grønne tage, regnvandsopsamling m.v. Kollektiv trafik skal også udbygges, og

den første fase med 3300 boliger er sat i gang i 2009. Byplanlægger Rients Dijkstra fra firmaet Maxwan architects+urbanists fortalte om projektet.



Det østlige London er kendt som den fattige bydel i den engelske hovedstad. Her findes både meget industri, mange indvandrere og mange sociale problemer. Den nye bydel skal derfor give hele området et løft og skabe nyt liv.

Bystyrets involvering i projektet er begrænset. Londons tidligere borgmester Ken Livingstone var dog ganske insisterende på projektets miljømæssige bæredygtighed og krævede, at bydelen skulle være trafikbetjent af en forlængelse af banen under selskabet East London Transit. Den nye borgmester vil dog ikke garantere den nye letbane, og derfor står projektet overfor muligvis at måtte stoppe efter første fase.

Bag projektet ligger en række principper:

- Landskabets kvaliteter og økologiske særpræg skal i videst mulige omfang bevares
- Der skal skabes masser af offentlig plads, herunder legepladser, der kan fastholde børnefamilier
- Der skal skabes sammenhæng via veje og stier (højspændingsledninger kan dog ikke fjernes)
- parkering skal ske under jorden – ikke på gadeplan
- Der skal være stor mangfoldighed blandt både boliger og beboere
- Hver fase er en enhed – Planen skal kunne stoppes efter hver fase uden at kvarteret bliver usammenhængende
- Midlertidige landskabsløsninger



Møde om trængselsafgifter med Graeme Craig, director of Congestion Charging & Traffic Enforcement, Transport for London.

London indførte i 2002 trængselsafgifter i det indre London og udvidede denne zone i 2008 til også at indeholde en vestlig del af det indre London.

Graeme Craig fortalte, at biler automatisk bliver registreret af kameraer ved indkørsel i zonen. Her bliver bilejeren automatisk i tidsrummet 7-18 opkrævet en afgift på 8 £ pr. dag – som dog i 2011 stiger til 9-12 £ afhængig af betalingsmåden.

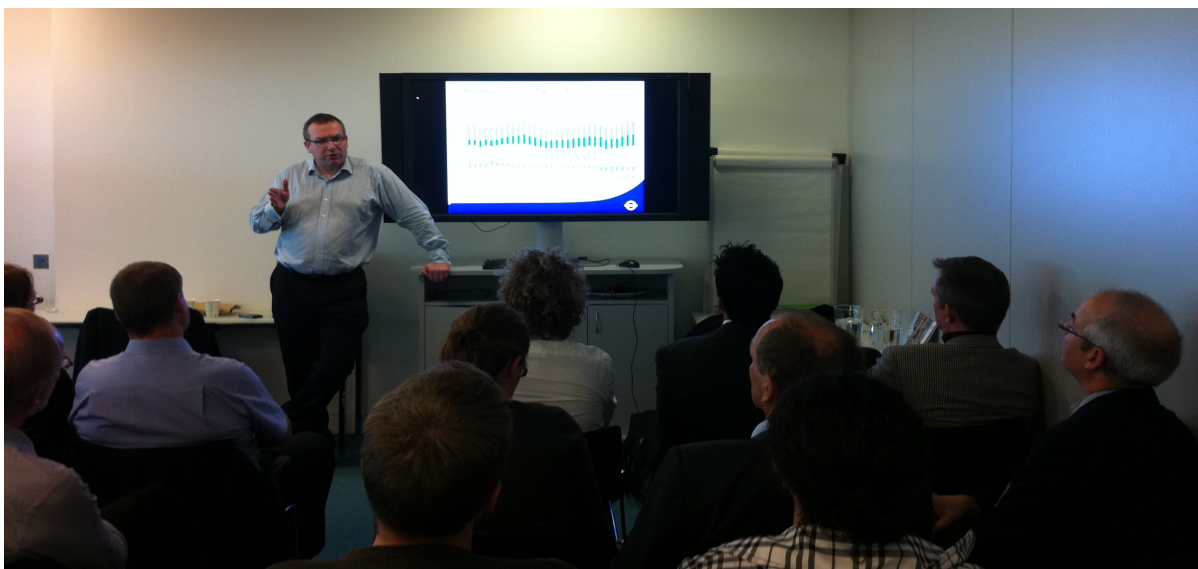
Bilernes registreringsnumre registreres ved hjælp af 1.360 kameraer placeret på 348 ind- og udgangssteder fra zonen. Kameraerne tager hver dag 1,45 millioner billeder, der bliver behandlet og brugt til udsendelse af regninger.

Trængselsafgifterne har betydet:

- En reduktion af trafikken ind i zonen på 27 %.
- Muligheden for årligt at bruge indtægterne fra trængselsafgifterne til trafikinvesteringer i London. I 2009/10 var dette beløb 158,1 million £ svarende til ca. 1.4 mia. kr.
- En stort set neutral virkning på erhvervslivet og handel, da kun 15 % kom til byen med bil før trængselsafgifterne blev indført.
- Reduktion af udledning på 8% af NOx og 16% af CO2 fra trafikken i zonen.
- Reduktion af antal ulykker i zonen.
- En gennemsnitshastighed for biler i zonen, der de første år steg pga. af den mindre trængsel. Men som de senere år er steget til det tidligere niveau pga. inddragelse af vejareal til cykelstier, fortove og pladser.

På den baggrund havde Graeme Craig en række råd til byer, der ønsker at oprette trængselsafgifter:

- Det er nødvendigt med et stærkt politisk engagement.
- Omfattende offentlig høring og involvering af interessenter.
- Tilstrækkelig offentlig transport-alternativer.
- Stærk offentlig informationskampagne og fokus på, at bilisterne får en kundeoplevelse.
- Have styr på omkostningerne i projektet og være i stand til at forklare, hvordan afgifterne bliver brugt på en meningsfuld måde.



torsdag den 28. oktober

Møde om OL-byen med Jessica Gavaghan fra Olympic Delivery Authority

London er vært for de Olympiske Lege i 2012. Bygge- og anlægsinvesteringerne er indtil videre sat til £ 8,3 mia, heraf går det meste til veje og jernbaner. Efter begivenheden skal OL-byen omdannes til boligområde med plads til ca. 15.000 mennesker. I planlægningen af OL-byen indtænkes bæredygtighed. Der lægges vægt på, at der, hvor det er muligt, skal der anvendes faciliteter og steder, der allerede er etableret. Samtidig indtænkes anlæg, der efterfølgende kan "downscale", dvs., hvor væsentlige dele af tilskuerfaciliteterne fjernes. Der bygges kun permanente anlæg, hvis de kan bruges efter legene - eksempelvis en cykelarena, som London i dag ikke råder over.

Jessica Gavaghan fra Olympic Delivery Authority fortalte om planlægningen af OL. Olympic Delivery Authority, der bygger anlæg og infrastruktur, er ét af tre firmaer, der står for afholdelsen af legene. De to øvrige er London Organising Committee, der står for afholdelsen af selve lejene (herunder handicap OL) og Olympic Park Legacy Company, der står for overdragelsen af anlæggene efter legene, herunder spørgsmålene om ejerskab og finansiering.

I London har man gjort en del ud af at overveje, hvorvidt de mange store anlæg kan have en funktion i tiden efter OL. Da byen i forvejen råder over en række store fodboldstadions, så har de besluttet, at det olympiske stadion skal nedskaleres efter legene og bruges som atletikstadion. Det etableres derfor til at starte med, med 25.000 faste pladser og 55.000 midlertidige, der fjernes efter OL. Ligeså med svømmestadionet, der har 2500 permanente pladser og 15.000 midlertidige. Cykelarenaen kan derimod få lov at fortsætte stort set uændret efter legene, da byen i forvejen mangler et centrum for den populære cykelsport.

Man har ligeledes besluttet, at der ikke er behov for to store indendørs sportshaller. Basketballarenaen bliver derfor en midlertidig konstruktion med plads til 12.000 tilskuere, der kan flyttes til et andet sted i landet bagefter. Håndboldhallen bliver til gengæld stående som en permanent multihal med plads til 7000 tilskuere.

Endvidere bygges der et mediecenter, der forventes at skulle fungere som konferencecenter efter legene. Den olympiske by, hvor 17.000 atleter skal bo, bliver til lejligheder med mellem 1 og 4 værelser bagefter.

Fra selskabets side har man gjort en del for at inddrage lokalmiljøet i beslutningerne. Det østlige London er fattigt, har været negligeret og lidt af mangel på offentlig transport. Det skal OL være med til at rode bod på. Der er 30.000 arbejdspladser i forbindelse med byggeriet og 19% er lokal arbejdskraft. Også områdets mange børn og unge forsøges inddraget så meget som muligt i projektet. Lokalbefolkningen er generelt glade for de mange nye anlæg og den nye offentlige transport. Men selvfølgelig er det en kæmpe byggeplads i folks baghave, så der er mange gener og møder. Det har dog ikke været nødvendigt med ekspropriationer af folks hjem, da det mestendels er industriområde.

Også bæredygtighed spiller en stor rolle. 1,4 millioner tons jord er blevet rensat, 20% af byggematerialerne er genbrug, alle anlæg er lavenergianlæg, der etableres en legacy park efter 2012 og der etableres 102 hektarer "open space"



Regnskab

Flyrejse	21.430 kr.
Hotel	41.295 kr.
Forplejning	23.861 kr.
Transport (bus, metro, taxi)	21.053 kr.
Mødelokaler, program og honorar til oplægsholdere	16.034 kr.
Gaver til oplægsholdere	2.585 kr.
I alt for studieturen	126.528 kr.