

De store vækstår

- fra ca. 1960 og videre frem

Seminar, juni 1988

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistoriske Noter I6

Indhold:

Forord.

Edmund Hansen 3

Byvæksten og den voksende planlægningsaktivitet.

Sven Allan Jensen 6

Planlæggernes verdensbillede.

Hugo Marcussen 15

Bosætning og boligbyggeri.

Philip Arctander 29

Byplanlægning, offentlig og privat service.

Finn Kjærdsdam 34

Trafikken i tresserne.

Poul Lyager 45

Referat fra 3. heldagsseminar om

"De store vækstår fra ca. 1960 og videre frem". 56

Deltagerliste ved 3. seminar 61

De store vækstår

- fra ca. 1960 og videre frem

Seminar, juni 1988

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistoriske Noter 16

"De store vækstår fra ca. 1960 og videre frem",
Seminar 1988.

Dansk Byplanlaboratoriums "Byplanhistoriske Noter",
nr. 16.

Forfattere:

Sven Allan Jensen, Hugo Marcussen, Philip Arctander,
Finn Kjærdsdam og Poul Lyager.

Udgivet af Dansk Byplanlaboratorium, 1989.

Copyright.

Illustreret af forfatterne.

Seminaret er afholdt og hæftet trykt med støtte fra
Margot og Thorvald Dreyers Fond.

Trykkested: Tutein & Koch, København.

ISSN 0900 - 3274 ISBN 87 - 87487 - 659

Dansk Byplanlaboratorium

Peder Skrams Gade 2 B, 1054 København K

Telf. 01 13 72 81.

Formålet med udgivelsen af disse noter er at bidrage
til belysningen af den danske byplanhistorie i vort
århundrede, blandt andet ved at lade planlæggere og
andre, der har medvirket selv, fortælle med deres egne
ord om den udvikling, de har deltaget i. Noterne
kan bestå af notater, erindringer, beskrivelser af
specifikke emner eller særlige begivenheder og lignende.
Der er således ikke tale om egentlige historiske
afhandlinger eller forskningsmæssige arbejder.

Det er udvalgets håb, at de "Byplanhistoriske Noter"
vil inspirere til, at andre griber pennen, samt at
noterne vil kunne udgøre et værdifuldt baggrundsmateriale
for eventuel senere forskning - et materiale,
som det ellers ville være vanskeligt at skaffe til
veje.

BYPLANHISTORISK UDVALGS SEMINAR,
DEN 10. JUNI 1988 i GAMMEL DOK

FORORD

60'erne - "de store vækstår", som vi har sat som overskrift på seminaret i 1988 - var for mange af os en hektisk periode, hvor meget af det, som var gået i gang i efterkrigsårene, nu udviklede sig eksplosivt med omfattende opgaver for både planlæggere og administratorer og ikke mindst med krav til politisk ansvarlige om ajourføring af lovgivningen på planlægnings- og byggeområdet og om modernisering af vort lands struktur og administrative apparat.

Det er nok også rigtigt at sige, at der i tiden op til 1960 skete en udvikling landet rundt i amter og kommuner, hvor man lokalt blev sig mere og mere bevidst, at man selv kunne og burde både planlægge og administrere den lokale udvikling.

En sådan bevidstgørelse var den nødvendige forudsætning for og klart medvirkende til ændringer i vort lovapparat med henblik på at sikre lokal indflydelse på planlægning og udvikling såvel kommunalt som regionalt.

På den anden side blev det også klart, at en hensigtsmæssig udvikling af vort land i en ekspanderende verden måtte kræve løsning af en række komplicerede problemer på det overordnede niveau, og tanker om etablering af regionale og nationale beslutningsmyndigheder på planområdet fik yderligere baggrund.

Landsplanudvalget blev etableret. Zoneplan 62 for Danmark blev udsendt, og landsplansekretariatet producerede nyttige undersøgelser og

redegørelser - men også nationaløkonomerne begyndte at gøre sig gældende og blandede sig i drøftelserne med perspektivplaner for landets fremtid. - Og vi fik en lov om egnsudvikling og et Egnsudviklingsråd med et direktorat i Silkeborg.

Og naturligvis blev Hovedstadsområdets fremtidige udvikling diskuteret intenst med Principskitsen fra Egnspansekretariatet og Teknikerudvalgets 1. etapeplan som forløbere for Hovedstadsrådets senere regionplanlægning.

Køgebugt-udvalget blev nedsat ved lov i 1961, - og vi kan vel sige, at det var et godt eksempel på, hvordan det lod sig gøre at gennemføre en planlægning, hvor en række selvstændige enheder skulle samarbejde mod et fælles mål, - men det store "jordlovskompleks" i 1963 lod sig ikke gennemføre, - da var tiden ikke moden. Først i 1969/70 kunne der tages fat på en langsigtet løsning.

Det er iøvrigt karakteristisk, at der i disse år udsendtes flere interessante bøger med varierende forslag til Danmarks fremtidige udvikling, skrevet af så forskellige personer som geografen, professor Johs. Humlum fra Århus og industrilederen Gunnar Andreasen fra Cheminova, - men også læseværdige småbøger om planlægning blev udsendt, skrevet af Erik Kaufmann og Knud Bidstrup - et af Byplanhistorisk udvalgs skattede medlemmer, som vi nu har mistet - og af Erik Ib Schmidt, Stefan Ott og flere andre.

Selv Berlingeren følte, at de måtte gøre noget og udsendte i 1966 pjecen "Planlægning af Danmark" med bidrag fra en række kendte navne fra planlæggerverdenen og med slutord af Thorkil Kristensen ("livrem") om "Planlægning som internationalt samfundsproblem".

Storkøbenhavns rolle og indflydelse på landets samlede udvikling var naturligvis hele tiden "en varm kartoffel" og kunne diskuteres næsten endeløst - også som baggrund for "det skæve Danmark".

I maj 1960 udsendte Boligministeriet et omfattende "Notat om Storkøbenhavns planlægning", som vi i Byplanhistorisk udvalg har ladet optrykke som hæfte nr. 14 i vores skriftserie "Byplanhistoriske noter". Hæftet er uddelt til alle deltagere i seminaret. Notatet indeholder en redegørelse for eksisterende planlægningsinstanser og -objekter i 1960 og har en særlig grundig gennemgang af planlægningen for Københavnsegnen og Sjælland.

Notatet er stadig aktuelt og interessant læsning for alle, som beskæftiger sig med planlægning af vort samfund, og som har brug for at kende eller opfriske forudsætningerne for den situation, hvori vi i dag befinder os.

Siden seminaret i fjor har vi iøvrigt udsendt note nr. 12 om seminaret den 11. juni 1987 med gengivelse af hovedindlæggene og et kortfattet referat af hele seminaret.

Desuden har vi fejret Steen Eiler Rasmussens 90 års fødselsdag med udsendelse af note nr. 13: "Med de venligste hilsner fra Steen Eiler Rasmussen" - også interessant læsning, som jeg gerne vil anbefale til alle, som ikke allerede har noten.

Flere noter er under forberedelse, men vi er stadig i udvalget interesseret i tips eller gode forslag om emner, som kan egne sig til denne upretentiøse form for offentliggørelse.

Edmund Hansen
Byplanhistorisk udvalgs formand

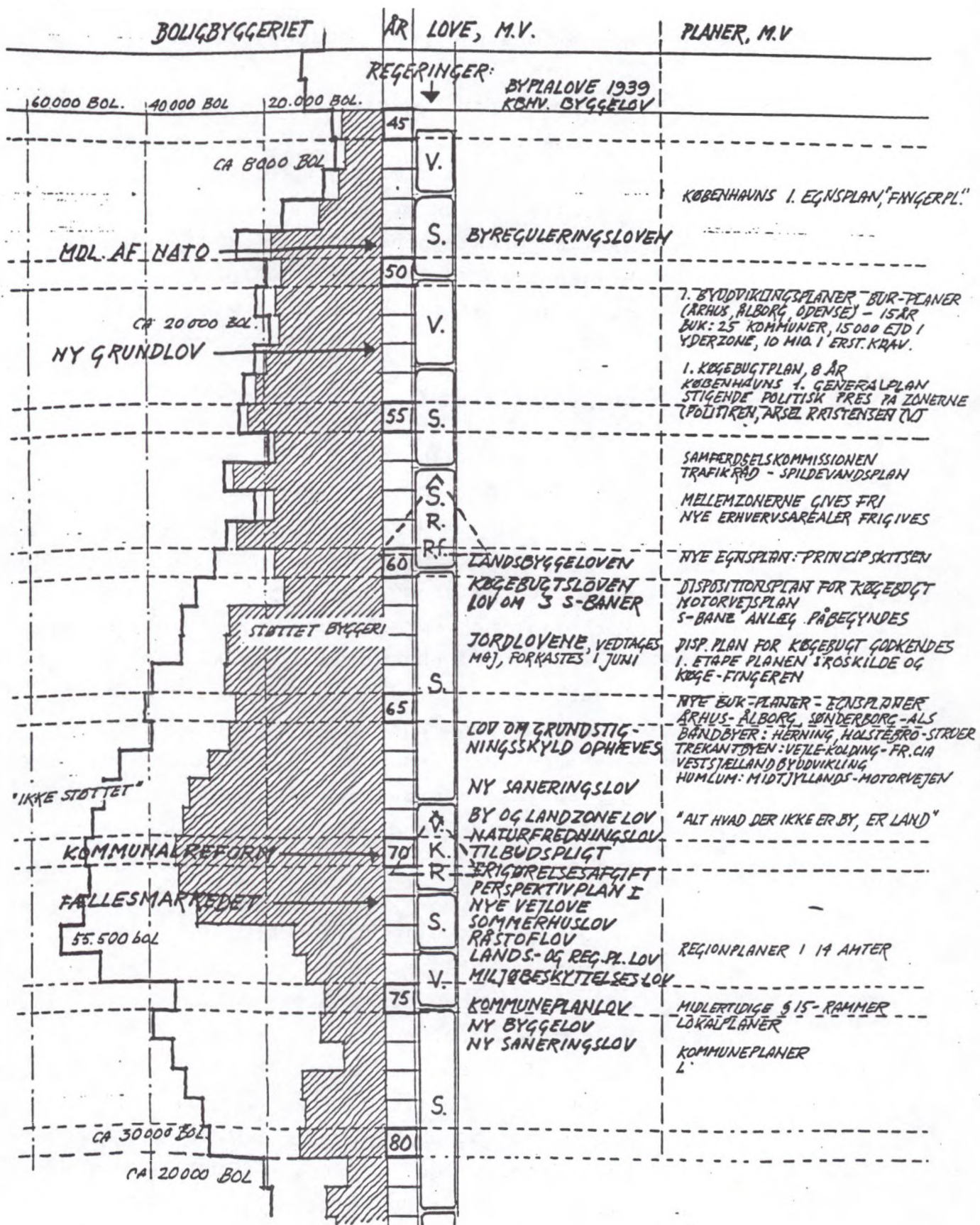
BYVÆKSTEN OG DEN VOKSENDE PLANLÆGNINGSAKTIVITET

Udvikling i 50'ernes og 60'ernes byvækst kan beskrives på flere måder, f.eks. byarealforbrug pr. bolig eller indbygger, arealforbruget fordelt på boliger, erhverv, off.service, o.s.v. De statistiske oplysninger tilbage i tiden er imidlertid meget mangelfulde. Jeg har valgt at illustrere byvæksten alene ved det samlede boligbyggeri år for år gennem perioden 1945-80.

På den indlagte tidstavle har jeg til venstre for årstallene med en fed streg angivet det samlede nybyggeri i antal boliger. Den skraverede del angiver den del, der modtog direkte statsstøtte. Det betyder dog ikke, at alt andet boligbyggeri var uden støtte. Tværtimod modtog det såkaldte "private" boligbyggeri efterhånden en omfattende indirekte statsstøtte som følge af de meget gunstige rentefradrag i indkomstskatterne.

Den laveste boligproduktion har vi lige efter krigen (8.300 i 1946). Boligproduktionen kommer ret hurtigt op på omkring 20-25.000 pr. år med svagt stigende tendens. Fra 1960 er stigningen stærk, og den toppe i begyndelsen af 1970'erne, hvor den i 1973 når op på 55.500. Derefter går det ned ad bakke, og vi ligger vel nu på 20-25.000 boliger i snit for de sidste 5 år.

På højre side af årstalsøjlen har jeg først angivet regeringernes partifarve. I hele perioden har vi haft socialdemokratisk dominerede regeringer i ca. 25 år, mens de borgerlige partier har regeret i godt 10 år - indtil videre. Vi har haft to trekantregeringer: S.R.R.f-regeringen 1957-68 ("grundskyldsregeringen"), og den borgerlige trekant: V.K.R.-regeringen



1968-71 (Hilmar Baunsgaard).

Under og umiddelbart efter disse to trekanter var der stor aktivitet med hensyn til at gennemføre nye planlægningslove.

Til højre for regeringssøjlen har jeg anført de væsentligste love m.v., som fra centralt hold blev gennemført.

I sidste spalte er der angivet det brede spektrum af planlægningsaktiviteter i tiden fra krigen til begyndelsen af 80'erne - naturligvis præget af min københavnske baggrund.

Planlægningsklimaet

I årene umiddelbart efter krigen arbejdede planlæggerne temmelig upåagtet af politikerne. Det faglige planlægningsmiljø var for den overvejende dels vedkommende præget af to faggrupper: ingeniører og arkitekter.

Mærkeligt nok var statens, d.v.s. den kommitterede i byplansager og byudviklingsudvalgets medarbejdere hovedsagelig arkitekter, mens Københavns kommunes planlæggere overvejende var ingeniører. Man kan jo fundere over, om det skyldes, at den øverste chef hos staten var landinspektør, mens kommunens topchef var civilingeniør. Det var ikke dengang comme il faut som civilingeniør at lade sig ansætte under en landinspektør eller arkitekt. Nå, i alle tilfælde var samarbejdet udmærket, nok fordi de fleste planlæggere dengang var af nogenlunde samme politiske observans - til venstre for midten! Men politikerne blandede sig altså ikke særligt i arbejdet. De troede ikke der var politik i sagen. Når de skulle vælge borgmester i København efter valget i 1946, var der 4. magistrats afdeling, d.v.s. veje kloaker, byggesager samt byplanlægning tilbage til kommunisterne, de andre partier satte sig på hospitaler, spor-

veje, skoler o.s.v..

Og da man i 1949 skulle udpege medlemmer af byudviklingsudvalg, (der skulle lave planerne) og byplannævn, (der skulle godkende dem), valgte de store omegnskommuner de tunge politikere til at godkende, mens de små kommuners sognerådsformænd sammen med kommunale teknikere kunne få lov at lave planerne. Kun Københavns kommune havde lugtet luntten, idet man placerede den magtfulde ejendomsdirektør Bjerregaard midt blandt teknikerne og småkommunernes politikere og byudviklingsudvalgets teknokrater.

Umiddelbart efter krigen

Steen Eiler Rasmussen og Peter Bredsdorff havde fået stabet et egnsplanarbejde på benene i 1944-49, Fingerplanen udsendtes i 1947, og man lå og forhandlede om en frivillig gennemførelse frem i årene til 1949.

På det tidspunkt vedtog folketetinget "loven om regulering af bymæssige bebyggelser". Læg mærke til det snedige i terminologien: I overskriften "regulering af bymæssig bebyggelse", mens planerne hedder "byudviklingsplaner". Når man skulle ud i kommunerne var det bedre at tale om "udviklingsplaner" end om "reguleringsplaner".

En byudviklingsplan skulle gælde for mindst 15 år og skulle rumme inderzonearealer til i realiteten 30 års forbrug af jord til bymæssig anvendelse. Allerede ved denne lovbestemmelse begyndte Fingerplanens fingre at svulme. Alligevel var loven et afgørende fremskridt. Tidligere kunne ethvert stykke landbrugsjord udstykkes til parceller, helårs- eller sommerhuse, men med zonelægningen pillede man mere

end 15.000 matr.nr. ud, hvoraf dele af dette store område tidligst kunne komme på tale som byjord 15 år senere.

Det medførte ganske vist et erstatningskrav fra ca. 900 lodsejere på opimod 10 mio. kr.. Efterhånden som tiden gik, og sagerne blev behandlet færdig, slap staten dog med en samlet erstatningssum på mindre end 1 mio..

De første byudviklingsplaner

Arealudlægget i de første planer var som nævnt rigeligt i forhold til den forventede udvikling. Men prognose-teknikken var meget primitiv: Folketællinger hvert 5. år med demografiske oplysninger samt summariske register-folketal år for år uden demografi. Dertil primitive beregninger over byareal-forbruget pr. bolig.

Udviklingen snød os på to afgørende punkter: den gennemsnitlige husstandsstørrelse gik ned, altså kom der flere familier og dermed behov for flere boliger, og arealforbruget pr. bolig steg, altså behov for større byarealer.

Presset på zonegrænserne steg derfor ret hurtigt, og så gik der politik i sagerne: Grundpriserne begyndte nemlig en himmelflugt. Venstres Aksel Kristensen (tidl. minister) og dagbladet Politiken kørte en hetz mod zonelovgivningen og ville have den ophævet. For at gøre en lang historie kort endte det hele med, at man fremskyndede revisionen af de første planer. Man fik en ny plan for Køgebugtfingeren, hvor man fra teknisk side foreslog regeringen at sikre den ny byjord (ca. 40 km²) for staten ved en forkøbsret eller ekspropriation til gennemsnitlig 3 gange vurderingen.

Derved kunne man holde grundpriserne i ave, sikre arealer til offentlige formål og en rimelig etapeudbygning samt gennemføre en effektiv byplanlægning på tværs af kommunegrænserne, (det drejede sig om 8 kommuner med et sammenhængende bybånd). Beskeden tilbage fra regeringen lød: Grundspekulationen m.v. skal vi nok tage os af i finansministeriet med fiskale metoder, men lav et lovudkast, der sikrer byplanlægningen tværs over kommunegrænserne. Det blev til loven om planlægning af Køgebugtområdet.

Køgebugt

Egnsplanlægningen var i mellemtiden genoptaget, nu i statsligt regi, og i 1959 forelå Principskitsen, der i hvert fald var i harmoni med Køgebugtplanerne. Køgebugt-kommunerne pressede på for at få deres S-bane, men Københavnsegnens folketingsmedlemmer ville også have deres S-baner, så resultatet blev loven om 3 nye S-baner anlagt samtidig.

Derimod fik Køgebugt sin motorvej i 6 spor, og da man også havde en samlet spildevandsplan, var man beredt til en storstilet byudvikling med 80-100.000 nye boliger og tilsvarende nye store erhvervsarealer, alt sammen udbygget efter en fælles dispositionsplan for Køgebugtområdet.

Resultatet kan idag ses i målestok 1:1.

Oprustning til den kraftige vækst

Den nye egnsplan, "Principskitsen" var for stor i slaget, men dele af den kunne bruges. 1. etapeplanen, der blev udformet af et særligt teknikerudvalg med Peter Bredsdorff som formand,

pegede på en videreudbygning af 3 af de gamle fingre til de nærmeste købstæder: Køge, Roskilde og (efterhånden) Frederikssund.

Samtidig arbejdede man med store vækstplaner i andre dele af riget: Egnsploner for Århus, Ålborg, Sønderborg-Als, lange båndbyer (Ikast - Herning - Holstebro - Struer) "Trekantbyen" Vejle- Kolding - Fredericia, Vestsjællandsplanerne o.s.v..

Hensigten var i alle tilfælde at skaffe sig overblik over rummeligheden og ønskelige begrænsninger, når zonegrænserne som følge af den forventede store vækst skulle revideres eller nye byudviklingsplaner udformes.

Undervejs kom professor Humlum så med sine tanker om den midtjyske motorvej med tilhørende, helt nye udviklingsområder til erhverv, flyvepladser, o.s.v.. Der var rigtig gang i planlægningsaktiviteterne i disse år, og fantasien kendte næsten ingen grænser for ny bybygning.

Lovgiverne

Der var i disse år på lovgivningsområdet plusser og minusser, set med planlæggernes øjne: Det første sæt jordlove blev vedtaget af folkettinget i maj '63 - og forkastet ved en folkeafstemning i juni samme år: "Er du i tvivl, så sig nej!" var devisen, de faldt på. Det andet minus var, at man i 1966 ophævede "lov om grundstigningsskyld", netop som den for alvor skulle virke som følge af grundprisernes himelflugt.

Flere af de politikere, der var med til at gennemføre disse "minusser", var dog også med i de store reformer, som var under forberedelse op

til 1970, og som blev vedtaget slag i slag, først under Hilmar Baunsgaards borgerlige trekantregering og siden under socialdemokratiske og Venstre-mindretalsregeringer.

Vi fik bl.a. en ny by- og landzonelov for hele landet ("Alt hvad der ikke er by, er land"), saneringslov, naturfredningslov, lov om tilbudspligt, frigørelsesafgift o.s.v..

Kommunalreformen i 1970, forberedt gennem sidste halvdel af 60'erne, var en kraftig motive-ring for disse lovinitiativer, og i 1972 kom den næste motivation, medlemskabet af Fællesmarkedet. I den forbindelse gennemførtes love om sommerhuse, om råstoffer, miljøbeskyttelse m.v..

Hertil kom som et led i den store planlovsreform love om lands- og regionplanlægning, kommuneplanloven, den nye byggelov og en ny saneringslov.

- og så er vi fremme ved 1975.

Efterskrift

På dette tidspunkt var hele samfundet engageret i planlægningen. Den "leg i sandkassen", som planlægning var i 40'erne, og som teknikerne stort set havde for sig selv, var nu et arbejde, som lovbestemt skulle overvåges af offentligheden, og planerne skulle ud til høring, inden de folkevalgte vedtog dem.

Selv om det måske nogle gange kan virke træls for en, der har været med i hele forløbet, vil jeg sige, at det alt i alt skærper argumentationen, når planen offentligt skal forelægges og vedtages. Det er næsten ligesom Steen Eilers og Peter Bredsdorffs begrundelse, da man i 1947

udsendte Fingerplanen. Man kaldte det "skitseforslag til en egnsplan for Storkøbenhavn" og understregede, at planen ikke var vedtaget i nogen kompetent forsamling, end ikke i det arbejdsudvalg, der fulgte arbejdet. Planen skulle alene bæres igennem ved hjælp af en klar og enkel fremstillingsform og en udførlig begrundelse for de stillede forslag.

Man må sige at Fingerplanens hovedprincipper har kunnet holde gennem hele perioden 1950-75.

Sven Allan Jensen

PLANLÆGGERNES VERDENSBILLEDE 1960

Med dette stikord er jeg blevet bedt om nogle betragtninger. De må blive subjektive, når jeg ved at se i bakspejlet skal genkalde erindringerne i 1960.

Hvad skete der i 1960?

For indledningsvis at genkalde lidt af stemningen skal jeg referere nogle begivenheder fra avisoverskrifterne.

Begivenheder i 1960

- 02/01 Musical'en My Fair Lady får omsider premiere på Falkonerteatret med Gerda Gilboe og Mogens Wieth.
- 13/02 Første franske atombombe sprænges i Sahara.
- 19/02 Statsminister H.C. Hansen dør, efterfølges af Viggo Kampmann.
- 21/03 Raceuroligheder og politimassakre i Sharpsville ved Johannesburg, Sydafrika.
- 24/03 Forsvarsforlig vedtages i folketinget med stort flertal og radikal tilslutning: 12 måneders tjenestetid, ingen kernevåben.
- 31/03 Hanstholm-havnens færdiggørelse vedtages af folketinget.
- 19/04 Den engelske filosof Bertrand Russell får Sonning-prisen.
- 05/05 Amerikansk U-2 fly skudt ned over Sovjet.
- 01/07 De Syv's samarbejde træder i kraft. Toldsatserne mellem EFTA-landene nedsættes med 20%.
- 23/07 Thorkil Kristensen bliver generalsekretær i OECD.

05/11 John F. Kennedy vinder over Richard Nixon ved præsidentvalget i USA.

09/11 Første marihuana-sag for retten i København.

20/11 Det danske Akademi stiftes.

Skal man afgrænse et "verdensbillede", bør man ikke alene gøre opmærksom på, hvad der var inden for men også uden for rammen.

Derfor vil jeg nævne 3 offentlige begivenheder, som planlæggerne i 1960 nok registrerede, men næppe helt så rækkevidden af.

DASK/EDB

Den første begivenhed fandt sted i forbindelse med folketingsvalget den 15/11 1960, der resulterede i en socialdemokratisk-radikal regering. På valgnatten leveredes via medierne med succes en prognose for mandatfordelingen i det nye folketing. Prognosen blev udarbejdet på en maskine, kaldet DASK (Dansk sekvens kalkulator). EDB turde man ikke kalde processen. DASK, der var anskaffet for Marshall-penge, var den eneste maskine i Danmark, der kunne udføre et sådant regnestykke.

Planlæggerne af 1960, der oplevede begivenheden, forudså ikke, at alle 20 år efter gik rundt med en lommeregner, der kan lige så meget som DASK, der var en maskine så stor som dette foredragslokale. Vi forudså ikke de nye muligheder for at håndtere store talmængder og derved få et uvurderligt redskab i statistik- og prognosearbejdet.

Protestbevægelsen

Den anden begivenhed fandt sted den 31/03 1960. Det var anti-atommarchen fra Holbæk med 2000 deltagere, der demonstrerede for fredelig udnyttelse af atomenergien.

Planlæggerne af 1960 var næppe opmærksomme på, at her var det første synlige tegn på den kæde af protestbevægelser, der kulminerede med ungdomsoprøret i 1968, og som siden har fået fællesbetegnelsen: græsrodsbevægelser. Der er sket en nedbrydning af respekten for autoriteterne, der nu er nået dertil, at der er eksempler på, at selv kommunalråd nægter at følge statslige påbud.

Centerfunktionen
flytter ud

Den tredje begivenhed, jeg vil nævne, er Louisianas indvielse. Den fandt dog sted allerede i efteråret 1958. Betegnende nok med en udstilling kaldet: "Bevægelse i kunsten".

I festen indgik afsløringen af et kunstværk af den schweizisk/franske kunstner Jean Tinguely. Det var en 4-5 m høj skulptur kaldet "Skitse til verdens undergang".

Kunstværkets forskellige dele kunne bevæge sig. Der var indbygget røg- og lyseffekter, ja til og med et festfyrværkeri, der var så voldsomt, at det beskadigede adskillige af gæsterne, der var i smoking og lang kjole. Fyrværkeriet varede 4-5 minutter og afsluttedes med et kanonslag, der via et sindrigt snoretræk skulle udløse en lem i et bur anbragt øverst oppe og slippe en fredsdue løs, som i sidste øjeblik før "Verdens undergang" skulle forsvinde ud over Øresunds blå bølger.

Fyrværkeriet var overdimensioneret, og duen slap ikke ud, men døde. K.W. Jensen blev dagen efter fængslet for dyrplageriet, angivet af Dyreværnsforeningen.

Det er nu ikke denne begivenhed og ej heller åbningen i 1958, jeg vil hefte mig ved, men det forhold, at K.W. Jensen allerede i begyndelsen af halvtredserne - før bilen slog igen-

nem i Danmark - forudså den totale opløsning af det gamle bymønster med spredning af byfunktioner ud i hele hovedstadsregionen.

Byvækst og byspredning var planlæggerne opmærksomme på og håndterede. Skriver havde en artikel i "Arkitekten" i 1960 med overskriften "Splittelsens armod". Skriver indledte med ordene: "København breder sig som lava over det nærliggende bondeland, langsomt, men sikkert". Det havde København nu gjort siden midten af forrige århundrede. Men planlæggerne var næppe opmærksomme på, at den beslutning, K.W. Jensen allerede forberedte i begyndelsen af 50'erne, var starten til den totale spredning, bilbyen, der også flyttede aktiviteter ud som kunst og forskning, der hidtil havde hørt hjemme inden for voldene.

YB 60/FAB

Efter en omtale af 3 begivenheder i 1960, som kan vække til eftertanke, vil jeg fortælle om en begivenhed - også i 1960 - men som man ikke kunne læse om i aviserne.

Begivenheden fandt sted en mørk vinteraften. Porten til Charlottenborg var åben. Ved 20-tiden havde henimod 60-70 personer passeret portnerlogen og vandret ad flisen til auditoriet under den italienske trappe.

Det var planlæggere fra hele regionen, der uden officiel indbydelse, men via personlige kontakter - ved mund-til-mund-metoden - havde fundet sammen.

Arkitekt Erik Petersen bød velkommen. Jeg havde fornøjelsen af at holde det første indlæg. Det var en status over dansk byplanlægning. Cand. polit C.J. Mathiesen redegjorde for den

forventede udvikling indenfor bolig, erhverv og produktion frem til år 2000.

Debatten efter de to indlæg endte ud i stiftelsen af interessegruppen YB 60 (Yngre byplanlæggere, 1960).

Interessegruppen fungerede uformelt, men med succes, og inden årets udgang omfattede YB 60-gruppen over 300 personer.

Få år senere formaliserede gruppen sig som en egentlig fagforening. FAB stiftedes.

Jeg synes dette forløb beskriver lidt om grokraften, om bredden og interessen for fysisk planlægning i 1960.

Byplangruppen af 1955

Men spiren til YB 60 blev lagt tidligere. I efteråret 1955 stiftede de yngre medarbejdere hos den kommitterede i byplansager "Byplangruppen af 1955".

Stiftelsesdokumentets første afsnit lyder således:

"Da forskellige af den kommitteredes yngre teknikere har følt behov for et fagligt teoretisk samarbejde og samvær, er der dannet en interessegruppe, hvis første møde holdtes den 5. september 1955. Gruppens arbejdsprogram skal være faglig oplysning indadtil og udadtil (selvoplysning og propaganda), eventuelt byplantekniske undersøgelser, udarbejdelse af konkurrenceforslag, og endelig kan der med tiden arbejdes på at danne en faglig forening for en videre kreds.

Gruppen bestod principielt af den kommitteredes yngre byplanteknikere, og deltagerne var

ved starten:

Kirsten Andersen, Axel Beider, Arne Gaardmand
Henning Holde, Holden Jensen, Bo Jein, Ole
Lundsteen, Lykke Petersen, Hugo Marcussen og
Erik Petersen".

Byplangruppen af 1955 blev dannet i en slags protest. Edmund Hansen, der på det tidspunkt var blevet udnævnt som kommitteret efter Kai Hendriksen, holdt ugentlig et møde med sine "overreferenter" på kontoret (Bang, Kaufmann m.fl.). Vi underreferenter besluttede i en slags protest også at holde et ugentligt møde. Det blev primært med det formål at dygtiggøre os og samle viden om det fag, vi arbejdede med. Der blev inviteret personer udefra til vore møder, og i 1960 var kredsens blevet så stor, at gruppen måtte rykke uden for den kommitteredes kontor. YB 60 blev til.

Hvad skete der inden for planlæggerverdenen i 1960?

Det sydede, groede og boblede som aldrig før. Omkring 1960 var der en eksplosionsagtig planlægningsaktivitet, som mange tog del i.

Lad mig i flæng remse en række opgaver op, som netop så dagens lys i 1960:

- En ny dispositionsplanvejledning
- Landsbyggeloven
- Det landsdækkende bygningsreglement
- Ny naturfredningslov (fredningsplan)
- Principskitsen for Københavns-egnen
- City Plan Vest
- Nye konsulentfirmaer dannedes
- Kaufmann hos den kommitterede udskilte sig med et lille landsplanhold
- Kaufmann offentliggjorde en landsplanhypotese

- Professor Humlum fremsattê landsplantanker
- Dansk Byplanlaboratorium og Jysk Byplanråd nedsatte 16/2 1960 et udvalg vedr. landsplanlægning
- Kommunalreformdebatten startede
- Landet var dækket af byudviklingsplaner
- Den første skitse til Køge Bugt-fingeren fremkom
- Byfornyelseskonkurrence på Frederiksberg (Utzon)
- Vestamagerkonkurrencen udskrives
- Vestskovudvalget nedsættes
- Danmarks første olieraffinaderi bygges ved Kalundborg
- Lindøværftet bygges (Munkeboplanen)
- Danfoss har 4000 medarbejdere på lønningslisten
- Peter Bredsdorff planlægger en ny by med 2000 indbyggere på Nordals
- Anne Marie Rubin og Bo Jensen fremlægger en stor plan for Ikast-Hammerum-Herning-området.

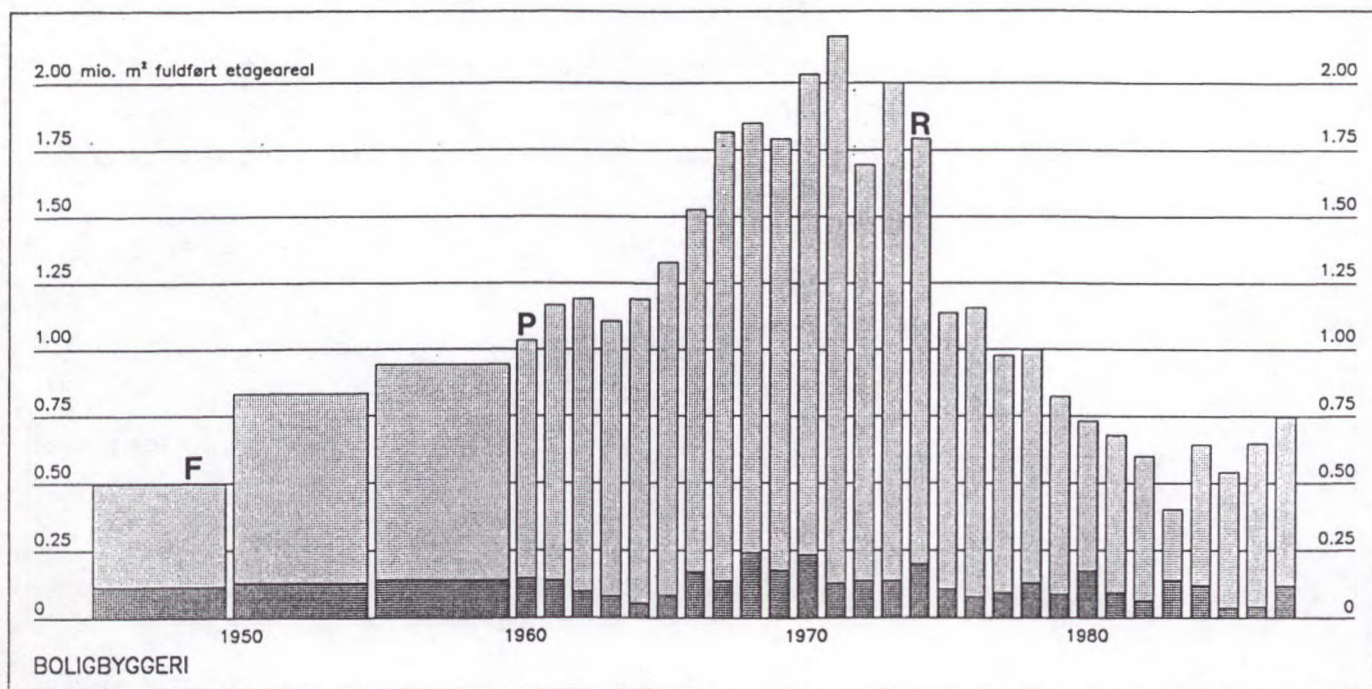
De fysiske planlæggere var forrest i samfundsdebatten. De udfordrede landets økonomer og politikere. Store firmaer som FDB, KTAS, NESA, Den fri Købmand, Dansk Arbejde og de store banker lod sine medarbejdere tage del i debatten.

Byplanhistorisk note
nr. 14

Der blev skabt en kontakt mellem planlæggerkredse og de centralt placerede økonomiske og politiske ministerier. Den byplanhistoriske note, der offentliggøres i forbindelse med dette seminar er et produkt af denne proces.

Byvæksten, byspredningen og det voksende biltal fremtvang de planlægninger, der netop brød frem i 1960.

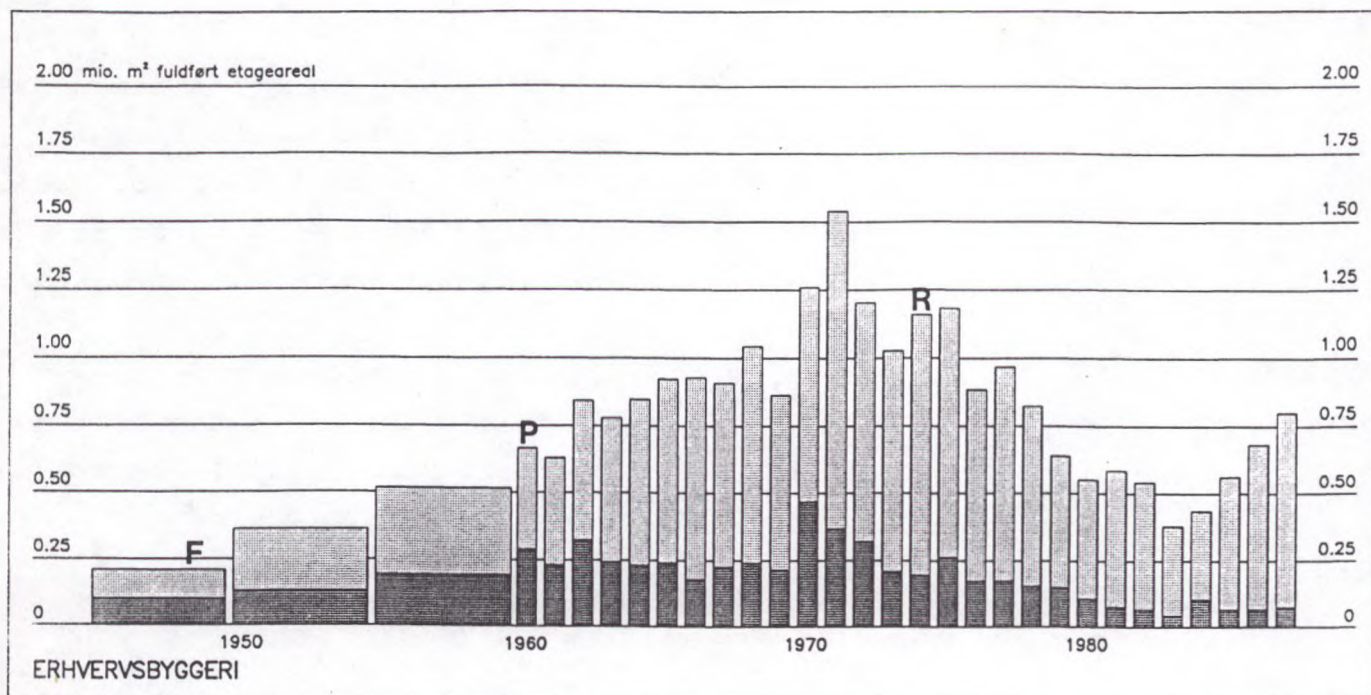
Lad mig med eksempler vise væksten indenfor boligbyggeriet, indenfor erhvervsbyggeriet og i bilismen i perioderne 1945-1960-1987.



Boligbyggeri i hovedstadsregionen

Mørk raster: Københavns kommune

F: Fingerplan, P: Principskitse, R: Regionplan 1973



Erhvervsbyggeri i hovedstadsregionen

Mørk raster: Københavns kommune

F: Fingerplan, P: Principskitse, R: Regionplan 1973

Antal motorkøretøjer på verdensplan

1914 ca. 2 mio. køretøjer
1945 ca. 100 mio. køretøjer
1960 ca. 200 mio. køretøjer

Med hvad var den egentlige "drivkraft" bag
al den aktivitet?

Den egentlige årsag var vel adgangen til mas-
ser af billig energi (olien).

Forbrug af brændstof på verdensplan

1914 6 mio. tons brændstof
1960 300 mio. tons brændstof

Olieprisen 1900-1973

1900 1,20 dollars/tønde	(Ford)
1930 1,19 dollars/tønde	(Depressionen)
1936 1,10 dollars/tønde	("New deal")
1941 1,14 dollars/tønde	(Pearl Harbour)
1947 1,40 dollars/tønde	(Marshallplan)
1950 1,70 dollars/tønde	("Jerntæppet")
1960 1,80 dollars/tønde	(OPEC)
- - - - -	- - - - -
1973 6,00 dollars/tønde	(oktoberkrisen)

Olieprisen holdt sig stort set uændret fra
1900, da Ford lod de første biler rulle af sam-
lebåndet, til oktoberkrisen i 1973 gjorde klart
for os, at det samfund, vi i den vestlige ver-
den havde bygget op, var skrøbeligt.

Økonomerne glemte at advare imod den situation,
der ville opstå, når tilførslerne svigtede.

Biologerne glemte at advare om, at kloden ikke
havde fysik til det, vi var i gang med.

Konklusion

Der er ingen tvivl om, at 1960 var den fysiske planlægnings gennembrud. Tusindvis af planer blomstrede.

Det var begyndt så småt ved århundredskiftet. Fra 1-dimensionale planer (veje, ledninger) til den 2-dimensionale plan (arealanvendelse) og over den 3-dimensionale plan (rum, gader, torve, pladser, landskab) til den 4-dimensionale plan (tid og penge).

Der var en fantasirigdom uden lige. Man udviklede "27 slags planer" af det bestående lovsystem.

Man anså vækst som naturlov - sundt, rigtigt, ja uundgåeligt. Men planlæggerne kunne klare problemerne, styre væksten, bare man fik lov. Der var et stærkt sammenhold i kredsen på tværs af alle faggrænser. Men kun få havde - om nogen - anelser om de bratte kursændringer, der lå bare et decennium senere.

Refleksioner

Mit tilbageblik på 1960 har givet mig anledning til 4 refleksioner.

1. Samfundet som helhed - Danmark - og måske planlæggerkredse specielt de var i 1960 fyldt med optimisme. Planlægning og planlæggere følte sig i centrum.

Initiativet, kraften, inspirationen kom fra statslige kontorer. Lad mig nævne: Boligministeriet, Den kommitterede, Landsplanudvalget, Egnspansekretariatet, Byudviklingsudvalget for Københavns-egnen, Statens fred-

ningskontor, plankontoret i DSB, Vejdirektoratet, Nationalmuseum, Sundhedsstyrelse m.fl..

Der blev ydet bistand, hjælp, rådgivning med iver og varme. Problemerne blev op-søgt på stedet, løsninger fundet i samarbejde med lokalsamfundet.

Der var ikke tale om bessermachen eller overreferering, men en læren fra sig. Der var sammenhold, solidaritet i en smittende glæde og optimisme og tro på fremtiden. Det bemærkelsesværdige var, at det ikke groede nedefra, men det var en stærk dynamisk og frodig indsats fra centralt hold.

Central rådgivning

Men det var IKKE centralisme. Det var central rådgivning og hjælp.

2. Den næste refleksion vedrører selve udøvelsen af faget. Den måde man arbejdede på.

Her var planlæggeren tro mod sin lærdom. Som en underliggende forudsætning for alle planer lå altid den af den engelske biolog og filosof Patrick Geddes ved århundredskiftet fremsatte lærdom, at planlægning skal forberedes ved systematiske forundersøgelser.

Man lagde ikke "hovedet på skrå" og tegnede planer ud fra modeluner eller på grundlag af geometriske figurer, men sled sig hver gang igennem et forundersøgelsesprogram.

"Survey before plan"

Patrick Geddes forunderlige tanke om "Survey before plan" blev respekteret.

3. I 1960 var ingen - og dermed heller ingen planlæggere - tilstrækkeligt opmærksomme på, at vi i den vestlige verden og dermed også i Danmark passerede grænsen mellem mangelsamfund og overflodssamfund.

Fra tidernes morgen har det været nødvendigt at arbejde for at holde fattigdom og sult fra døren. Man måtte slide for brød, klæ'r og husly, og der var ikke kræfter til mere.

Blandt andet på grundlag af den kraftige indpumpning af billig energi i samfundet opstod velstandssamfundet. Men vi gjorde os ikke klart, hvordan det skulle styres. Nye generationer anede intet om mangelsamfundets vilkår.

Nu var der grobund for opløsningstendenser. Nye moralbegreber kom til. Man tabte forståelsen for sammenhold, solidaritet. Slægt og familiebånd opløses. Der blev skabt basis for en glidende liberalisering og privatisering.

Fra mangel til overflod

Vi har endnu ikke gjort os fortrolige med overflodssamfundet - velfærdssamfundet.

4. I 1960 var vi heller ikke opmærksomme på konsekvenserne af vores fremfærd. De økologiske konsekvenser - naturforureningen.

Vi havde ikke gjort os klart, at naturen ikke er et uendeligt reservoir, at kloden har eengangskarakter.

Grobunden for pressionsgrupper og det at være sig selv nok/egne interesser modvirkes nu af en modsatrettet bevægelse. Der er sti-

gende forståelse for, at det kræver fælles
global indsats for at få styr
på miljøet
på energiforbruget
på befolkningstilvæksten.

Der må et skift til i etikken. Før drejede det sig om forholdet til naboen eller i det længste om forholdet til ens samtidige. Nu må etikken også omfatte vort forhold til vore efterkommere - til dem der først kommer til at leve om 200 år.

Kloden har eengangskar-

Der er et krav om et større langtidsperspektiv, end vi hidtil har været vant til.

Hvad har vi lært?

Vi har som planlæggere begået fejltagelser.

Læren er, at vi fortsat vil begå fejltagelser, men at vi ikke derfor skal lade være med at tænke os om, at tænke langsigtet, at tænke i sammenhænge. Vi må fortsat planlægge og fastholde "survey before plan".

Men vi står overfor et stort paradoks. - To ting, der er i karambolage med hinanden:

Vi skal bevare og videreudvikle demokratiet - demokratiseringsprocessen må og skal fortsætte.

Demokrati contra faglig kompetence

Men samtidig står vi overfor den kendsgerning, at samfundet ikke kan fungere, hvis der ikke udøves magt i kraft af faglig kompetence.

Det er den store udfordring for planlæggeren i 1990'erne.

I det skriftlige manuskript var tilføjet:
"Klarer planlæggeren de kommende udfordringer
eller vil det gå ham som duen i Jean Tingue-
ley's kunstværk?"

Hugo Marcussen

BOSÆTNING OG BOLIGBYGGERI

1. Perioden vi snakker om i dag - de store vækstår fra 1960 og videre frem - blev faktisk en tid med virkelig stort tryk på boligbyggeriet. Økonomien var klart i bedring, og optimismen var stor: nu måtte boligunderskuddet skaffes af vejen.

2. Hvad gjorde vi så?

Vi tog et enkelt problem op ad gangen, men drøftede ikke for alvor eller til bunds helheden: nemlig boligforsyningen, boligfunktionen i et samfund under forandring med bedre og bedre muligheder for alle, men også med voksende krav fra folk om at få del i velstandssamfundets tilbud. Vi "industrialiserede byggeriet" for at øge den årlige produktion af boliger. Det er egentlig noget vrøvl at kalde det sådan, for byggeriet kan ikke industrialiseres, d.v.s. masseproduceres til uspecificerede købere, distribueres til et stort marked o.s.v..

Men vi oplevede noget andet: Vi fik en del af industrialiseringens velkendte ulemper: både fremmedgørelse, monotoni og kvalitetstab og en del uventede bivirkninger - som vi jo nu søger at eksportere til dem, der tror på den med industrialiseringen endnu - kønt!

Og byggesektoren overtog desværre industriens og kapitalismens primitive målestokke: For det første: Større er bedre - større omsætning, større profit, større bebyggelser

og større boligselskaber, hvilket ledte til fusioner og mere fremmedgørelse.

Dernæst: Hvad betaler sig bedst - nu og for mig?

Og endelig: Vækst er godt!

Disse underudviklede målestokke, disse asociale og kortsigtede mål: Vækst af hvadsomhelst - og profit på andres bekostning - fik lov at præge byggeriet lige som andre dele af samfundet.

3. Krigsårenes stilstand i boligbyggeriet havde efterladt et stort behov for boliger, men det tog en rum tid, før der for alvor skete noget.

Dog - efter en langsom start efter 1945 kom vi i 60'erne op på at bygge to til tre gange så mange boliger pr. år som "planlagt" for at dække den voksende efterspørgsel (og nu er vi igen nede på kun en trediedel af det).

Vi byggede flere boliger, større boliger - det gik deruda' fra "2 værelser straks" til "2 WC'er straks". Vi fik materielle forbedringer, men tom tilværelse for alt for mange.

4. Vi udviklede den tekniske byggeproces, men vi afviklede "verdens bedste statslån" med start i 1946 og slut i 1954-58. Og boligkvaliteten blev behandlet i f.eks. "kakkelovns-cirkulæret" i 1972, som var med til at øge afstanden mellem folks oplevede behov og behovenes opfyldelse.
5. Økonomien løb løbsk: Lånerenten tredobledes, og grundpriserne syvdoledes i tiåret fra

1959 til 1969. I 1976 var lejen f.eks. i det nyopførte Galgebakken 200 kr. pr. m², d.v.s. ca. 21.000 kr. i årlig leje, men kostlejen var 520 kr. pr. m² eller 55.000 kroner om året, og det vil jo sige, at vi nu ikke kan bygge en ny bolig, som en almindelig lønmodtager (eller to) kan betale!

6. De såkaldte økonomiske realiteter har ført til, at vi har uddybet de sociale forskelle, så at sige betonstøbt ulighederne, så de svage skal støtte de stærke.

Vores skattelovgivning har betydet, at det er lejerne i "socialt" boligbyggeri, der har støttet villaejerne. Vi har altså faktisk ikke hjulpet de svageste - men nu er de selv ved at gå i gang: BZ'erne, Christiania, Thylejren, og vi har fået et opgangskollektiv på Nørrebro med kvindelige pensionister foruden andre kollektiver o.s.v., o.s.v. - og dem kan vi godt lære noget af.

7. Alle de velmenende planlæggere - og her medtager jeg boligselskabsbestyrelser, politikere og embedsmænd - ville som formyndere løse problemerne for "de planlagte", som dog slet ikke - trods udgifterne - blev lykkelige af det.

- Og hvad så nu?

Ja, OM IGEN: Det bedste vi kan gøre, må være at fastholde alle de samme gode hensigter og principper, vi havde: almennyttigt, profitfrit, beboerstyre, gode vilkår for børnenes opvækst (fremfor "vækst") - men forkaste den form, de fik.

Spørgsmålet er så: Skal vi planlægge mere - eller skal vi uddelegere? - Skal vi centralisere endnu mere, eller skal vi decentralisere?

Ja, vi skal faktisk begge dele, men vi skal gøre det i et dialektisk samspil. For central styring bliver uvirkelig, hvis der ikke er liv i det decentrale, og decentrale, lokale initiativer bliver anarki uden et højere fællesskab.

Og hvad vil det så sige?

Det vil sige: Nye målestokke for, hvad der er fremskridt,

- og: en ny økonomi, nemlig for de svageste,
- og: en ny slags eje-, leje- og råderet over boligen, selvstyre uden mulighed for spekulation og økonomisk gevinst,
- og: en ny slags boligområde, bydel og by - som det nye menneskelige kontaktpunkt, mødestedet også for politisk udvikling, til afløsning for arbejdsstedet, som mere og mere mister indhold,
- og: fra "prefab" til "postfab", d.v.s. med egne nye fingeraftryk på egen bolig og boligområde - at bo er også en proces!

Det er en kæmpeopgave, som kræver kæmpekræfter og 100 års stædighed. Hvem har det? Det har kun folket selv.

Det vil sige, at det er folket, vi skal mobilisere til at kræve noget af planlæggerne, til at være planlæggernes krævende mod- og medspillere, ikke bare deres tålmodige ofre. Vi skal planlægge ikke for folket, men med og ved folket. Vi skal udvikle det

personlige initiativ til et langt højere niveau end det sølle private initiativ, som vi i dag lader os nøje med. Det er en ny slags planlægning, vi skal forme og udvikle.

Kun sammen kan vi - og sammen kan vi også kun, hvis de basale modsætninger fjernes, d.v.s. hvis ingen mere kan tjene på andre - først da er vi sammen.

I dag er det ikke de smarte, men de svage, vi kan lære af. Mon de forresten er så svage, eller er det også bare en af vores forkerte målestokke, indført af et forkert samfundssystem?

Philip Arctander

BYPLANLÆGNING, OFFENTLIG OG PRIVAT SERVICE

Hvori der fortælles om kvindernes dobbeltarbejde, velstandsstigningen, gårdslagterne og drømmen om villa, Volvo og vovhund samt konsekvenserne af dette for byplanlægningen, centerstrukturen og den offentlige service.

Byplanlægningen fra 1960 frem til planlovsreformen var præget af den økonomiske vækst, kvindernes nye rolle på arbejdsmarkedet, de private investorers foretagsomhed og det offentliges forsøg på at afbøde følgerne af alt dette.

Offentlige Institutioner

Fra midten af 1950'erne og tyve år frem var der en kraftig vækst i industrien og det øvrige erhvervsliv, som dels betingede og dels var betinget af, at kvinderne kom ud på arbejdsmarkedet.

Sidst i 1960'erne var tilgangen af kvinder til arbejdsmarkedet ikke tilstrækkelig til at sikre arbejdskraft til erhvervslivet. Vi måtte importere arbejdskraft fra udlandet.

Den udenlandske arbejdskraft kom først til at præge vores bolig- og byområder i perioden efter midten af 1970'erne, mens kvindernes placering på arbejdsmarkedet fik afgørende betydning for hele samfundets udbygning allerede siden 1960.

En forudsætning for, at kvinderne kunne komme ud på arbejdsmarkedet, var en kraftig udbygning af den offentlige service med vuggestuer, børnehaver, fritidshjem og ungdomsklubber.

Som et redskab til at styre omfanget og placeringen af denne institutionsudbygning, udviklede planlæggerne en institutionsdimensioneringsteknik, der var så robust, at den stadig anvendes 20 år efter.

Dimensioneringen skete på grundlag af befolkningsprognoser, uden at man var helt opmærksom på de store svingninger i den aldersmæssige sammensætning, som især kendetegnede de nybyggede områders første år. Også pædagogiske, økonomiske og politiske synspunkter øvede indflydelse på institutionernes størrelse, organisering og lokalisering.

Specielt ved planlægningen af Køgebugt-området blev udviklet et sæt normer, der blev retningsgivende for mange institutionsdimensioneringer fra midten af 1960'erne og frem.

Indkøbs- og aflastningscentre

Kvindernes deltagelse i arbejdslivet flyttede store dele af indkøbsbehovene fra de bolignære butikker til butikker, der lå i nærheden af arbejdspladserne. I første omgang førte det til udvidelse af butiksarealet i bycentrene. Her til bidrog også det stigende forbrug som følge af større indkomster.

I perioden gennemførtes en række oplandsundersøgelser, der viste, hvor centrenes kunder boede, og i hvilke centre kunderne handlede henholdsvis udvalgsvarer og dagligvarer.

Ved hjælp af prognoser over den fremtidige befolknings- og indkomstudvikling kunne den fremtidige omsætning for de enkelte centre så fastlægges. Endelig kunne omsætningen omregnes til salgsareal ved en prognostisk fastlagt norm for omsætningen pr. m² salgsareal.

INSTITUTIONER, H.V. I KØGE BUGT-OMRÅDET, BYUDSTYRSLISTE UDARB. 1966							
INSTITUTION	BEFOLKN PR INST	ENHEDS STØRRELSE	AREAL PR INST ETAGE M ²	AREAL PR INST GRUND M ²	AREAL NORM ETAGE M ²	AREAL NORM GRUND M ²	AREAL PR 1000 INDB
BØRNEINSTITUTIONER							
VUGGESTUE	3000	30 BØRN	300	900	10	25-30	300
BØRNEHAVE	1000	40 -	260	1800	6-7	40-50	1800
BØRNEPARKERING		30 -	200	1200	6-7	30-50	
FRITIDSHJEM	4000	40-80 -	350-500	1-1500	5-7	15-20	CA 300
MAN HAR REGNET MED, AT BØRNETALLET PR. ÅRGANG FOR DE 0-15 ÅRIGE UDGÅR OMKRING 2% AF BEFOLKNINGEN VED SPECIELLE FORHOLD MÅ MAN REGNE MED AFVIGENDE TAL. DEKNINGSPROCENT FOR BØRNEHAVE 50, FOR VUGGESTUE 20, FOR FRITIDSHJEM 5-10							

UNDERVISNING							
FOLKESKOLE	4000	720 BØRN		30-40000			10000
GYMNASIE M. REALAFD.	25-30000	5-600 BØRN		30-40000			1300
EXTERNATSKOLE	25000	300 BØRN	3000	40000	10	130	160
UNGDOMS OG AFTENSKOLE	FINDER	STED PÅ	EKSIST	SKOLER			
HANDELSKOLE	40000	4-500 ELEVER	5-7000		12-15 PR ELEV		CA 500
TEKNISK SKOLE	150000	2-3000 15000 G-7000 ELEVER		30-50000			CA 250
SEMINARIUM	50-100000	300-500 ELEVER	7-8000	40000			CA 300
TRAFIKSKOLE	50000		70	3500			70
DER ER REGNET MED 3 SPOREDE FOLKESKOLER OG 9 ÅRS SKOLEGANG							

FRITID OG SPORT							
UNGDOMSKLUB	4000	40-80 BØRN	350-500	1-1500	5-7 PR BARN	15-20 PR BARN	CA. 300
SPORTSANLÆG OG MINDEHAL	7-16000			30000			CA 2000
FRILUFTSBAD	3-12000			3-12000			1000
SVØMMEHAL	30-80000			2000			
SPORTSHAL	30-50000			10000			
SKØTTESTADION	1 I KØGE	BUGT-OMRÅDET		30-40000			
VANDREHJEM- UNGDOMSGÅRD	25000	60 SENGE PR VANDREHJEM	2000	10000			400
CAMPINGPLADS				20000		200 PR Telt	

SOCIALFORSØRG							
BØRNEPLEJEST.	50000		200	800			
SYGEKASSE	40000	1 I HVERT STATIONSK.	500	2000			50
PLEJESHJEM	9000		1750	7000	50	200	800
STATSHOSPITAL	150000	350-400 SENGE			100 PR SENG	400 PR SENG	1000
AMTSSYGEHUS	120000	600-1000 SENGE			150 PR SENG	600 PR SENG	3000
ÅNDESVÅGEINST.	150-200000	MAX 400 FL.		120-150000			700
SÆRLIGE PLEJESHJEM	500000	100 SENGE		20-30000			50
BEHANDLINGS- HJEM	ANTALLET ER FALDENDE MEN DER KAN BLIVE TALE OM EN ANDRET LOKALISERING						
BØRNEHJEM	ANTALLET ER KONSTANT, MEN DER KAN BLIVE TALE OM EN ANDRET LOKALISERING						
KOLLEKTIVHUSE FOR ALDRE, FOLKEPENSIONISTHOLGER, ALDERDOMSHJEM INDGÅR I BEBYGGELSEN 4% AF BEFOLKNINGEN ER OVER, FOLKEPENSIONISTALDEREN, 6-10% AF BEFOLKNINGEN PÅ ALDERDOMSHJEM OG LIGN							

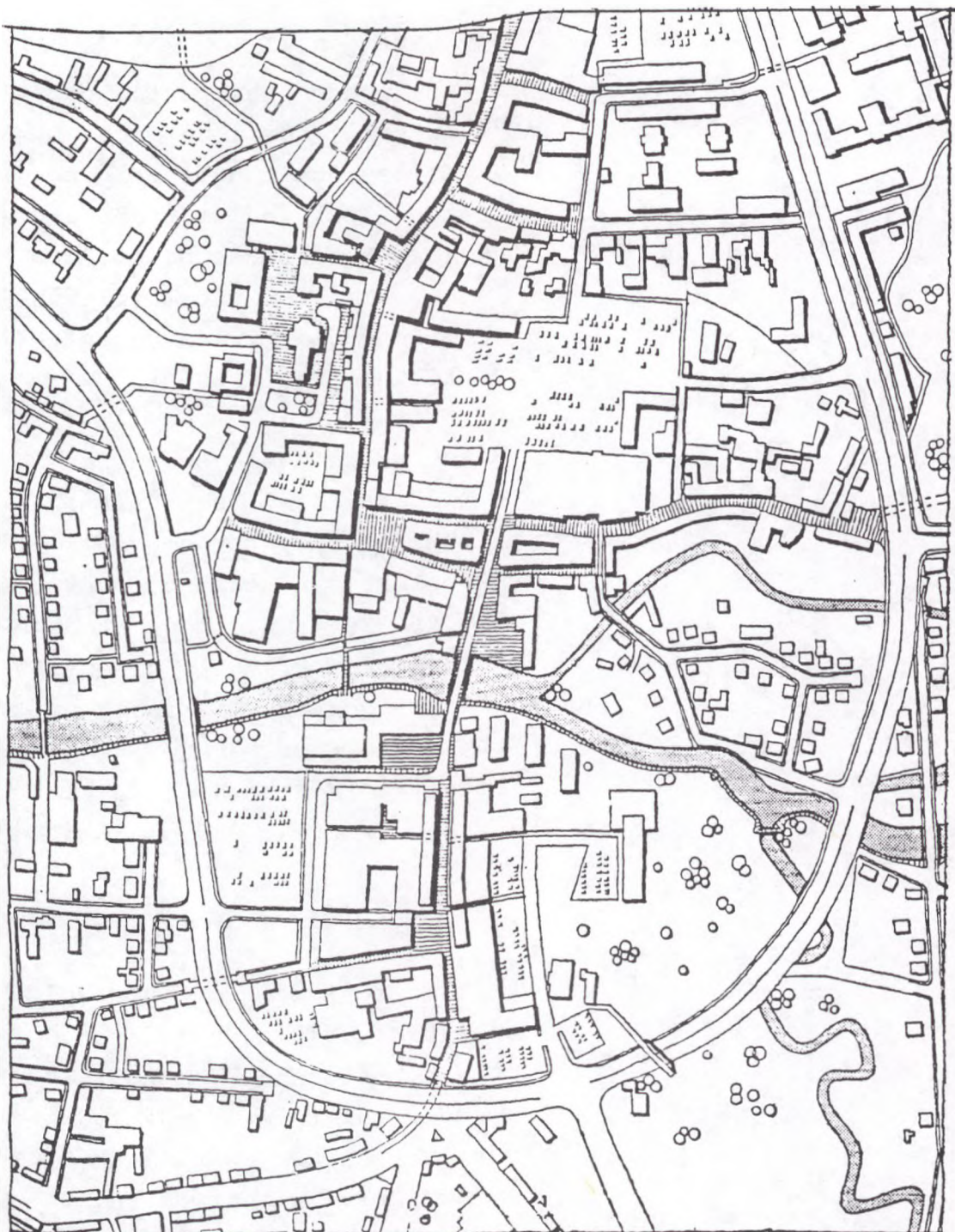
Serviceforsyning i
Køge-bugt-området.
Kilde: Dispositions-
plan for Køgebugt-
området.

ANDRE OFF. INSTITUTIONER OG ANLÆG							
ADMINISTRATION	1 I HVERT STATIONSCENTER					0.5	500
POST	8-10000			1-1500			150
POLITI	15-20000			2.5-3000			
BRAND-REDNINGST.	4-10000					0.1	CA 100
TELEFONCENTRAL	50000			5-10000			
BIBLIOTEK ALM.	20000			600			
BIBLIOTEK CENTR.	0-25000		700	1000			
KIRKE	OVER 100000		2000	2000			
KREHATORIUM	10000			2-30000			CA 250
KIRKEGÅRD	150000			10000		1	1000
	40000			40000			

Bilismen øgede kravene til parkering nær indkøbscentrene, der i de ældre byer var lokaliseret i den gamle bymidte. Problemet blev mange steder løst ved at rydde arealerne bag hovedgadens butikshuse og her indrette parkeringspladser, der blev gjort tilgængelige ved anlæg af en ringgade omkring bycentret. Hovedgaden blev til gågade.

Presset på de gamle bycentre blev imidlertid ved med at stige. Især væksten i servicesektoren skabte behov for centralt placerede kontorarealer. Det medførte store prisstigninger i bymidten samtidig med, at der blev stillet stadig større krav til offentlig investering i trafik og parkeringsanlæg og i anden infrastruktur. Offentligheden reagerede med kritik af ødelæggelsen af byernes gamle bygningskultur. Specielt var gadegennembruddene upopulære.

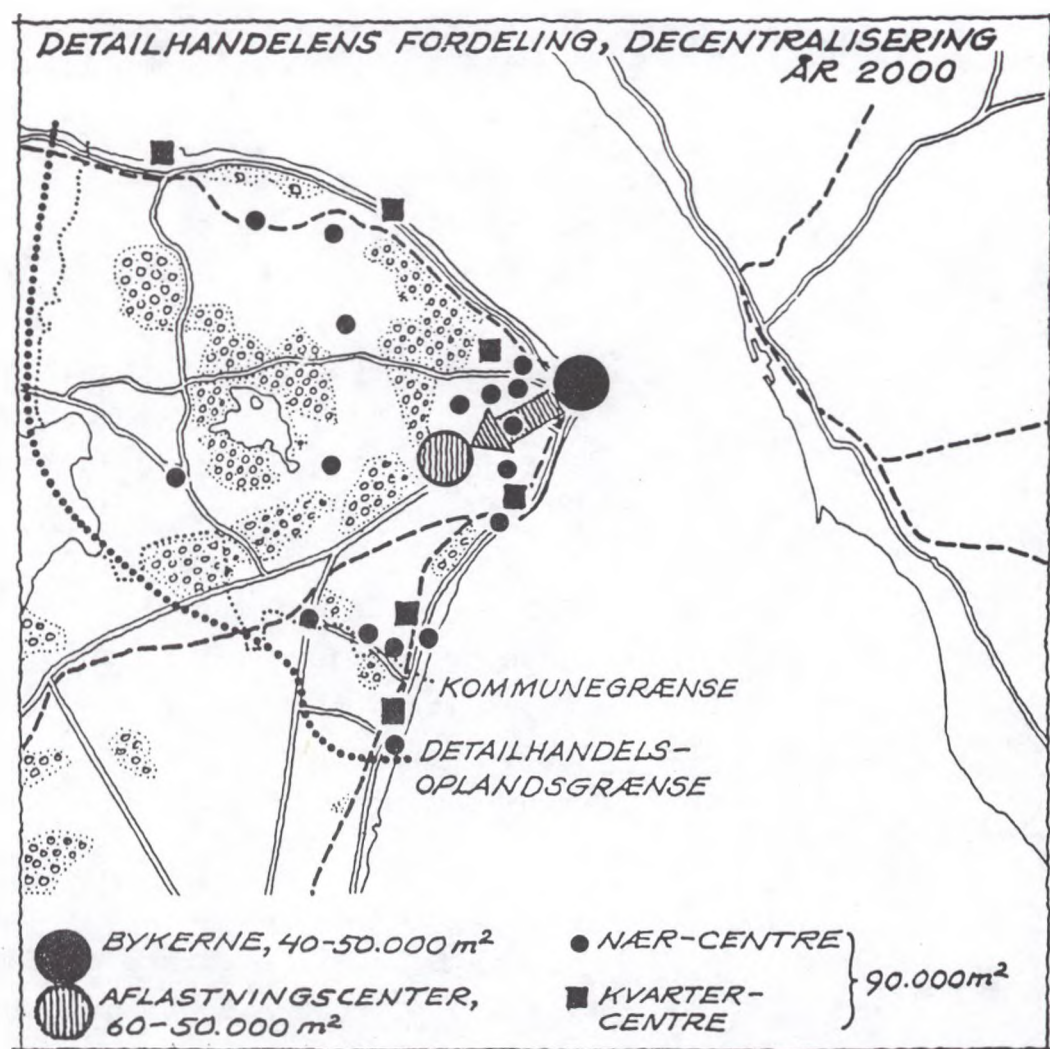
Det blev kort og godt en stadig mere omkostningsfyldt og uholdbar foreteelse at udbygge i de bestående byområder, og en række virksomheder valgte at flytte ud til nye erhvervs-kvarterer. Efter amerikanske forbilleder fremkom de første planer om indkøbscentre og supermarkeder uden for byerne, let tilgængelige for bilkørende kunder. Kvindernes deltagelse i arbejdslivet øgede familiernes indtægter og forbrug. De fik bil og køleskab, så de kunne gøre store ugentlige indkøb uafhængigt af afstanden mellem bolig og indkøbscenter.



Centerringgademodel i Holstebro, hvis gamle handelsstrøg blev gågade med kontorer og butikker. Syd for åen blev udlagt et nyt område med tilsvarende funktioner. Gårdene blev ryddet og udlagt til P-pladser i forbindelse med den indre ringgade, som fordelte trafikken og afskar byens indfaldsveje.

Kilde: Holstebro dispositionsplan

Aflastningscentrene blev placeret i områder med god trafiktilgængelighed og forsynet rigeligt med parkeringspladser. Da de blev indrettet på bar mark, kunne der skabes effektive indkøbsmaskiner til en m^2 -pris, der lå langt under de gamle bycentres. Samtidig tog aflastningscentrene presset af de eksisterende bycentre, så såvel den eksisterende bygningsmasse som boligantallet kunne opretholdes her. Deraf betegnelsen den boligorienterede model.



Ved Prøvestenen sydvest for Helsingør er opbygget et nyt aflastningscenter med detailhandelsareal af samme størrelsesorden som i det gamle bycenter. Dette har taget presset af det gamle bycenter, der så kunne byfornys efter en boligorienteret model. Samtidig er der opbygget et "centerhierarki".

Kilde: Helsingør dispositionsplan 1970.

Der blev også arbejdet med en arbejdsdeling og hierarkisering mellem kommunens centre, et arbejde, der rigtig tog fart efter kommunesammenlægningerne i 1970, hvor alle de gamle kommuners centre skulle tildeles en rolle i det nye mønster. Der blev talt meget om A-, B- og C-centre i de år.

Det uddøende byliv

I 60'erne blev det familiens drøm at få parcelhus, bil, køleskab, dybfryser og fjernsyn. Drømmens opfyldelse kom til at præge planlægningen, vores byer og vores daglige liv.

Undersøgelser gennemført i perioden viste, at 60 - 80% af danskerne foretrak parcelhuset som boligform. Bag dette lå både ønsket om en bestemt livsform, gunstige lånevilkår, skattefordele og forventninger til inflationen. Følgen blev et boom i enfamiliehusbyggeriet, så ejerboligen i 70'erne udgjorde mere end halvdelen af alle nye boliger.

Bilen gjorde det muligt at bo i egen bolig med have og alligevel at nå både at aflevere børn i institutioner, nå på arbejde, nå at købe ind, nå at hente børn i institutioner og nå hjem igen. Bilen muliggjorde således byens opsplitning.

Også fjernsynet øvede sin indflydelse på brugen af byen. I de første år tømte det forsamlingshuse, teatre og biografer.

Drømmen og stigende velstand fik et knæk efter oliekrisen i 1973. Troen på byplanlægningens totalløsninger forsvandt. De store etagehus-bydele blev afløst af lavt-tæt boligbyggeri i små enheder. Græsrodsbevægelser og kvindebevægelser krævede medindflydelse på planlægningen.

Igennem perioden faldt endvidere husstandstallet med den effekt, at efterspørgslen efter små boliger steg. Det samme skete med behovet for mødesteder uden for boligen, medborgerhuse, caféer, vise-værtshuse o.s.v.



Befolkningen drømte om den individuelle bolig og den stereotype livsform, planlæggerne om den stereotype bolig og den individuelle livsform.

Offentlig regulering - privat foretagsomhed

Den økonomiske udvikling og de deraf følgende ændringer i livsmønstre genspejles i det store og hele i byplanvedtægternes indhold. Det var boliger, centerforhold, privat og offentlig service samt friarealer, de beskæftigede sig med. Tidligst boligerne, så centrene og den private service, og sidst den offentlige service, der havde en mere langsommelig implementeringsproces. Tilsvarende var det parcelhuse og etageboliger, der blev planlagt for først i perioden, og lavt-tæt i den efterfølgende periode.

Den procentvise andel af byplanvedtægter og lokalplaner, der regulerer de oftest forekomne arealudlæg i 20 udvalgte kommuner.

Kilde: Kjærdsdam:
Fysisk planlægning
og anvendt videnskab.
1985

Emne	Ar							
		1944-61	1962-66	1967-71	1972-76	1979-81	1944-76	1944-83 ¹
Håndværk, mindre industri		25	9	10	12	5	13	8
Industri iøvrigt		11	19	18	7	2	12	6
Center, privat service		30	28	39	27	10	30	19
Åben lav		52	47	40	47	21	46	30
Tæt lav		16	9	9	13	34	12	24
Etageboliger		34	30	30	24	6	28	14
Idrætsanlæg		7	6	8	15	10	10	9
Friarealer iøvrigt		25	20	26	31	6	27	13
Sommerhuse, kolonihaver		5	6	6	8	4	7	5
Landsby, landbrug		5	16	1	0	3	4	3
Offentlige institutioner		36	34	43	47	17	42	29
Andet		0	9	8	8	7	7	6
N		44	64	77	137	163	322	870
Emner pr. plan		2.5	2.3	2.4	2.4	1.3	2.4	1.7

Det er karakteristisk for udviklingen fra krigen til i dag, at en stadig større del af landets areal er blevet inddraget under den offentlige planlægning.

Midt i 60'erne var således 2/5 af landets areal inddraget under dispositionsplanerne, mens det

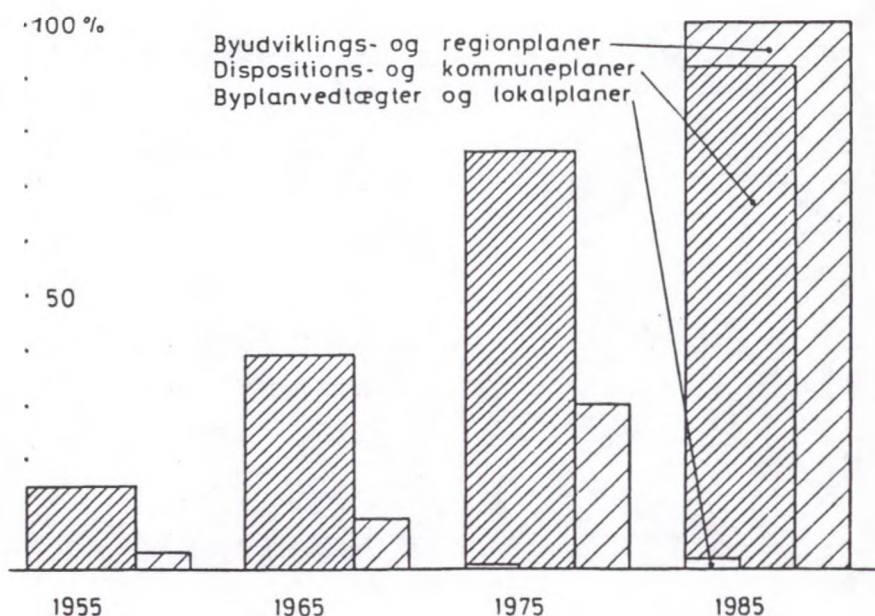
i 1975 var 3/4. Tilsvarende voksede den forsvindende del, der var inddraget under byplanvedtægterne, fra 2 ‰ i 1965 til 7 ‰ i 1975. At det var en meget lille andel af landets samlede areal, der blev reguleret via byplanvedtægter, havde selvsagt sin baggrund i, at det kun var byudviklingsarealerne, der blev reguleret ved byplanvedtægter.

Det byplanvedtægt-planlagte areal udgjorde således knapt 1/10 af byudviklingsområdernes inderzoner i 1965 og knapt 1/5 i 1975.

Ser vi endelig på, hvor stor en del af de nyudbyggede by- og sommerhusområder, der var omfattet af byplanvedtægter, var dette højst 1/3 i perioden 1965 - 75. De øvrige arealer blev planlagt via private udstyknings- og bebyggelsesplaner, ofte kombineret med privatretlige servitutter. Det var med andre ord kun en meget lille del af detailplanlægningen, der i den pågældende periode blev udført i offentligt regi. Den offentlige planlægning var endnu ikke rigtigt kommet i offensiven.

Andelen af landets arealer omfattet af byudviklings- og regionplaner, dispositions- og kommuneplaner samt byplanvedtægter og lokalplaner gennem perioden.

Kilde: Kjærdsdam:
Fysisk planlægning
og anvendt videnskab.
1985



Mange planlæggeres opfattelse af 1960'erne som den offentlige planlægnings gyldne tid, hvor stregerne blev til virkelighed, er derfor en begrænset sandhed.

Nogle byplanlæggere leverede en stor pionerindsats, vi stadig har glæde af i dag, men i det store og hele var det gårdslagternes, entreprenørernes og byggespekulanternes store tid - en halv gris til de tyve første grundkøbere og en Austin Partner i garagen, hvis typarhuskontrakten blev underskrevet samme dag.

Nok blev planlæggernes streger virkelighed, men det var fordi, de blev slået for de private investorer i det byggede miljø uden noget reelt modspil fra hverken politikerne eller borgerne. Hvor der var et modspil fra politikerne i de mere veletablerede kommuner, blev det for det meste til en slags forhandlingsplanlægning.

Det var investorernes interesser og planlæggernes faglighed og ideologi, der formede planerne i et samspil, hvor planlæggerne ofte var ansat af investorerne.

Det var først efter kommunalreformen i 1970, at de nye storkommuners politikere så småt blev professionelle, og det var først med planlovsreformen, borgerne så småt kom ind i planlægningen.

Herved har vi fået udformet et fuldt plansystem, hvor planlægningen skal finde sted som en afvejning mellem investorernes ønsker, politikernes krav, borgernes behov og planlæggernes rationalitet.

MEN DET ER EN ANDEN HISTORIE.

Finn Kjærdsdam

TRAFIKKEN I TRESSERNE

1960'erne var årene, hvor vi anskaffede os biler og haveboliger i et tempo og omfang, som alene var muligt i kraft af skattebegunstiget lånekapital til momsfritaget byggeri, samt en strøm af billige brændstoffer fra fattigere dele af verden.

Boligforbrug betød accelererende arealforbrug i stadig fjernere dele af egnen og større afstande. Det betød undergravning af vores fornuftige cyklistvaner, og det betød, at bilerne begyndte at tage for sig af retterne, nemlig alle de arealer, der ikke lige akkurat stod huse på.

Københavnsegnen var forsåvidt godt klædt på til at opfange presset. Fingerplanen af 1947 var jo også i international forstand - unik, fordi her var bykrop og trafikskelet logisk og funktionelt samstemt, og planen indeholdt indenfor sit princip rimeligt store udvidelsesmuligheder.

Endnu vigtigere var, at der mellem kommuner og statslige myndigheder viste sig en betydelig enighed om planen. Folketinget vedtog Byreguleringsloven som et godt instrument til at gennemføre planens hovedidé: at undgå tilfældig bebyggelsesspredning uden for trafikliniernes oplande.

Fingerplanens trafikforslag var på en gang genialt og banalt. Det byggede, så tæt som man kunne komme det, på eksisterende veje og baner og på - mere eller mindre - foreliggende planer.

Blandt andet derfor er det i alt væsentligt blevet gennemført som planlagt.

Det hidtil sagte vedrører de ydre dele af egnen. Fingerplanens stillingtagen til vejsystemet i centralkommunerne var yderst skematisk. Vejene var tegnet som rette linier og cirkelbuer. Det anføres i teksten, at man på langt sigt "som når der er tale om totalsanering af de utilfredsstillende kvarterer på broerne" må forberede gadenettet for udbygning som niveaufri bilgader.

Under en kommunistisk borgmester, en ny stadsingeniør og med delvis den samme stab, som udarbejdede Fingerplanen, blev der nu taget fat på problemerne i centralkommunen København, og i 1954 forelå Generalplanskitzen. Men til forskel fra Fingerplanen havde Generalplanskitzen afgørende vanskeligheder med den politiske og den praktiske opbakning. Det tog et par år, inden et specielt nedsat Generalplanfællesudvalg overhovedet tog fat på at behandle skitseforslaget. Man skulle først have den kommunistiske borgmester ud af systemet gennem et kommunevalg. Udvalget endte sin - iøvrigt grundige og langvarige - behandling med en indstilling til Borgerrepræsentationen om at tage skitsen til efterretning. Det gjorde den - og så blev Generalplanskitzen stillet ind på hylden. Den blev aldrig - hvad ellers kunne synes hensigtsmæssigt - sendt rundt til de øvrige magistratsafdelinger, så de kunne tage den med i deres overvejelser. Den københavnske kommunale administration var - og er - ikke indrettet på horisontal tænkning på tværs af magistratsgrænser.

I stadsingeniørens forord til Generalplanskitzen hedder det - håbefuldt - at "der nu forestår omfattende drøftelser både med organisationer indenfor og udenfor kommunen". Håbet beskæmmedes forsåvidt angik de interne drøf-

telser, men udadtil, om den trafikale planlægning kom der forhandlinger i stand. Det var en simpel nødvendighed, for kommunen var ikke herre i eget hus i den henseende.

Kommunen havde ingen formel indflydelse på tunnelbaneplanlægningen, endsige på de storstilede planer om flytning af lufthavnen i Kastrup. Man kunne have haft indflydelse på planlægningen i Københavns havnevæsen, men borgmestrene fandt det uden mening at blande sig i erhvervslivets interesser i havnens udvikling. Sporvejene hørte godt nok under en magistratafdeling, men her var sektorafrænsningen en stor besværlighed. Tilbage var der veje og gader. Her var kommunen den formelle myndighed. Dog skulle al trafik- og parkeringsregulering ske i enighed med Københavns færdselspoliti. Endvidere skulle alle større anlægsarbejder, hvortil der søgtes vejfondstilsbud, godkendes af Vejdirektoratet.

Nogenlunde samtidig med generalplanarbejdet blev der af regeringen gjort et helhjertet forsøg på at få styr på den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Forhenværende minister for offentlige arbejder (som nu hedder Trafikministeriet) Johs. Kjærbøl blev udnævnt til formand for Samfærdselskommissionen, som ydermere blev udstyret med et sekretariat, ledet af Nyvig og Lemberg.

Samfærdselskommissionens forslag om et Storkøbenhavnsk Trafikråd blev fremsat i Folketinget i 1958, men blev stemt ned, bl.a. som følge af modstand fra egnens nordkommuner, som ikke var meget for at bidrage til de vestlige kommuners trafikale udbygning.

Landets vejbyggeri blev finansieret gennem motor- og benzinafgifter til den såkaldte Vejfond,

hvis midler et enevældigt Vejdirektorat stod for. Hovedmodtagerne var pr. tradition og vanetænkning amtsvejinspektorerne, altså landevejs- og bivejsnettet udenfor byerne, mens byernes svagere tekniske forvaltninger kom bagest i køerne.

Anders Nyvig var siden 1956 leder af Vejdirektoratets planlægningsafdeling, men i 1959 trak han sig og skrev status over sine erfaringer i BYPLAN med overskriften "En forældet vejpolitik".

Hans påstand byggede på en analyse af Vejdirektoratets 20-års investeringsplan (som han øjensynlig ikke havde haft indflydelse på), og dens fordeling af vejfondspenge på land og i by. Nyvig pegede på, at byerne rummede 2/3 af landets befolkning og hele den fremtidige tilvækst. Investeringsplanen fordelte pengene med 1 mia. kr. til byerne og 5 til veje udenfor. Han fremhævede, at Danmark gennem de seneste års vejbyggeri havde scoret et europamesterskab, måske verdensmesterskab, i veje der, som han udtrykte det, førte fra ingenting til ingenting, mens bytrafikkens problemer blev forsømt.

Chefen for regeringens Økonomiske Sekretariat, Erik Ib Schmidt foranstaltede en undersøgelse af de økonomiske problemer, som trafikudviklingen rejste i kongerigets største byområde, Københavnsegnen. En arbejdsgruppe med deltagere fra ministerier, Vejdirektorat, DSB, Københavns Sporveje og Københavns Generalplankontor blev samlet. Den tog udgangspunkt i både Fingerplanens og Generalplanskitsens - hidtil uanfægtede - tese om "København som Centralby", hvorved man forstod, at området inden for de københavnske søer, de centrale bydele, var, og ville forblive at være, egnens eneste ansamling

af lands- og egnsfunktioner af væsentlig størrelse. Gruppen antog, at der var plads til så mange flere arbejdspladser i cityområdet, at persontrafikken ville kunne stige med 50%. På det grundlag beregnede gruppen omkostningerne ved en ekstrem S-baneløsning på den ene side og en tilsvarende ekstrem motorgadeløsning på den anden og fandt, at anlægsomkostningerne var nogenlunde lige store, men at driftsomkostningerne ved billøsningen var langt de største.

I mangel af bedre data om tendenser i cityudviklingen gik denne antagelse om en 50% tilvækst i den cityrettede trafik igen i de følgende år som grundlag for Lyngbyvejudbygningen, for Søringsprojekterne og for tunnelbaneforslag.

Man var nok opmærksom på, at en forbedring af Citys trafikbetjening kunne føre til et uønsket erhvervs- og byggepres på området. Men tiltroen til, at en styring var mulig og gennemførlig, var meget stærk i disse år, og den opbakning, som Boligministeriet og Folketinget gav Fingerplanen gennem vedtagelsen af Byreguleringsloven, styrkede troen. I en efterfølgende og konkluderende rapport sætter Schmidt et stort spørgsmålstegn ved rimeligheden af en restriktiv bilpolitik og navnlig ved fornuften af centralbytanken. Han foreslår i stedet, at det offentlige tager initiativ til to nye storcentre i Københavns omegn, og den bold spilles direkte videre med ordene: En betydningsfuld rolle tilkommer det storkøbenhavnske egnsplansekretariat. Senere i rapporten tilføjes: "Faste linier for dispositionerne forudsætter faste rammer for byrdefordelingen mellem kommunerne indbyrdes, og mellem dem og staten. Med andre ord: Spørgs-

målet om en tidssvarende forfatning for København trænger sig på." Det var i 1959.

I de efterfølgende år blev der nedsat et antal embedsmands- og teknikerudvalg, som behandlede forskellige sider af egnens trafikale spørgsmål:

- et udvalg om vejplanlægningen i Storkøbenhavn
- et udvalg om Lyngbyvejlinien
- et tunnelbaneudvalg

Egnsplansekretariatet tog tanken om en mere radikal strukturændring alvorligt, og det lancerede året efter, i 1960 i den såkaldte Principskitse, tanken om at koncentrere egnens fortsatte vækst i en ny by med 300.000 indbyggere omkring et cityanneks i vestegnen, mellem Tåstrup og Hundige.

Der blev nedsat et teknikerudvalg til behandling af Principskitsen, et udvalg repræsenterende statens forskellige implicerede organer, amterne i egnen samt Københavns kommune. Udvalget kunne ikke enes om skitsen, men enedes om en 1. etapeplan, som holdt mulighederne åbne, og - og det var væsentligt - som indeholdt de to omegnsstorcentre som Det Økonomiske Sekretariat havde peget på. Men nogen radikal strukturændring var det ikke - og nye skaktræk i modsat retning var under forberedelse.

I 1964 opnåede overborgmester Urban Hansen en venligtsindet finansministers tilsagn om råderet over Vestamager, herunder det inddæmmede areal, og dermed en ganske kraftig udvidelse af byggemuligheder på et centralt beliggende

byareal. Intentionerne var ganske klare: at skabe en stor ny bydel til kompensation for den stadig stærkere udtynding af kommunens ældre byområder.

Med dette træk blev kontroversen mellem centraliserings- og decentraliseringskræfterne, både inden for og uden for kommunen, gjort meget tydelige. Det blev Egnsplanssekretariatets endeligt, da man udtalte sig højlydt imod udbygningen af Vestamager - det sørgede overborgmesteren for - og senere blev projektet årsag til den første alvorlige konflikt mellem det nyoprettede Generalplandirektorat på den ene side og overborgmesteren på den anden.

Året før, i 1963, tog Folketinget på indstilling fra ministeren et andet drastisk skridt vedrørende Københavns planlægning. Myndigheden over Københavns overordnede vejssystem blev taget fra kommunen og lagt under Ministeriet for Offentlige Arbejder. Kommunen protesterede, men logikken var jo klar nok: Det var staten, som skulle betale for den kostbare udbygning af primærgadenettet, og så ville man også bestemme. Konstruktionen blev, at kommunen etape for etape skulle søge Vejdirektoratet om bemyndigelse, først til at projektere og dernæst tilsvarende til at anlægge den pågældende vejstrækning. I første omgang fik man således bemyndigelse til at projektere Lyngbyvejen og Hareskovvejen, og da projekterne var blevet godkendt, tillige bemyndigelse til at gå i gang med anlægsarbejderne. I næste omgang blev der givet projekteringsbemyndigelse, først til den omstridte Søring, dernæst til indføringen af Vestmotorvejen til forbindelse med Sønder Boulevard.

Endelig vedtog Folketinget i 1967 at gennemføre en tunnelbanelinie under Københavns cityområde, og i 1968 offentliggjorde kommunen den såkaldte City Plan Vest. Det område, hvor Vestmotorvej og Søring mødes, og hvor city-tunnelbane krydser Boulevardbanen, blev projekteret som et city-aflastningscenter til opfangning af pres for mere etageareal til kontorer og hoteller.

1968 var året, da tunnelbane- og primærgadeplanerne havde deres absolutte kulmination. Der lå både nationaløkonomiske og reelle teknisk/saglige grunde bag dette dramatiske skift, men sagen havde nu også klare (parti-)politiske overtoner.

Hovedlandevejsloven af 1963 indførte fuld statsfinansiering, og det resulterede i en stribe kostbare projekter ud over landet. Dertil kom planer om Øresundsbro, om Storebæltsbro, om flytning af Kastrup Lufthavn til Saltholm, samt om udbygning af provinslufthavnene. Investeringskravene summerede sig til skrækfremkaldende beløb, og det blev mere og mere vanskeligt at skaffe opbakning i Folketinget til særlige københavnske projekter. De umiddelbare politikere bag fortrydelsen var den i 1968 tiltrådte VKR-regering under Hilmar Baunsgaard. Nedskæringer stod på programmet, og det kan formodes, at det ikke var ukært for en (venstre-) trafikminister at sætte kniven i København.

Allerede ved fremlæggelsen af de allerførste planer om Lyngbyvej og Søring meldte de første modstandere sig. Københavns højt agtede stadsarkitekt, F.C. Lund, protesterede, og han forsøgte at mobilisere Akademirådet, Statens vejleder i arkitektoniske spørgsmål, imod Søringen. Uden held, ganske vist, stem-

ningen i rådet var på dette tidspunkt endnu ikke imod. Sprovejsdirektør Ingvar Dahl skrev og talte energisk imod planerne. Museumsinspektør Harald Langberg protesterede i Berlingske Tidende under overskriften: Fri os for tunnelbanerne. Men i starten alltsammen uden synderlig opbakning fra presse og offentlighed. Først i 1968 tog medier- og protestbevægelser - for alvor fat. Borgerrepræsentationens vedtagelse af Søringen i 1968 skete under højlydte protester og demonstrationer.

Der kom også vægtige protester fra byplaninderkredse: Peder Boas Jensen pegede i Borgerrepræsentationen på en lang række kommunale opgaver, som burde have højere prioritet, og han foreslog, at vejfondspengene passende kunne gå til byfornyelsesprojekter, som kunne have en trafikdæmpende effekt.

Kristian Larsen og en gruppe omkring ham resonnerede på grundlag af tilgængelige trafiktal, og kom til resultater, som tydede på helt andre trafikudviklinger end projekternes prognoser. Den samlede effekt af øget arealforbrug pr. ansat i city samt udflytning af virksomheder og beboere til omegnens industri- og parcelhuskvarterer ville ifølge gruppen resultere i stagnerende trafik inde ved kanten af city, men til gengæld en stigende trafik gennem kommunegrænsen.

Man kan da også i dag konstatere, at bilkøerne på Hareskovvejen og Lyngbyvejen har tendens til at optræde på de ydre strækninger, mens trafikken i tætbyen stadig afvikles så nogenlunde glat og ubesværet.

Men hvad har glat og ubesværet trafikafvikling i tætbyen kostet? Det har naturligvis kostet penge og trafikteknisk dygtighed. Men først og sidst har det kostet arealer. Man kan med rette hævde, at Københavns væsentligste, enkeltstående bidrag til klaring af bilproblemet har været at stille det offentlige gadeareal, fra husmur til husmur, til rådighed for den motoriserede trafik. Arealer, der oprindeligt blev udlagt og bygget som adgang til ejendomme og bygninger. I praksis har det betydet indgreb, som for beboerne har medført grove begrænsninger i mulighederne for at bruge gadearealet i forbindelse med boligen - til at spadserere, cykle, lege, opholde sig på. Boligerne, og arbejdspladser med, er blevet berøvet retten til ro, til elementær sikkerhed, retten til ren luft, retten til fravær af støj.

Forandringerne er, i en langsom og gradvis proces, blevet besluttet af politi og vejmyndighed i fællesskab, af hensyn til glidende afvikling af trafikken og af hensyn til parkering af de mange biler. Det er i første række beboerne, men i det hele taget brugerne af de københavnske kvarterer, der har betalt i form af en ofte radikal kvalitetsforringelse af deres omgivelser.

Det almene syn på forholdet mellem bil og by har - omend langsomt - ændret sig i den forgangne tid. Begreber som stillegader, legegader, miljøprioriterede gennemfarter er skabt og taget i brug. I København har borgmester og stadsingeniør indledt en kampagne "bilen ud af byen". Bilens miljøbelastning af tætte byområder opfattes af flere og flere som uacceptabel. Siden 1960'erne er vores viden om bilernes giftpåvirkning kommet til. Vi forstår

nu. at afbrænding af store mængder benzin i tætte bycmråder er uacceptabel, helt på linie med afbrænding af tobak i møderum og offentlige lokaler.

Historien om trafikken i 1960'erne er også en historie om ufolkelige beslutningsprocesser. Mangfoldigheden af udvalg og kommissioner fortæller om, hvordan et ganske lille antal teknikere og embedsmænd, ansat i det offentlige, imellem sig og i forskellige kombinationer, bestemmer, hvad der skal ske og ikke ske. Den københavnske befolkning har haft grumme lidt indflydelse på begivenhedernes gang. Den københavnske borgerrepræsentation har ind imellem været bedt om at godkende det ene og det andet projekt, men i hovedsagen projekter, som andre skulle betale, og det begrænser ansvarsfølelsen.

Også Folketinget har truffet beslutninger, men afstanden mellem de folkevalgte på Christiansborg og tilstande og hensigtsmæssigheder i det storkøbenhavnske område er stor, og indlevelsen tilsvarende lille.

Det kan næppe alene være skift i regeringens farve, der er forklaringen på, at man det ene år anviser Københavns kommune én kurs, for året efter at anvise den stik modsatte.

Den grundliggende fejl består deri, at Folketinget i alle årene har givet op overfor det egentlige problem, som Erik Ib Schmidt formulerede for henved 30 år siden med de stilfærdige ord: Spørgsmålet om en tidssvarende forfatning for København trænger sig på".

Poul Lyager

3. heldags-seminar om "Byplanhistorisk forskning med henblik på DE STORE VÆKSTÅR fra ca. 1960 og videre frem".

afholdt den 10. juni 1988 på arkitekturcentret Gammel Dok i København.

Referat.

I seminaret deltog 44 byplanlæggere og forskere samt byplanhistorisk udvalgs medlemmer. Som bilag til referatet er vedhæftet en deltagerliste.

Byplanhistorisk udvalgs formand Edmund Hansen bød velkommen og glædede sig over, at der var så stort fremmøde af den indbudte kreds. Edmund Hansen takkede Margot og Thorvald Dreyers fond, der igen i år havde muliggjort afholdelse af et seminar om dansk byplanlægnings historie. Edmund Hansen gennemgik programmet, og som appetitvækker gennemgik han kort nogle vigtige begivenheder i perioden.

Herefter gik man over til seminarets emne "De store Vækstår" belyst ved korte foredrag og supplererede kommentarer fra indbudte foredragsholdere og kommentatorer. Foredragene refereres ikke, da de findes i skriftlig form og vil indgå i en byplanhistorisk note om seminaret.

1. Planlæggernes verdensbillede anno 1960

v/Hugo Marcussen

Med udgangspunkt i en kort orientering om almene begivenheder forsøgte Hugo Marcussen at tegne et billede af hvad den fysiske planlægger oplevede i 1960, men også hvilke begivenheder han/hun ikke helt var opmærksom på rækkevidden af. Han forsøgte med dagens viden at give et tilbagemod på 1960.

Kommentar fra Erik Ib Schmidt

Erik Ib Schmidt har altid været missionær for planlægning, men har aldrig troet på, at man kan planlægge det danske samfund. Det er andre kræfter, der styrer et privatkapitalistisk samfund. Private kræfter spiller i høj grad ind med ændringer i familieliv, kønsroller o.s.v., som gror frem, uden at man kan styre dem. Markedsmekanismen virker kun ufuldstændigt, og der er mange forfejlede planer. Han nævner Erik Kaufmanns "27 slags planer" fra 1964.

Mål og politiske præmisser for planlægningen i 60'erne blev formuleret af planlæggerne selv. Politikernes interesse var beskeden. Hvad var så karakteristisk for planlægningen:

Den økonomiske vækst var afgørende i troen på velfærd - de materielle grundlag. Man satsede på effektivitet, stordrift og store enheder - "centralisme", men samtidig var der stærke ønsker om "decentralisering" til kommunerne, og større lighed i udviklingen i Danmark.

Erik Ib Schmidt mente dog ikke, at det var egnsudviklingsstøtten, der fremmede udviklingen i Vestdanmark og rettede op på "Det skæve Danmark". Der

var alene tale om markedsmekanismen. Allerede den gang spillede hensynet til naturen en stor rolle, hvilket afspejlede sig i planer som "Zoneplan 1962", byudviklingsplanerne og naturfredningslovændringerne. Et overordnet mål i begyndelsen af 60'erne var, at planlægningen skulle forberede Danmarks indtræden i det europæiske samarbejde.

Kommentar fra Richardt Larsen.

Richardt Larsen tog tråden op fra Erik Ib Schmidts synspunkter på egnsudviklingsstøtten. Han fremhævede, at en virksomhed, der med egnsudviklingsstøtte flytter til et egnsudviklingsområde, har store problemer med en ledelse "udefra".

Han lagde derfor stor vægt på, at det var et lokalt initiativ med lokal ledelse, der fik kapitaltilførsel fra egnsudviklingspengene. Han var overbevist om, at en virksomheds succes afhang af iværksætteren og nævnte Aage Damgaard fra Herning. En lokal virksomhedsleder - uden uddannelse - men med næse for "produkter i tiden" og for at "markedsføre" dem ved at indføre kunsten i sin tekstilfabrik.

I egnsudviklingsdirektoratet, som Richardt Larsen ledede i 60'erne, planlagde man med ildhu et mønster for, hvor man skulle placere egnsudviklingsstøtten for at give mest effekt. I dag måtte han erkende, at virksomhedens eksportmuligheder, omstillingsevner og ledelse var af altovervejende betydning i forhold til de fysiske planer.

2. Byvæksten.

v/Sven Allan Jensen.

Sven Allan Jensen gennemgik ved hjælp af et tidstermometer sammenhængene mellem byudviklingen, lovinitiativer og de planer, der fremkom.

Kommentar fra Bendt Andersen.

Bendt Andersen fandt, at tiden var præget af manglende politisk interesse for planlægningen. Det gav sig udtryk i en udpræget nejpolitik, da jordlovene var til folkeafstemning i 1963. Men det skabte grobund for de nye planlægningslove, der kom i 70'erne. De var bedre koordineret og gennemdyrket. Han var med på et lille rejsehold fra den kommitterede, der rejste landet rundt og hjalp kommunerne med at lave bygningsvedtægter, men alligevel var han uenig med Hugo Marcussen i, at der var tale om "central rådgivning" i 60'erne - centralismen var fremherskende i plangodkendelser og økonomisk hjælp - det var først i 70'erne decentraliseringen kom.

Kommentar fra Hans Mammen.

Hans Mammen tog udgangspunkt i planlægningen af Danfoss-byen på Nordals, hvor det var virksomhedslederen, der bestilte og betalte for planerne omkring Danfoss.

Ellers mente han, 60'erne i højere grad var præget af "surways" i kommunerne, og landsplansekretariatet lavede formålsbestemte forundersøgelser, men få planer.

Herefter udspillede sig en kort dialog om centralisering eller decentralisering

Hugo Marcussen var enig i, at de centrale planlæggere spillede en stor rolle i 60'ernes planlægning, det var råd og vejledning der blev givet i modsætning til det, man i dag kalder decentralisering (rammestyring) som i realiteten er hård centralisme.

Jesper Harvest: var enig i, at den kommitterede var et godt eksempel på den dialog der foregik, men når det var andre statslige styrelser som vejdirektoratet o.s.v., var det ren centralisme.

Vagn Lykke Pedersen fremhævede Erik Ib Schmidt som statens grå eminence, mens Jørgen Paldam var Københavns kommunes grå eminence - begge to med stor indflydelse på det politiske plan.

Kirsten Andersen: fandt, at "zoneplan 1962" fra landsplanudvalget var et godt eksempel på en statslig plan, som netop ikke blev godkendt men fremlagt som inspiration for planlægningen i amter og kommuner. I 70'erne, hvor alt ånder af decentralisering, fremlægges "Bymønster princippet" ikke til inspiration for regionplanlægningen, men som et landsplandirektiv.

Rækkefølgen i programmet blev ændret, så herefter kom

3. Trafikken v/Poul Lyager

Poul Lyager tog udgangspunkt i eksplosionen af antal biler, den forfejlede vejplanlægning, hvor milliarder blev brugt til motorveje og hovedlandeveje, mens byernes trafikproblemer blev forsømt.

Han beskrev trafikplanlægningen i Hovedstadsområdet og konkluderede, at trafikplanlægningen i 60'erne var ufolkelig, og at Københavns kommune stillede "gaderne mellem husene" til rådighed for bilerne med ødelagte bymiljøer som følge.

Kommentar fra Kai Lemberg

gennemgik nogle af de landspolitiske trafikbetænkninger som fremkom i 1960'erne. I "De store trafikinvesteringer" prioriteres halvdelen af alle trafikinvesteringer til Københavns nærtrafik (tunnelbaner), Storebæltsbro og Øresundsbro.

Samfærdselskommissionen var ikke meget for at koordinere med anden planlægning, hvilket både Erik Ib Schmidt og Erik Kaufmann reagerede imod.

Flyvningen, også indenrigsflyvningen steg kraftigt, og der blev i 60'erne bygget 5 nye lufthavne i Jylland samtidig med, at man drøftede flytning af Kastrup lufthavn til Saltholm. Projekterne var overdimensionerede - alt gjaldt vækstfilosofien, og i ramme alvor var der projekteret en 16 sporet motorvejstunnel til Saltholm.

Buchanan var den store guru i engelsk trafikplanlægning.

Kommentar af Vagn Tobiasen

I provinsbyerne var der også gang i trafikplanlægningen. Staten betalte generelt 40% til vejinvesteringer og helt op til 85% for vigtigere veje.

For at få politisk forståelse skulle planerne være enkle, de komplicerede blev alene slagsmål mellem embedsmændene.

Trods alt fik man fredet nogle byer med omfartsveje - nævner Tårnbæk Strandvej og gadegennembruddet i Odense, der trods alt løste nogle trafikproblemer.

Efter frokosten kom de sidste 2 emner.

4. Bosætning og boliger v/Philip Arctander

Philip Arctander tog udgangspunkt i industrialiseringen af boligbyggeriet, den enorme vækst i 60'erne, som pludselig bremses. Hvad et produktionsapparat ikke kan klare.

Forarmningen af boligmiljøerne med "større og bedre" og uddybningen af de sociale forskelle mellem selvejererne og lejerne.

Kommentar fra Poul Erik Skriver

Historieskrivning er ikke objektiv og forrige generation har altid haft en usædvanlig dårlig smag.

Vi fra 60'erne er resultatet af, hvad der gik godt og skidt. Vi kan bruge det i fremtiden ved at afgrænse, hvad vi ikke ønsker. Planlæggerne har intuition for meningsmålinger, og gennem deres forundersøgelser kan de forme den ideologi, der bruges i planerne (fra store industrialiserede boligheder til tæt, lav byggerier).

Engang lavede vi "industrialiseringer" som i Rødovre rådhus, der i virkeligheden er skræddersyet. Vi kan skabe ideologier, som verden vil have dem og vurdere, hvad der er "her og nu".

Kommentar fra Stefan Ott

Ott var meget enig i Arctanders betragtninger over de svage i samfundet, som bliver slet tilgodeset i boligpolitikken og planlægningen. Henvisningerne til Christiania, BZ'erne m.fl. var relevante. Men de endnu svagere må ikke glemmes: de, som ikke har ork eller evner til at protestere eller deltage aktivt i den lokale selvforvaltning. At deltage i debatten og at planlægge på deres vegne er ikke formynderi. Det er tværtimod vores professionelle ansvar som planlæggere.

5. Den offentlige og private service v/Finn Kjærdsdam

Finn Kjærdsdam sammenfatter de væsentlige planer i bl.a. Køge Bugt-planlægningen, hvor institutioner og service bliver en integreret del af byområderne, ligesom planerne for købstadsbymidter f.eks. i Ålborg og Holstebro gennemføres.

Han opregner planlæggernes uddannelse tidligere og nu.

Kommentar fra Jesper Harvest

Jesper Harvest tager udgangspunkt i centerstrukturen i Hovedstadsområdet fra éncenterbyen (Fingerplanen) til flercenterstrukturen.

Udflytningen af DTH på størrelse med City bliver startskuddet til en udflytning fra tætbyen og dermed begravelsen af tunnelbaneprojekterne. Det lykkelige for Københavnsområdet er, at den er opdelt i små kommuner i modsætning til Stockholm og Amsterdam. Det giver i højere grad en polystruktur, også administrativt.

Vi har fået en aflastning af City (P.&T. m.v. til Høje-Tåstrup) og har en tradition for lave b%. Det giver bedre muligheder for bybevaring. Udflytningen er nødvendig, og Jesper Harvest betragter udbygningen i Oslo Havn som en fadæse.

Kommentar fra Hans Mammen

Hans Mammen fremhæver centerstrukturen i Fingerplanen, hvor man regnede med stationscentre og småcentre i boligområderne - en ydmyg og jordnær beskrivelse af centerstrukturen.

Med økonomernes deltagelse i planlægningen ændres denne holdning til vækstfilosofi, som gennemføres bl.a. i Høje-Tåstrup centret, der bliver et forvaltningscenter med styrende bureaukrater. Københavnsudviklingen smitter af på de større byer i provinsen. Funktionalismen afløses af postmoderne planlægning.

6. Forsøg på en opsamling v/Stefan Ott

Det har været spændende at følge 60'ernes støv, som er blevet hvirvlet op.

Mange gamle venner savnes, men man glæder sig over gensynet med mange andre, og indlæggene har gjort 60'erne levende. Jeg erindrer perioden som begejstret, søgende, prøvende og opfindende med stor selvtillid. "Vi havde ret" og skulle blot overbevise politikerne. Det sociale engagement var stort, men der var også store faglige kampe - Principskitsen, tunnelbanerne, højhuse/lav-tæt, kommunesammenlægninger - som ikke rigtig er kommet op til overfladen idag.

Hvad fortryder vi? Nok mest de store boligområder og de store gadegennembrud, at vi ikke fik gennemført tunnelbaneanlæg, manglende miljøinvesteringer og kritikløs fremtidstro. Til gengæld kan vi være stolte af den bedre boligstandard, standsningen af byspredningen, aflastning af de gamle bymidter og den forbedrede lovgivning.

Vi handlede så godt, vi kunne dengang. Vi handler så godt, vi kan idag, og det er aldrig godt nok.

Nogle af de endnu uopfyldte håb er en brugbar hovedstadsordning, landbrugets planlægning, vand- og spildevandsplanlægning, planlægning af statens lokalisering og en aggressiv kollektiv trafikplanlægning. Byplanhistorisk udvalg bør medvirke til at fremme mulighederne for at igangsætte mere byplanforskning.

Herefter enkelte supplerende kommentarer:

Vibeke Dalgas støttede Stefan Otts ønsker for udvalgets arbejde med henblik på byplanforskningens muligheder. Hun fandt seminaret spændende, men savnede en debat om byerne, som er blevet ringere og efterlyste den 3. dimension, afvejning og debat med beboerne.

Ernst Christoffersen henviste til den kommitteredes arkiv, som indeholder mange guldgruber om perioden. Den kommitteredes dialog i lokalområderne blev grundlaget for planlovsreformen.

Tim Knudsen takkede for seminaret og håbede det gentages næste år.

Stefan Ott løftede sløret for udvalgets tanker om emner til seminarer og pegede på et stort emne som boligbyggeriet, der kun delvis var berørt på seminaret idag.

Deltagerliste til seminar om "Byplanhistorisk forskning med henblik på de store vækstår fra ca. 1960 og videre frem". Fredag den 10. juni 1988 i Gammel Dok.

Philip Arctander, arkitekt

Bendt Andersen, cand.jur. formand for Overfredningsnævnet

Frank Bundgaard, mag.art. Boligministeriet

Erik Bølling-Ladegård, arkitekt, Lærestalernes fælles byplankursus

Bent Juel Christiansen, amtsarkitekt i Århus amt.

Ulf Christiansen, cand.polit., Statens Byggeforskningsinstitut

Peter Foldager, lektor, Danmarks tekniske Højskole

Johan Garde, cand.jur.

Carl Evald Hansen, arkitekt, Planstyrelsen

Jesper Harvest, arkitekt, direktør i Arkitekternes Pensionskasse

Ole Hyldtoft, lektor, Institut for økonomisk historie, Kbhvns. Universitet

Jens Schjerup Hansen, Statens Byggeforskningsinstitut

Bengt Jacobsen, Lunds tekniske Højskole

Erik Kaufmann, civilingeniør

Tim Knudsen, lektor, Institut for Samfundsfag, Kbhvns Universitet

Ernst Kristoffersen, civilingeniør, Planstyrelsen

Finn Kjærdsdam, lektor, Aalborg Universitetscenter

Kristian Larsen, arkitekt, Danmarks tekniske Højskole

Richard Larsen, cand. jur.

Kai Lemberg, professor, Roskilde Universitetscenter

Poul Lyager, civilingeniør

Hans Mammen, professor, Arkitektskolen i Århus

Hugo Marcussen, plandirektør, Hovedstadsrådet

Erik Munk, landinspektør, Skov- og Naturstyrelsen

Johannes Mølgaard, mag.art., Statens Byggeforskningsinstitut

Poul O. Pedersen, civilingeniør, Center for Udviklingsforskning

Vagn Lykke Pedersen, arkitekt

Anne Marie Rubin, professor, Aalborg Universitetscenter

Erik Ib Schmidt, cand. polit.

Eva Siesby, cand.jur.

Jens Simonsen, civilingeniør, Københavns kommune

Poul Erik Skriver, arkitekt

Hans Hartvig Skaarup, arkitekt, D.A.C., Gammel Dok

Vagn Tobiasen, civilingeniør, Anders Nyvig A/S

Wilhelm Wohlert, arkitekt, Margot og Thorvald Dreyers fond.

Byplanhistorisk udvalg:

Kirsten Andersen, arkitekt, Hovedstadsrådet

Lisa la Cour, bibliotekar Dansk Byplanlaboratorium

Vibeke Dalgas, arkitekt, professor, Lunds tekniske Højskole

Bo Grønlund, arkitekt, Kunstakademiet

Edmund Hansen, arkitekt

Sven Allan Jensen, arkitekt

Elith Juul Møller, arkitekt, Byplanlaboratoriets bestyrelse

Stefan Ott, arkitekt, professor, Danmarks tekniske Højskole

Poul Strømstad, museumsinspektør, Nationalmuseet



