

TI ÅR MED EN GENERALPLANSKITSE 1958 - 1968



Poul Lyager

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistoriske noter **33**

TI ÅR MED EN GENERALPLANSKITSE
1958 - 1968

Poul Lyager

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistoriske noter 33

TI ÅR MED EN GENERALPLANSKITSE 1958-1968

Af Poul Lyager

Dansk Byplanlaboratoriums Byplanhistoriske Note nr. 33

Udgivet af Dansk Byplanlaboratorium 1996 Copyright

Lay-out og sats: Plan- og Ejendomsdirektoratet, København

Tryk: Eks- Skolens Trykkeri ApS.

ISSN 0900 - 3274 ISBN 87 - 90413 - 01 - 6

Dansk Byplanlaboratorium Peder Skrams Gade 2 B 1054 København K.
Tlf. 33 13 72 81

Hæftet er trykt med støtte fra Københavns Kommunes Plan- og Ejendomsdirektorat.

Formålet med at udgive 'Byplanhistoriske Noter' er at bidrage til belysningen af den danske byplanhistorie i vort århundrede.

Det sker blandt andet ved at planlæggere og andre der har medvirket, fortæller med deres egne ord om den udvikling de har deltaget i.

Forsiden

Robert Sylvests psykologiske analyse af trekløveret, i marionetdukkeform:

Flemming Teisen, sund og selvsikker

Poul Lyager, syrlig, sammenbidt

Ole Thomassen, agiteret, apoplektisk

Foto: Lisbet Lyager

Noterne kan bestå af notater, erindringer eller beskrivelser af særlige emner eller begivenheder. Der er således ikke tale om egentlige historiske afhandlinger eller forskningsmæssige arbejder.

Det er udvalgets håb, at disse 'Byplanhistoriske Noter' vil inspirere til at andre på samme måde vil berette om deres oplevelser og erfaringer og således bidrage til fremskaffelse af et nyttigt baggrundsmateriale for eventuel forskning - et materiale, som det ellers ville være vanskeligt at skaffe til veje.

TI ÅR MED EN GENERALPLANSKITSE 1958-1968

INDHOLD

FORORD 4

INDLEDNING 5

1. GENERALPLANBORGMESTER NR. 2 LAURITS ESTRUP

- 1.1 De første reaktioner 7
- 1.2 Gamle Bydel 8
- 1.3 Cityekspansion, City Plan Vest 9

2. NYE BORGMESTRE

- 2.1 Wassards ambitioner 11
- 2.2 Urban Hansens boliger 11
- 2.3 Willy Brauers busser 12
- 2.4 Vester Boulevard 13

3. MULIGHEDERNES AMAGER

- 3.1 Amager og Urbanplanen 14
- 3.2 Amager og Principskitsen 18
- 3.3 Amager og Generalplanen 20

4. TRAFIK: SAMORDNING, ØKONOMI, PROGNOSE, PLANER

- 4.1 Samfærdselskommissionen af 1950 25
- 4.2 Trafikøkonomisk Udvalg, Sveistrupudvalg 1956-61 26
- 4.3 Lyngbyvejvalg 1956-59 27
- 4.4 Analyse, prognose og K.A. Ottesen 32
- 4.5 Kristian Larsens og Gert Moltkes kunststykke 34
- 4.6 Sørøingen og City Vest 35
- 4.7 De store trafikinvesteringer. Overmod og nedtur 40

5. OM 3. BYPLANAFDELING (GENERALPLANARBEJDER)

- 5.1 København mangler stadig ... 42
- 5.2 Nyorganisering? 43
- 5.3 En ny begyndelse 48

6. HVORFOR VAR DET SÅ VANSKELIGT?

- 6.1 Den københavnske magistratsordning 50
- 6.2 Fremmede magthaver 51
- 6.3 Planlægning som samfundskraft 51
- 6.4 Ambitionernes forlis - og en eftertanke 54

APPENDIX: SCHOU OG BJERRE 58

LITTERATURLISTE 62

Forord

Siden udgivelsen i december 1992 af Poul Lyagers noter om starten på Københavns Generalplanlægning (1932-58) har den tidligere afdelingsingeniør genopfrisket yderligere erindringer om kommunens overordnede planlægning i 1960'erne.

Samtidig er forberedelserne blevet gjort til fremlæggelse af næste generation af Københavns Kommuneplan, som skal justeres fra 1993 til 1997.

Vi, der lever med den aktuelle hverdag omkring Storbyens fysiske planlægning, kan til tider synes, at udviklingen bevæger sig langsomt. Det har derfor en ikke uvæsentlig betydning for os at få belyst, hvordan tankegangen var, og udviklingen foregik for 30 år siden.

Noget konstruktivt er der dog sket!

Det er derfor med glæde Plan- og Ejendomsdirektoratet har kunnet medvirke til udsendelsen af denne seneste Byplanhistoriske Note.

Knud E. Rasmussen

Plan- og Ejendomsdirektoratet, december 1996.

I den danske byplanhistorie omfatter en væsentlig del af beretningerne om udført planlægningsarbejde helt naturligt Københavns Kommune - vort største samlede bymæssige område, hvor udviklingsproblemerne kræver langsigtet planlægning, og hvor nødvendigheden af en lovgivning om planlægningen tidligt har trængt sig på.

Et udtryk herfor var den af Københavns Kommune i 1908 udskrevne offentlige, internationale konkurrence om de indlemmede distrikters udvikling. Det varede dog en del år, før vi - i 1925 - fik den første danske byplanlov, som imidlertid ikke fik væsentlig betydning for planlægningsarbejdet, dels fordi byudviklingen stadig var svag, dels fordi loven havde erstatningsbestemmelser, som gjorde den vanskelig at anvende for kommunerne.

Først i 1938 fik Danmark en brugelig byplanlov, som siden - med tilføjelser og ændringer - har fungeret som grundlag for vor langsigtede og mere og mere omfattende udviklingsplanlægning.

I vidt omfang har Københavns Kommunes målbevidste planlægningsarbejde kunnet danne mønster for kommuner og amter landet over. Det er derfor af stor værdi for os alle, at vi i de byplanhistoriske noter om Københavns problemer har kunnet samle erfaringer og kundskaber om planlægningens gennemførelse.

I den nu foreliggende note har Poul Lyager påny redegjort for et omfattende arbejde i Københavns Kommune, som han i en årrække har deltaget i - en beretning, som med hans levende fortælling om arbejdet med Generalplanskitsen meget præcist lever op til vort formål med udgivelse af Byplanhistoriske noter.

Edmund Hansen

Indledning

Denne beretning er en fortsættelse af 'Københavnske Generalplantilløb 1932-1958'. Dansk Byplanlaboratorium. Byplanhistoriske noter 26.

Flemming Teisen, Ole Thomassen og jeg havde i årene 1954-1964 et næsten dagligt samarbejde. Det var de bedste år af mit, jeg tror: af vores, arbejdsliv.

Flemming Teisens memoirebog: Udokumenterede Optegnelser Om Et Halvt Århundredes Levnedsløb (1980) som indledte Note-serien, holder op netop hvor denne historie begynder.

Lyse Dage Og Sorte Nætter (Gyldendal 1980) er skrevet af en (som han skriver): 'ulykkelig', men inspireret elsker, nemlig Ole Thomassen.

Dette er så min version. Hvad den måtte mangle i inspiration vejes forhåbentlig op på anden vis.

Dens begivenheder foregår over et kort åremål, og stofmængden er kompakt. Derfor er det ordnet efter temaer, som tidsmæssigt overlapper og forskyder sig for hinanden. Det giver bedre sammenhæng i historierne, men med kronologien går det, som bedst det kan.

Hans Döllner, Ole Iversen, Ole Thomassen og K.A. Ottesen har korri-
geret og suppleret, men har ikke derved pådraget sig videregående ansvar.

Ply.

'Jeg tænker kun over de ting, hvor jeg selv har noget alvorligt i klemme. Resten overlader jeg til de rigtige tænkere.'

Søren Ulrik Thomsen, interview i Politiken, 30. marts 1996

TAK -

Jeg er Københavns Kommune, ved Plan- og Ejendomsdirektør Knud E. Rasmussen, megen tak skyldig for generøs hjælp til tryksagens fremstilling.

Som ved produktionen af Note 26 har Helle Villumsen og Bende Beenfeldt ydet en kompetent, kærlig og kritisk indsats, som I skal have tak for.

Poul Lyager

1. Laurits Estrup Generalplanborgmester nr. 2

Generalplanborgmester nr. 1 var Johannes Hansen, borgmester i Magistratens 4. Afdeling 1946 - 1954. Det var ham der tog initiativet til generalplanlægningen og ansatte Peter Bredsdorff.

1.1. De første reaktioner

Generalplanskitsen for København blev ved dens offentliggørelse i januar 1954 en pressesucces, en forsidehistorie, der fik énstemmigt rosende vurderinger. Man var ikke forvænt med store samlede udspil fra kommunens side, men her var et dristigt bud på en strålende fremtid med tunnelbaner, motorgader og saneringsvisioner: *En Bedre By* kort og godt. Og så kom den på et tidspunkt hvor man i det hele taget begyndte at fornemme, at nu gik det materielt fremad igen efter krigens og efterkrigens gråhed og ked-sommelighed.

Medvirkende til opsigten var, at det lykkedes at hemmeligholde to års rådhusdiskussioner om indholdet. De kommunalpolitiske journalister vidste nok at arbejdet foregik, men det lykkedes aldrig at rapportere om, eller 'afsløre' noget om udvalgets arbejde. Det var jo for alle parter på Rådhuset nyt land, så ønsket om uforstyrrethed var forståeligt. Men hemmelighedsfuldheden havde en pris. Hverken Københavnerne eller deres valgte repræsentanter fik mulighed for at orientere sig om, endsige leve sig ind i hvad Generalplanen i grunden handlede om, eller hvad den kunne bruges til. Københavneravisernes glamourøse overskrifter forsvandt så hurtigt som de kom, og Magistraten gjorde heller ikke senere noget alvorligt forsøg på at interessere befolkningen for sagen.

Generalplanskitsen fik en grundig behandling i det dertil nedsatte Fællesudvalg (Borgerrepræsentationsmedlemmer samt alle borgmestrene). I en halv snes møder, som alle blev indledt med gennearbejdede oplæg der blev stencileret, illustreret og fordelt, blev Skitsen ikke alene gennemgået, men i vigtige henseender uddybet og videreført. Det gjaldt navnlig den bolig- og befolkningsmæssige situation i København, hvorom der blev sagt karske sandheder og givet alvorlige advarsler, men der kom også nye erhvervspolitiske og trafikale synspunkter og projekter på bordet (se Note 26). Det sidste møde i denne gennemgang fandt sted - efter 2 års arbejde - i november 1957.

Senere i samme måned foregik budgetdebatten i Borgerrepræsentationen. Det er her der er tradition for at gennemføre en bredere og mere generel debat, til forskel fra de sagsbestemte drøftelser på de ordinære møder året igennem. Flere ordførere - Flemming Grut (konservativ) og Rager (radikal) talte om byudviklingen i hovedstadsområdet og om hovedstadsordningen. Overborgmester Sigvard Munk (socialdemokrat) fremførte, at Hovedstadskommunernes Samråd (en forløber for Hovedstadsrådet) på hans foranledning havde vedtaget at videreføre egnsplanarbejdet (som havde ligget stille i en halv snes år). Den nylig afsluttede gennemgang af Generalplanskitsen var der endnu ingen der beskæftigede sig med.

Magistratens 4. Afdelings nye borgmester efter kommunisten Johannes Hansen blev Laurits Estrup, en ældre (født 1890) veltjent konservativ politiker, som efter valget i 1954 her fik sin politiske slutstilling. Estrup var allerede som menig borgerrepræsentant optaget af Københavns fremtidige udvikling.

Laurits Estrup 1890 - 1974

Borgmester for Magistratens 4. Afdeling 1954 - 1962



Han udmærkede sig ikke ved markant fremtræden, forekom i nogle sammenhænge svag, for eksempel i budgetdebatten i november 1957, hvor han blev jaget rundt i manegen af en iltet bjæffende Weidekamp, der ønskede mere sammenhængende baggrundsorientering om Borgmesterens trafikale detailforslag. Det var heller ikke de trafikale problemer der havde hans interesse. Derimod havde han en stor og ægte kærlighed til Københavns gamle bydel, dens huse og historiske værdier. Stadsingeniør Vedels vurdering af ham var ikke specielt høj, men vi i Generalplanafdelingen, og da navnlig Ole Thomassen, var glade for hans holdning til vores sager. Den stemte godt med de synspunkter på Gamle Bydels behandling, der blev gjort gældende i Skitsen.

1.2 Gamle Bydel

Et af de mere radikale forslag gik ud på en helt ny bebyggelses- og trafikpolitik over for de indre bydele, området inden for Søerne. Vedels forgænger, Olaf Forchhammer, havde en holdning der bedst beskrives som accept af erhvervs- og byggekaptalens frie spil inden for Middelalderbyen: Lad falde hvad ikke kan stå, udvid gaderne så trafikken kan komme til. Resultaterne sås i Vognmagergadekvarteret med Gutenberghusplanerne og gennembruddet gennem bydelen med Bremerholm-Kristen Bernikow-linien. Byggeloven af 1939, som i høj grad var Forchhammers værk, tillod byens højeste bebyggelsestætheder i den ældste bydel, i de fleste karreer væsentlig højere end de eksisterende, og det var naturligvis en opfordring til nedrivning af gammelt og opførelse af nyt. Edvard Heiberg, arkitekten, som anmeldte Generalplanskiten i tidsskriftet *Byplan*, skrev om den nye målsætning: '...det er en af generalplanens store fortjenester, at den så klart og konsekvent har taget stilling i dette spørgsmål.'

Ole Thomassen blev opmuntret og tilskyndet til at videreføre det påbegyndte arbejde, bl.a. ved detaljeret gennemførte karréundersøgelser og mere præcist udformede forslag indenfor Skitsens grove retningslinier. Det første større resultat var 'Dispositionsplan for Københavns Gamle Bydel'. Det indeholdt forslag til fastlæggelse af særlige 'Bevaringsområder' og 'Boligområder', de to områdekategorier som mest trængte til beskyttelse mod aggressiv erhvervsekspansion.

Der indgik endvidere 'Retningslinier for Bygningsanvendelse og Byggebestemmelser'. Borgerrepræsentationen vedtog 'Retningslinierne' samt forslag om at ophæve tidligere vedtagne gadeudvidelseslinier for 'Skindergadelinien' og for en strækning af 'Kompagnistrædelinien'. På Estrups initiativ vedtog Borgerrepræsentationen, og senere Folketinget, en tilføjelse til den gældende 'Lov om Byplaner', der muliggjorde bevaring af værdifulde gadebilleder eller af en gammel bydels særprægede karakter. *Det var de første håndgribelige resultater af generalplanarbejdet, et markant vendepunkt i Gamle Bydels udviklingshistorie.*

Arbejdet med Gamle Bydel byggede på karréundersøgelser af bygningers tilstand, på undersøgelse af erhvervsforhold i samarbejde med Arbejdstilsynet, og på forslag fra Stadsarkitekten om udformning af pladser og torve.

Ole Thomassen udarbejdede 'Redegørelse for Københavns Universitets Lokalebehov i Indre By (1958)'. Endvidere en detaljeret 'Kvartérplan

Generalplanens zoneplan for de centrale bydele. Signaturen angiver forskellige grader af imødekomenhed eller indgreb over for den cityprægede erhvervsudvikling.



Bremerholm' (1959) som en eksemplificeret model. I de følgende år blev både ombygninger og nybyggeri præget af disse skærpede krav til byfornyelsen.

1.3 Cityekspansion, City Plan Vest

I Generalplanskitsen gik bevaring af Gamle Bydel hånd i hånd med overvejelser om cityudvidelse i de centrale bydeles randzoner. Området ved Frihedsstøtten og Gamle Banegårdsterræn var næsten udbygget, og det var foregået efter en fast helhedsplan, fremgået af arkitektkonkurrencer omkring 1910 og 1920. Der forelå nu byggeplaner i området ved Axeltorv, og DSB rørte på sig med tanker om at overdække og bebygge banegravene. Dertil kom planen om en radikal byombygning i forbindelse med indre primærgaderings gennemførelse til Amager.

Men hvor stort et areal var der i grunden brug for til den fremtidige cityvækst? Vores økonom, Poul Kryger, fandt ud af at der forelå et grundlagsmateriale, som efter bearbejdning måtte kunne bruges til at støtte en vurdering. Med visse års mellemrum foretog Ligningsmyndigheden en opgørelse for samtlige ejendomme af etageareal specificeret på anvendelse. I samarbejde med Københavns Statistiske Kontor blev tusinder af skemaer sammentalt og bearbejdet, først for årene 1930 og 1945. Senere blev 1956-opgørelsen føjet til. Det gav mulighed for at konstatere den geografiske fordeling inden for hele cityområdet af disse anvendelser, og for at vurdere udviklingstendenser i henseende til lokalisering og mængde.

Tre punkter af en udviklingskurve: 1930 og 1945 (med en verdenskrig imellem), og en ikke særlig gennemsnitlig efterkrigsperiode mellem 1945 og 1956 var en ikke alt for solid grund at bygge på, men det var, hvad vi kunne fremskaffe af data.

Etagearealtilvæksten beløb sig til 40.000 etagekvadratmeter om året, men med et fald i tempoet fra første til sidste periode. Vi skønnede en yderligere dæmpning, og det resulterede i en anslået vækst i etageareal på 20% i løbet af 30 år - og en tilsvarende vækst af cityjob. *Men dér tog vi fejl*, og den fejl kom til at gå igen i de efterfølgende skøn over den cityrettede trafiks størrelse. Hvad vi ikke forudså, var de næste årtiers feberagtige forbrugsudvidelser - og de tilsvarende krav om rummelighed, mere plads omkring den enkelte medarbejder og kunde. Fordelingen af tilvæksten på de i Generalplanen anviste ekspansionsområder resulterede i en vækst på knap 20% i Nørrevold Kvarter, godt 50% i Vestervold Kvarter og foran på Vesterbro, og de resterende procenter fordelt på Slotsholmen /Gammelholm og i Indre By-området nord for Gothersgade. Planlægningsanstrengelserne måtte altså samle sig om Vestervold/Vesterbro, og dernæst om Nørrevold.

Generalplanfællesudvalget havde tilsluttet sig tanken om en indre primærgadering langs Søerne og gennembrud gennem Vesterbro. I gennembrudsområdet skulle Vestmotorvejen kobles på den indre ring, og dertil kom en tunnelbanelinie under og på tværs af Hovedbanegårdens sporanlæg. Naturligt nok var der en betydelig interesse for at få nærmere klarlagt om det i det hele taget kunne lade sig gøre, og om den nødvendige byomdannelse ville kunne sammenpasses med den eksisterende Vestervold-Vesterbro bebyggelse.

Generalplankontoret gav i 1958 et bud på en mulig fremtid for området mellem Reventlowsgade og Viktoriagade på den ene led, Gammel Kongevej og Ingerslevsgade på den anden i form af en skitseret ombygning af området med tårnagtige kontorhuse og store parkeringsanlæg, men også med butiksarkader, fodgængerstrøg, biografer og forlystelsesområder, alt sammen udformet som en bræmme omkring et vejsammenfletningsanlæg mellem Ringlinien og Vestvejen. Som det hed i teksten i en publikation som blev navngivet CITY PLAN VEST:

‘Den grundlæggende betragtning bag forslaget er ..., at den restriktive cityplanlægning, som er uomgængelig påkrævet for at beskytte arkitektoniske og bymiljøværdier inden for den ældste citykerne, nødvendigvis må kompletteres med en mere fremadrettet, ekspansiv cityplanlægning. En tunnelforbindelse til Amager er tidsmæssigt rykket nær. Tager man fat på denne opgave, vil det skabe et område med meget højere beliggenhedsværdier og med enestående muligheder for opbygning af et nyt citykvarter. Det er nærliggende at tænke sig at den offentlige investeringsvirksomhed på dette sted samordnes med den private byggevirksomhed, som får trangere og trangere kår i den ældste bykerne.’

Publikationen ‘City Plan Vest’ og en model af City Plan Vest-idéplanen blev drøftet i Generalplanfællesudvalget og senere i Borgerrepræsentationen på det samme møde, hvor man drøftede og vedtog de forannævnte ‘Retningslinier for bygningsanvendelse og byggebestemmelser’ for Gamle Bydel. Borgerrepræsentationen tilsluttede sig de fremlagte tanker om City Plan Vest som grundlag for det videre arbejde.

Alligevel gik arbejdet med City Plan Vest i stå. Generalplanafdelingen var optaget af flere andre opgaver af presserende natur, foruden en stadig mere arbejdskrævende administrativ byrde. Borgmesteren var ivrig for at få gjort noget ved sagen, og et forslag fra vores afdeling (dateret 31. december 1959) mundede ud i

— nedsættelse af et City Plan Vest-udvalg under Generalplanfællesudvalget

— udvidelse af Generalplanafdelingens medarbejderstab, samt

— ‘Foreløbige foranstaltninger’, som havde form af en ‘Partiel Byplan’ for det forreste Vesterbro til forhindring af uønsket erhvervsomdannelse.

De ‘Foreløbige foranstaltninger’ blev sat i værk, de to første punkter blev upåagtede i Estrups tid.



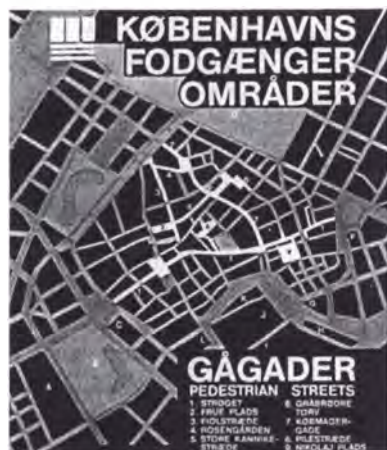
Model af 1958-idéplanen til omdannelse af det forreste Vesterbro. Den plan blev døbt City Plan Vest, og blev 10 år senere afløst af et gennearbejdet skitseprojekt: City Vest 1968.

2. Nye borgmestre

I 1962 kom så det store generationsskifte i Magistraten. Overborgmester Sigvard Munk, sporvejsborgmester Ingvar Dahl og byplanborgmester Laurits Estrup, alle i pensioneringsalder, blev afløst af de yngre - og ivrige - Urban Hansen, Willy Brauer og Alfred Wassard Jørgensen. Urban skulle have bygget rigtig mange boliger, Brauer skulle have sporvogne transformeret til busser, og Wassard skulle have sat fart på generalplanopgaverne.

2.1 Wassards ambitioner

Wassard markerede sig straks som handlingens mand. Et forslag om Strøgets forvandling til fodgænger-gade havde i nogen tid været drøftet. Nu skar Wassard igennem og sagde ja, trods Politiets og Vejkontorets advarsler. Det blev til den synlige påbegyndelse af fredeliggørelsen af Gamle Bydel som Wassard med rette var stolt af.



Et sindigt tempo blev afløst af Wassards energiske. Til at begynde med indfandt Borgmesteren sig i vores lokaler oppe under taget for en omhyggelig gennemgang af arbejdsfeltet. Det havde end ikke den folkelige Johannes Hansen præsteret. Hele vores hold deltog. Herefter blev et månedligt 'Borgmestermøde' en fast institution, men nu på Wassards kontor. Stadsingeniøren, Teisen, Thomassen og jeg mødtes med Borgmesteren og hans magtfulde direktør Charles Abrahamsen. Mellem 1962 og 1965 blev det til mere end 20 møder. Dagsordenen handlede primært om tilrettelæggelse og timing af sager som skulle forelægges Generalplanfællesudvalget eller Byplan- og Trafikudvalget, i mindre grad om selve indholdet af vores forslag. Dispositionsplan for Gamle Bydel, Kvarterplan Nørrevold, Valby Centerplan, udtalelse om Principskitse til en Egnspan var nogle af de mere betydningsfulde emner. Det var anstrengende og opmuntrende at der kom skub i arbejdet. Der blev optaget udførlige referater af mødeforløb og beslutninger til sikring af kontinuitet i arbejdet. Vi var glade for dette direkte samarbejde, og alt tydede på at Wassard også var. Han har, 20 år senere, i sine Rådhusmemoirer givet en besynderlig beskrivelse af det samme forløb. (Afsnit 6.4).

Vi løb også ind i hans mindre charmerende sider. Hans ambition om at styre sin afdeling med usvigelig fast hånd gjorde eksterne forbindelser vanskelige. 'Alle forbindelser udadtil går gennem mig' lød dekretet. Hans forhold til en efterhånden mere og mere kritisk presse udviklede sig til krigslignende tilstande. Hans forkærlighed for effektiv sagsekspedition var samtidig en fordom mod 'tankespind'. At Generalplanskitserne var en 'Skitse' passede ham ikke. Resolut omdøbte han den til 'Generalplanen'.

2.2 Urban Hansens boliger

Urban Hansen var viljestærk og hurtig. Hans sociale forståelse og forpligtelse vejede tungt. Han havde - ligesom Brauer - en sund skepsis over for administrationens forudfattede meninger og træghed. Han busede på med sin overordnede politik, som hed 'boliger, boliger, boliger'.

Både i Generalplanskitserne og i et efterfølgende foredrag i Generalplanfællesudvalget blev der advaret mod at bruge de sidste ledige arealer i kommunen på kortsigtet måde. Befolkningstilbagegang var ikke nødvendigvis af det onde. I stedet for at prøve at modvirke den, ville det være klogere at klargøre sig hvilke byplanmæssige og sociale krav, ændringer i befolkningens sammensætning ville rejse.



Urban Hansen 1908 - 1986
Borgmester for Magistratens 3. Afdeling 1956 - 1962, overborgmester 1962 - 1976



Willy Brauer født 1916
Borgmester for Magistratens 5. Afdeling 1962 - 1970

Det var forlængst glemte ord, da Urban tog fat. En af hans tidlige borgmestergerninger var støvsugning af kommunen for byggemuligheder. Det gik til den noget pudsige yderlighed at forlange undersøgt, om der kunne bygges boliger oven på de kommunale brandstationer. Men det var måske mest for at markere at i denne sag skulle fantasien tages i brug. Der var mere perspektiv i en tanke som for alvor satte hans fantasi i sving: Den handlede om Amager Fælled. Herom senere. (3.1)

Problemet med Urban Hansen var i vores øjne, at hans cæsariske fremfærd skræmte de øvrige magistratsafdelinger - i hvert fald 4. Afdeling - til at lukke sig, i stedet for at søge samarbejde.

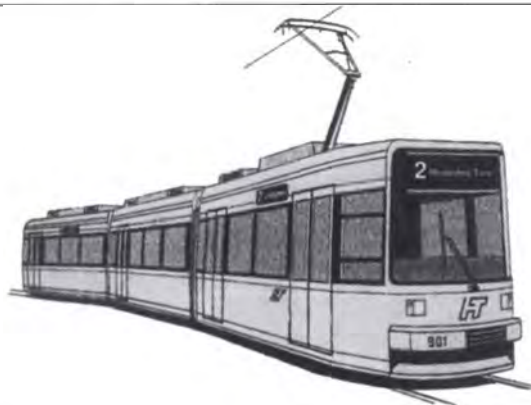
2.3 Willy Brauers busser

Den ny sporvejsborgmester var heller ikke længe om at markere sig. Han overtog et trafiksystem i meget dårlig forfatning. Vognparken var nedslidt, remiser og værksteder ligeså. En ny sporvejsdirektør, K.N. Andersen, afløste Einer Nielsen, som i en årrække med stor iltethed havde forsvaret sporvejssystemet over for den fremtrængende bilisme. Der blev i de år importeret og købt biler i et ikke før set omfang, og sporvognene var i vejen. Politiet ville af med dem, motororganisationerne ville af med dem, aviserne ville af med dem. Brauer og Andersen fandt ud af, at man med fordel kunne skrotte vognparken. Den bedre del blev solgt til Alexandria i Egypten. En del af remiserne og værkstederne kunne frigøres til anden anvendelse. I stedet kom der en flåde af fine, nye busser. Det helt geniale, ikke mindst i Overborgmesterens øjne, var *at omvæltningen ikke stillede krav til kommunekassen*, den kunne finansieres ved leverandørkredit, løbende indtægter (og mandskabsreduktioner).

Men i 'Skitsen' havde vi formuleret en mere nuanceret opfattelse af sporvejenes fremtid i sammenhæng med vores forslag om at dele gadenettet i to systemer. Ét som tog sig af den bilende trafik, et motorgadesystem, og her skulle busserne køre, og et andet, som tilsammen dannede en vifte af butiksgader, Øster-, Nørre-, Vester- og Amagerbrogade, skulle forbeholdes lokaltrafik, cyklister og sporvogne. Ræsonnementet var bl.a. at cyklister og busser var en farlig kombination. Forslaget var altså et både/og, med skyldig hensyntagen til gadernes og trafikens karakter. Men Brauer fik sin plan igennem i løbet af ganske få år, og det var så et første anslag mod Københavnerens gode cyklistvaner.

Sporvognen skal køre igen

HT har planer om at indføre en letbane med en moderne udgave af sporvognen i København, så hovedstaden kommer på niveau med andre europæiske storbyer.



Politiken den 22. februar 1994

2.4 Vester Boulevard

Mens vi i 1952-54 under Peter Bredsdorff arbejdede på Generalplanskit-sen, var konstruktionsarbejdet med en ny Langebro til afløsning af den gamle - 'midlertidige' - kontravægtbro i fuld gang, ligesom udvidelsen af Vester Boulevard, som den hed, var påbegyndt.

At den ny og forbedrede trafikåre kunne tænkes at konkurrere med vores søringsforslag var en nærliggende tanke, og at Boulevarden 'de facto' ville fungere som 'primærgade', indtil en Søringsforlængelse til Amager måtte blive virkeliggjort, var uomgængeligt. Alligevel foretrak Peter at beskrive Boulevarden som en af 'cirkulationsgaderne', om hvilke teksten siger: '... gode interne forbindelser ..(der).. ikke indbyder til unød-vendig gennemkørsel.' Det var, venligt udtrykt, et fromt håb, som hurtigt blev beskæmmet, da Rådhushaven blev høvlet bort, og endnu mere da også Østifternes Kreditforenings massive murstenskolos nogle år senere blev væltet, så der blev frit 6-sporet løb for trafikken mellem Langebro og Gyldenløvesgade.

Da H.C. Andersens Boulevard blev åbnet i hele sin længde og bredde, var det efter københavnske forhold et meget imponerende anlæg. 'Nu begynder København at ligne en rigtig storby', som færdselspolitiets chef, politiinspektør Groes-Petersen sagde. Problemet var bare, at den nye færdselsåre i årenes løb kom til at tiltrække en lige så imponerende færdsel. 'Trafikken på Langebro er den største, som nogen sinde er talt på en gade i Danmark. I 1975 var Langebros trafik ... mere end dobbelt så stor som Limfjordstunnelens og mere en 3 gange så stor som trafikken over den nye Lillebæltsbro' (fra 'Træk af Byens Ansigt 1938-1978', udgivet af Magi-stratens 4. Afdeling).

Efter 'Østifternes' fald, og på et tidspunkt da Poul Vedel og jeg havde fået et godt samarbejde, og hvor Generalplanholdet havde et arbejdsbefordrende frisprog over for ham, spurgte jeg, lidt vredt og meget naivt: Hvem var i grunden ansvarlig for det projekt? og fik promte tilbage, umisforsa-tæligt: Det var *jeg*!

35 år, og ca. en milliard bilpassager over Rådhuspladsen senere, sagde Vedel til mig: 'H.C. Andersens Boulevard, det var vistnok en fejltagelse'. Det han mente var, at Boulevarden i kraft af sin bredde og kapacitet blev en hindring for gennemførelsen af det projekt, som han havde haft så store forventninger til, nemlig Søringen og dens forlængelse til Amager.



H.C. Andersens Boulevard ved Jar-mers Plads. 'Østifterne' under ned-rivning i 1962.

3. Mulighedernes Amager

3.1 Amager og Urbanplanen

Københavnske overborgmestre havde altid betragtet *vækst*, den uafbrudte udvidelse af byens bebyggede område, som en central kommunal aktivitet. Midt i 1930'erne - da de store indlemmelser fra århundredets begyndelse næsten var fyldt ud - søgte København igen at øge sit territorium. Inden man nåede igennem med forhandlinger med omegnskommuner og ministerium kom krig, senere besættelse, og planerne smuldrede. Men Olaf Forchhammer, Københavns vitale og initiativrige stadsingeniør, havde så sent som i 1944 drømme om at lede planlægningen af Københavnsområdet efterkrigsekspansion. Men her kom Steen Eiler Rasmussen ham i forkøbet med sit egnsplaninitiativ. (Note 26).

Amagers københavnske del rummede de sidste større ubebyggede arealer inden for kommunen. Kløvermarken, Sundholmsarealet og arealet syd for Peder Lykkes Vej, men især Amager Fælled. Arealet tilhørte ganske vist Staten, og blev brugt som militært skydeterræn. Den store inddæmning af lavvandede arealer i Kalveboderne var primært et beskæftigelsesprojekt, uden tanker om endsige planer for en bymæssig udnyttelse. Men man så her en mulighed for at flytte skydebanerne væk fra Amager Fælled, og den derved indvundne fordel kunne bruges til at finansiere inddæmningsprojektet.

Der blev i 1939 indgået overenskomst mellem Stat og Kommune om fælles ejerskab af Fælleden, de lavvandede arealer ud til havneløbet umiddelbart vest og syd for Fælleden og den nordligste del af inddæmningen. Dette 'Sameje' skulle sættes i værk når skydebaneflytningen var gennemført. Men også her kom krig og besættelse i vejen. Det kom til at vare 25 år inden 'Samejet' faktisk blev realiseret.

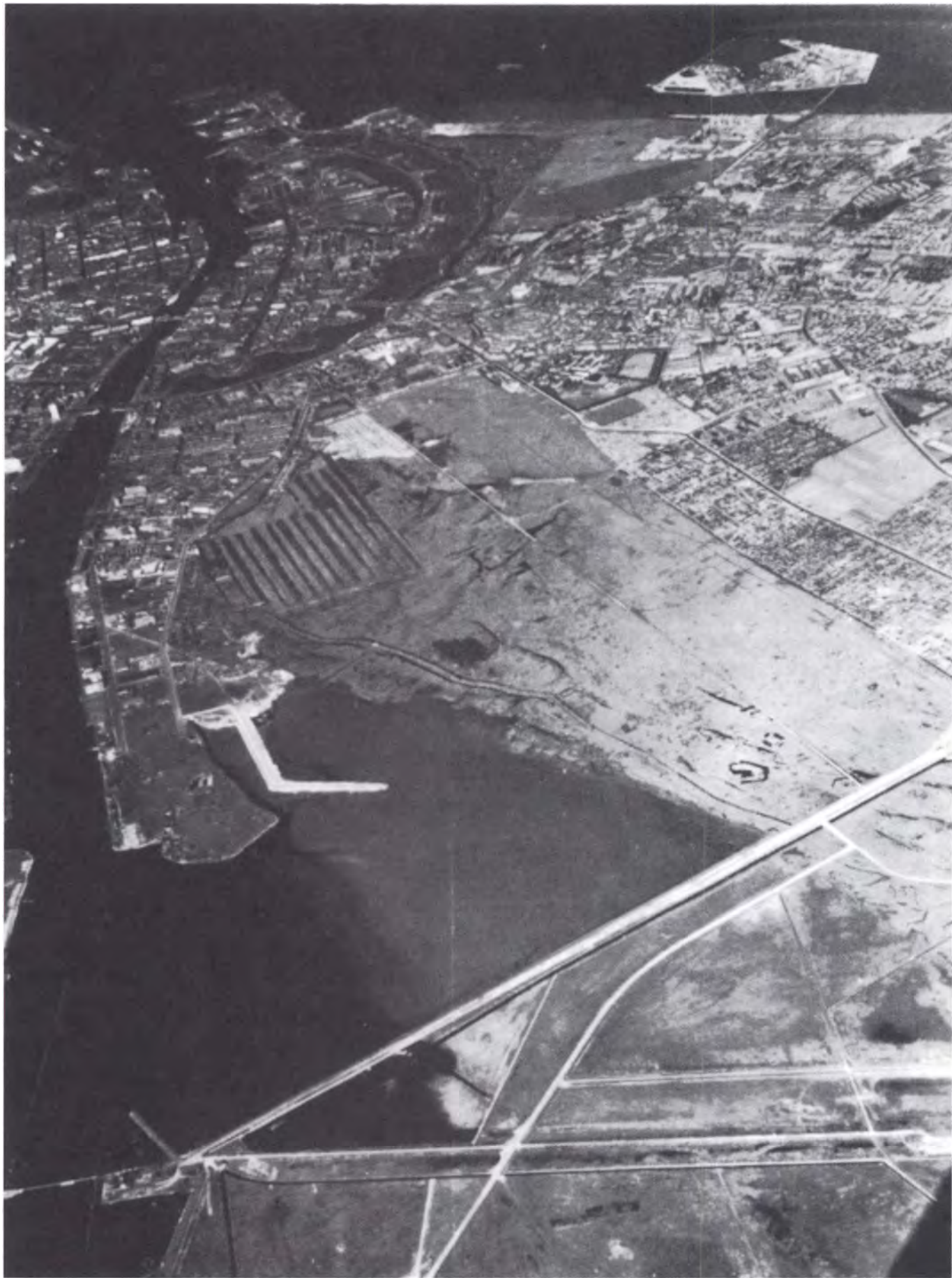
Det afholdt nu ikke kommunen fra at arbejde med sagen. I 1942 lod Forchhammer sit byplankontor tegne en dispositionsplan for Vestamager: området mellem Amagerbrogade, havnefronten og en linie i syd hvor nu Sjællandsbroen ligger. Planen udlagde den østlige del af Fælleden til tre byenheder med i alt 10.000 boliger. Fem år senere kom Fingerplanen, og her blev der klart sagt Nej til al byudvikling på Vestamager. De væsentligste begrundelser imod var de forventede trafikproblemer ved krydsning af havnen, og ønskeligheden af en grøn kile ind til bymidten, i analogi med Fingerplanens hovedidé for den øvrige del af egnen.

Byudviklingsplanen (1951) som jo i modsætning til Fingerplanen måtte forhandles med kommunen var lidt mere gavmild, og den inddrog ubebyggede arealer øst for Digevej samt en smal bræmme af Fælleden vest for vejen i inderzone.

Generalplanen (1954) behandlede spørgsmålet med en vis varsomhed i afvejningen mellem friholdelses- og bebyggelsesønsker:

'Amager Fælled udgør en centralt beliggende arealreserve, der ikke foreløbig fuldt ud må beslaglægges til permanente formål. Det omhandlede areal er f.eks. et velegnet sted for afholdelse af meget store udstillinger som landsudstillinger og internationale udstillinger'.

Vestamager. I forgrunden den nordligste del af det inddæmmede areal. I baggrunden Sundbyerne og Christianshavn. Optagelse fra 1957.



Bystyrets interesse for at få byggeri sat i gang på Fælleden bestod dog, og det satte gang i bestræbelser for at få 'Samejet' til at fungere. I 1956-57 blev der enighed om valg af samejebestyrrelse. Flemming Teisen, Ole Thomassen og en ny medarbejder, arkitekt Knud Svensson, gik i gang med en planlægning. Flemming og Ole formulerede generelle retningslinier, der i komprimeret form gik på, *at* der var behov for boligområder, *at* Centraladministrationen havde behov for centralt beliggende arealer, og endelig *at planerne for Fælleden måtte fremgå af overordnede vurderinger for hele øens fremtid.*

Dette sidste var den vanskeligste og ret uoverskuelige del af opgaven. I første omgang blev det da også kun til en moderniseret udgave af 1942-dispositionsplanen med nye elementer, såsom primærgadesystem og overordnet butikscenter med store parkeringsarealer, et 30 ha stort areal til statsinstitutioner, og endelig, mod vest, et stort areal reserveret til udstillings-, park- og idrætsområde. Knud Svensson var hovedmand bag planen, som han lagde på bordet i 1959. Han forlod os til fordel for Albertslund kommune. Der stod man over for ganske store bebyggelsesopgaver, og for at *virkeliggøre* dem, hvad der nok blev udslagsgivende for Svensson. Inden han helt forlod os, rejste han på studieophold til Italien, medbringende en 'mission' som Flemming havde betroet ham.

Resultatet af dén kom - på en bagvendt måde - til at få relation til planerne for Amager. (Herom i afsnit 3.2)

Teisen skrev hvert år ved nytårstid en kort beretning om vores afdelings arbejde og problemerne i det forløbne år. I 'BP III 1960' beskrev han tre større arbejder som påhvilede os, nemlig en trafikprognose, City Plan Vest og dispositionsplan for Amager som helhed.

'Amager som helhed' var vores indgang til planer for en bymæssig udvikling på Amager Fælled. Amager var en forsømt bydel. Et lokalvejnet fremkommet gennem lidt tilfældigt sammenkittede udstykningsplaner og præget af de lange, gennemgående paralleltløbende nord-syd gader, der koncentrerede hovedtrafikken til og fra øen i et enkelt nåleøje. Amagerbrogades dobbelte funktion som trafikåre og som vigtigste butiksstrøg og øens eneste udvalgs-varecenter. Og udover disse lokale problemer de vidtrækkende og komplekse følger af havnens udviklingsplaner, Sverigesforbindelse, lufthavnsudvikling m.v. Det var kort sagt en umulig tanke at lave planer for Fælleden med ryggen til det eksisterende Amager. I Flemmings omtale af Amageropgaven indgik et stort og detaljeret skema for arbejdet som han tænkte sig det grebet an.

Vi havde generelt vanskeligt ved at tiltrække og fastholde unge arkitekter og ingeniører, Kommunens ry med hensyn til lønnings- og arbejdsforhold var ikke det bedste, men Oles bijob som underviser på Kunstakademiets Arkitektskole var nyttig som rekrutteringsbasis. Arkitekterne Flemming Jørgensen og Erik Petersen var to af de gode folk som forstærkede staben. Flemmings artistiske begavelse og fornemme tegnekunst, og Erik Petersens byplanprofessionelle færdighed og respektløse gå-på stil gav vores hold et løft. Erik Petersen blev sat på, eller rettere: satte sig på, Amageropgaven som vi, efter Svensson, ikke rigtig havde haft ork til at bringe videre. Den af Flemmings skema anviste måde at angribe problemet på passede fint til Erik Petersens temperament.



Der blev formuleret et mål: færdiggørelsen af en dispositionsplan for den københavnske del af Amager, samt udarbejdelsen af en detaljeret plan for snarlig igangsættelse af boligbyggeri på et begrænset område syd for Peder Lykkes Vej, alt sammen til vedtagelse i Borgerrepræsentationen inden den kommende budgetdebat i november 1961.

Det var fra starten Erik Petersens mål at få styr på 'De store Ubekendte': Havneudvikling, lufthavnsplacering, bane- og vejbetjening. Gennem møder med teknikere fra vedkommende institutioner skaffede han sig friske informationer om sagernes tilstand. Men at nå frem til definitive planer og beslutninger i dette kompleks af tekniske problemer, udefinerede politiske hensigter og krydsende, delvis modstridende interesser, fra et ståsted forinden i det kommunale hierarki var utopisk. Hans metode, som han anvendte med stor konsekvens, var derfor at udskille et antal relevante eller teknisk troværdige kombinationer af forudsætninger, og fra dem beskrive mulige udviklinger på Vestamager.

Erik gik til opgaven med sammenbidt energi, udarbejdede minutøse arbejdsprogrammer og skaffede sig adgang til Stadsingeniøren, som han i realiteten kom til at arbejde direkte for. Det var en Vedel-markering af, at Generalplanafdelingen ikke havde nogen formel chef. Bredsdorffs stilling stod ubesat siden 1954. Men arrangementet passede Erik udmærket, og han benyttede sin frihed og sin medvind hos Stadsingeniøren. Han fik godkendt ansættelsen af en ny medarbejder af eget valg, og godkendelse til at hyre to konsulentfirmaer, Per Gjerding og John Alpass' samt, som havnekyndig, Hans Baggendorff. Erik holdt os andre underrettede gennem jævnlige referater af sine møder med teknikere fra Statsbaner, Lufthavns-væsen, den Kommitterede, Tårnby Kommune og fra sine arbejds møder med konsulenterne.

Erik fik bevilget en studierejse til Holland for at studere polder-planlægning, og bl.a. på baggrund af sine erfaringer derfra resulterede hans arbejde i tre principforslag med en befolkningstilvækst - udover den eksisterende Amagerbefolkning - på henholdsvis 25.000, 75.000 og 175.000, afhængig af hvilken havne- og hvilken lufthavns-løsning der blev satset på. Hans polderstudier førte ham til at foreslå en anseelig bebyggelse på det inddæmmede areal, den udvikling som Fingerplanen havde taget afstand fra under henvisning til oversvømmelsesfaren.

Men budgetdebatten nærmede sig. Afklaringen af de store problemer var så fjern som nogensinde. 'Forslag til Dispositionsplan for en del af Vestamager' (1961) indskrænkede sig til en plan for et område begrænset af Digevej, Peder Lykkes Vej, Irlandsvej og Vejlands Allé, hvor der var plads til 1.100 nye boliger. Men forslaget indeholdt tekst- og diagrambeskrivelsen af de store modeller.

Budgetdebat-fristen kunne dog ikke overholdes. I begyndelsen af december 1961 sendte borgmester Estrup forslaget til Borgerrepræsentationen som vedtog Peder Lykkes Vej - forslaget, 'uanset om disse spørgsmål (om havn, lufthavn etc.) ikke er løst på nuværende tidspunkt'.

I april 1962 holdt Urban Hansen flyttedag fra Magistratens 3. Afdeling til Overborgmesterens. Den efterfølgende december modtog Borgerrepræsentationen 'En plan for boligbyggeriet i Københavns Kommune i de

kommende år'. Planen bestod af to dele, nemlig 'Hvor' og 'Hvordan'. Den første var en fortegnelse over alle arealer i kommunen som juristerne i hans afdeling mente der kunne bygges boliger på, i alt 25.000 lejligheder. Urban Hansen havde ikke villet forsinke sagen ved at lade den gå om ad Byplanborgmesteren først! Det var den ene del af det programmet døbt 'Urbanplanen', og det var svaret på 'Hvor'. Den anden del - 'Hvordan' - var en produktionsplan som skulle sættes i værk i samarbejde med byens boligselskaber og kooperative foretagender, herunder et af kommune og fagforbund nyoprettet selskab 'Kooperativ Byggeindustri', eller KBI. Udførelsen af den 'Rullende Montageplan' skulle koordineres af en specialist i industrielt byggeri, ansat direkte under Overborgmesteren. Det var både storslået og fremsynet. At der også var noget der hed Generalplan og Egnspan, blev der ikke tid til at tænke med ind i planen.

Ved kritisk eftersyn i Byplankontoret gik der betydelig svind i de 25.000 boliger, mange af de udpegede arealer var båndlagt eller udpeget til andre formål end boliger, såsom kommunale værker og institutioner, rekreative formål eller lignende. Men Urban Hansen havde et kort i ærmet. Samtidig med at 2. delen af Urbanplanen gik til Borgerrepræsentationen i 1963, havde han forhandlinger med finansminister Poul Hansen, medlem af regeringen J.O. Krag, om nu langt om længe at sætte Samejeoverenskomsten om Amager Fælled og det inddæmmede areal i kraft. En let revideret overenskomst fik en ny vigtig paragraf, nemlig om at Københavns Kommune skulle udskrive en offentlig arkitektkonkurrence som grundlag for en dispositionsplan for Amager Fælled og syd for liggende arealer ned til kommunegrænsen. Overenskomsten blev underskrevet i september 1964, og en nordisk idékonkurrence blev udskrevet umiddelbart efter. Hermed blev bystyrets intentioner med Vestamager helt håndgribelige.

Inddæmningen alene var et areal på 25 kvadratkilometer, omtrent som bydelene Valby, Kgs. Enghave og Vigerslev tilsammen, et areal som fuldt udbygget kunne rumme 200-300.000 indbyggere: En i regional henseende kæmpekolds af en byudvidelse som i allerhøjeste grad ville præjudicere af den igangværende egnspanproces.

3.2 Amager og Principskitsen

Egnspanarbejdet blev genoptaget i 1958, efter 10 års pause. I 1961 udsendte Egnspansekretariatet 'Principskitse til Egnspan for Byudviklingen indtil 1980 i København, Frederiksborg og Roskilde Amter'. Boligministeriet nedsatte et udvalg på 9 medlemmer med Peter Bredsdorff som formand og med repræsentanter for tre relevante Ministerier samt Københavns Kommune og Københavns og Frederiksborg Amter. Udvalget fik den noget snævre opgave 'at foretage en teknisk gennemgang' af forslaget. De indledende diskussioner antog imidlertid en så kritisk karakter at det blev nødvendigt for Bredsdorff og Draiby at hente forstærkninger i baglandet i form af professorerne P.H. Bendtsen og Steen Eiler Rasmussen, og herudover af kommitteret arkitekt Edmund Hansen, samt Byudviklingsudvalgets sekretær, arkitekt Sven Allan Jensen. Og tilsvarende hentede de kritiske udvalgsmedlemmer assistance fra de respektive kontorer, hvorved Teisen, Thomassen og jeg blev inddraget i udvalgsarbejdet.

Det blev både intenst og langvarigt, der blev i hoved- og underudvalg holdt i alt over 50 møder.

Principskitsen var et forfriskende dristigt, udfordrende, af nogle opfattet som et nærmest frækt forslag, der satte bevægelse i de involverede institutioner: Vejdirektoratet, Statsbanerne, Amtsvejdirektoraterne og, ikke mindst, Københavns Kommune.

Principskitsens hovedidé var at koncentrere den størst mulige del af den forventede erhvervs- og befolkningstilvækst i den forestående 20-års periode i to nye bydele på hver 250.000 indbyggere og dertil hørende kontor- og industriarbejdspladser. En langstrakt halv-millioners by placeret i rummet mellem Roskilde- og Køge Bugt-fingrene, forbundet med Københavns City ved en *non-stop nærbane*, altså principielt anderledes betjent end fingrene. Folkene bag skitsen var fem skarpe hoveder, og jeg gør vist ingen uret ved at nævne Kristian Larsen som førstemanden. Kontorets leder, Roy Draiby, havde en sygdomsperiode i starten af arbejdet. Da han kom tilbage lå hovedkonceptet der, og han sluttede op om holdet. De fire øvrige var arkitekt Henrik Clausen, civilingeniør N.O. Jørgensen, cand. polit. Carl Jørn Mathiesen samt civilingeniør Gert Moltke. Bag Sekretariatet stod professorerne P. H. Bendtsen, Peter Bredsdorff og Steen Eiler Rasmussen.

Kristian Larsen har siden fortalt om to inspirationer der satte gang i gruppens tankevirksomhed. Den ene kom fra Erik Ib Schmidts 'Økonomiske Problemer i Storkøbenhavns Trafikudvikling' (omtalt i afsnit 4.2). Heri nævnes det, at en af måderne hvormed trafikpresset på centralbyen kunne lettes, var at fremme erhvervsudvikling i byens yderområder. Der står (s. 22): 'Tiden er sikkert moden til, at der fra offentlig side tages et direkte initiativ med henblik på omkring et par af de perifere S-togsstationer at skabe nye kontor- og forretningskvarterer, hvorved tænkes på noget langt mere omfattende end et butikstov'.

Den anden inspiration kom fra Rom. Arkitekt Knud Svensson var på studieophold, og med sig havde han som nævnt en bestillingsopgave fra Flemming Teisen: en rapport om generalplanarbejdet for Rom, et arbejde der stod en vis opmærksomhed om. Svensson skriver i sin indledning: 'For et par måneder siden - dette skrives i juli 1958 - modtog Roms Borgerrepræsentation et forslag til en generalplanskitse udarbejdet af et særligt af kommunen oprettet generalplankontor i samarbejde med en snæver komité af fremragende italienske byplanteknikere, og fremsendt af en kommission, bestående af politikere og embedsmænd, repræsenterende stats-, amt-, og kommunale institutioner'. *Denne generalplanskitsets hovedidé var at afvende det stigende trafikpres på Roms centrale bydele gennem en koncentration af byvæksten i en enkelt vældig kileformet udviklingszone i retning stik vest.*

Men hvad der muligvis var godt for Rom, ville ikke nødvendigvis være godt for København. Det mente Flemming Teisen, Ole Thomassen og jeg i hvert fald. At det var nærsynede københavnske interesser, der besjælede os er vel en nærliggende tanke, men vi mente nu at have en solid argumentation i orden, og med den støttede vi Vedel under udvalgsarbejdet. Vi kom derved til at stå på samme side af skillelinien som cheferne fra de

Knud Svenssons grafiske gengivelse af den foreslåede bystruktur for Rom



nævnte etablerede og ret så konservativt indstillede institutioner, og det bekom os ikke alt for godt. At vi også kom i strid modsætning til en hel falanks af vores ikke alene kolleger, men meget gode venner, bekymrede os mindre. Det slog ingen skår i venskaber. Et døgn, som Flemming, Ole og jeg tilbragte sammen med Roy og hans hold (og et antal flasker) i Roys sommerhus - et lillebitte gammelt bondehus oppe på Køge Ås - da uenigheden var på sit højeste, er der ingen af deltagerne der glemmer. Vi blev hæse, en smule fulde, og meget trætte, inden vi faldt i søvn i hver sin krog. Men enige blev vi ikke.

Det blev den altid midtsøgende Peter Bredsdorff der fandt vej til et kompromis, som bestod i enighed om en 1. etape for den første halvdel af planperioden, altså frem til 1970. Kompromiset indebar en fordelingsnøgle for de 100.000 boliger, som man antog ville kunne bygges de følgende 10 år, og heraf 5%, eller 5.000 boliger på Amager. Det skrev Stadsingeniør Poul Vedel under på, og det tiltrådte Byplannævnets Hovedstadsafdeling, hvor borgmesteren for Københavns Magistrats 4. Afdeling, Wassard Jørgensen, repræsenterede Københavns Kommune. De 5.000 var altså grænsen for tilvæksten på hele Amager, inden for de næste ti år.

3.3. Amager og Generalplanen

I Stadsingeniørens Årsberetning 1961-62 skrev Poul Vedel en artikel: Amagers Udvikling og Fremtid. Det var en omhyggeligt gennearbejdet redegørelse, som meget klart fremlagde det pinlige dilemma som han, ansvarlig for byplanlægningen, stod i: Et kraftigt politisk pres for at disponere, tage beslutninger, fremlægge planer, over for en magtesløshed i forhold til en række overordnede faktorer som truede med at vende op og ned på enhver beslutning og enhver streg på papiret. Men Vedel nævner også de 5.000 boliger som et fast udgangspunkt for planlægningen.

Urban Hansen reagerede i februar 1963 med et personligt brev:

‘Kære stadsingeniør Vedel’. Han skriver, at han har læst artiklen i årsberetningen ‘med stor interesse’, ligesom han har studeret Teknikerudvalgets betænkning om Principskitsen, ‘en betænkning som jeg ser De er medunderskriver af’. Urban Hansen fortsatte med, at han var ‘noget urolig ved’ den nævnte grænse på 5.000 lejligheder på Amager, ‘det skulle dog være muligt at nå noget mere på 7-8 år’. Videre skriver han: ‘Det skulle være muligt på Amager Fælled og arealerne mellem Sjællandsbroen og linien for en ny Øresundsforbindelse at bygge 10-11.000 lejligheder ... straks efter at arealet syd for Peder Lykkes Vej er færdigbygget’.

Jeg ved ikke hvordan Vedel (eller Wassard!) reagerede over for denne højst irregulære blanding i en borgmesterkollegas administration, men Stadsingeniøren følte sig stadig forpligtet af principskitse-overenskomsten om de 5.000 boliger, og minder om det i en skrivelse til Magistraten så sent som december 1963.

I december 1964 blev Fællesejet om de store arealer på Vestamager formelt og reelt indgået. Økonomiske og matrikulære mellemværender blev udlignet og samarbejdsformen aftalt. En bestyrelse blev udpeget, med Overborgmester, Boligborgmester og Planlægningsborgmester fra kommunen, samt departementschefer fra Finansministeriet og Boligministeriet.

Under bestyrelsen fungerede et arbejdsudvalg, hvor bl.a. Stadsingeniøren og Statens Kommitterede i Byplansager var repræsenterede.

Der blev sat gang i udarbejdelse af et konkurrenceprogram, og det arbejde måtte Teisen og Thomassen deltage i.

Situationen var i vores øjne højst ubehagelig. På den ene side en hårdt tilkæmpet enighed om en 1. etapeplan for Københavnsegnen som vi selvfølgelig havde tilsluttet os, og som Københavns Kommunes repræsentant havde skrevet under på. På den anden side Urban Hansens fremstød for en massiv byudvikling på Vestamager. Selvom 1. etapeenigheden kun gjalt frem til 1970 som efterhånden ikke var så langt borte, så bestod der dog også en forpligtelse til ikke at præjudicere den efterfølgende udvikling.

Ole Thomassen fik besked på at samarbejde med Overborgmesterens økonomidirektør Jørgen Paldam om udarbejdelse af konkurrenceprogrammet. Det - sammen med vores øvrige utilfredsstillende situation (som omtales senere i afsnit 5.2) - fik ham til at tage den endelige beslutning om at gå sin vej fra Kommunen.

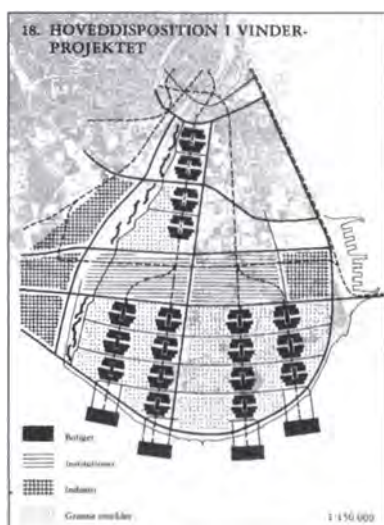
Konkurrencen blev udskrevet i efteråret 1964, og var åben for deltagelse fra hele Skandinavien. Der indkom 35 forslag, og 1. september 1965 blev kendelsen afsagt. Første og anden præmien blev tildelt hold anført af henholdsvis Anders Nyvig/Børge Kjær og Knud E. Rasmussen/Seth H. Seablom. Det var to velargumenterede og gennearbejdede forslag. Hvor det førstnævnte hold lagde vægt på et øst-vest gående centerbånd på Amager, med retning mod Principskitsens bydannelse og storcenter i vestegnen, havde Rasmussen/Seabloms centerbånd retning mod Københavns City og City Plan Vest. Men Nyvig/Kjærs forslag var lettere at gå til i en første etape. Børge Kjær og Anders Nyvig blev knyttet til kommunen som konsulenter for den videre bearbejdning af projektet.

Borgmester Wassard Jørgensen nedsatte et internt Amagerudvalg med sig selv som formand, og med Vedel, Teisen og den i kommunen nytilkomne Kai Lemberg, med titel af 'Kommitteret', som medlemmer. Hans Döllner og Ole Iversen var udvalgets sekretærer, og endvidere deltog Anders Nyvig i udvalgets møder.

Formålet med arbejdet var ifølge forordet at foretage en 'generalplanmæssig ajourføring af en række problemer i forbindelse med udviklingen på Amager', samt at belyse de langsigtede problemer så man kunne være sikre på, at planerne kunne tilpasses 'den samlede Generalplan'.

Sammensætningen af udvalget så tilforladelig ud, men var ikke uden problemer. Lembergs tilsynekomst hang sammen med, at både Ole Thomassen og jeg var ude af billedet, og med Teisens forestående retræte (herom i afsnit 5.2 og 5.3). Det var Wassards svar på en længerevarende avis-kritik af mangelfuld og svag ledelse af Københavns planlægning, en kritik rettet mod Stadsingeniøren og Borgmesteren. Lemberg var cand.polit. med en solid baggrund i trafikøkonomisk planlægning for Samfærdselskommissionen og i Ministeriet for Offentlige Arbejder, men uden nogen erfaring med byplanarbejde, endsize med den ganske komplicerede kommunale maskine.

Problemet var Borgmesterens planer med ham, som Vedel så på med intens uvilje, en følelse der også omfattede Lembergs person.



Vinderprojektets forslag 1965

Teisen på sin side må have haft svært ved at sluge formuleringen 'den samlede Generalplan'. Han havde i flere år, og mere og mere indtrængende men forgæves, argumenteret for ressourcer til sin afdeling, så det blev muligt at tage fat på fornyelse af den aldersstegne 'Skitse', som jo ikke alene kun *var* en skitse, men som også i flere henseender var blevet overhalet af udviklingen. Af samme grund havde han stædigt protesteret mod Borgmesterens brug af betegnelsen 'Generalplanen', eller som her 'den samlede Generalplan'. Der kan ikke hele tiden have været skovturststemning i det udvalg.

Udvalgets rapport 'Amager og Generalplanen' kom i 1967. Den faldt i to lige store dele, en hovedtekst og et bilag.

Bilaget er en fint illustreret og præcis fremstilling af Amagers planlægningsmæssige historie, med fremhævelse af de træk der var vigtigst for forståelsen af de enkelte kapitler i hovedteksten.

Hovedteksten bruger, rimeligt nok, en stor plads til at redegøre for Amagers trafikale problem, men indeholder stort set kun en repetition af hidtidige prognoseresultater og deraf følgende konklusioner. Det i generalplanmæssig sammenhæng nye i rapporten er dens stillingtagen med hensyn til 'De Store Ubekendte'. Konklusionerne lyder i sammentrængt form:

- under henvisning til 'Amagers ændrede geografiske placering' (som følge af Øresundsforbindelsen) som uundgåeligt vil bevirke en større udvikling på øen, afkræves egnsplanmyndigheden en klar stillingtagen til en Amagerudvikling.

- under henvisning til støjplage og byudviklingsmæssige ulemper fastslås, at man på længere sigt må opgive lufthavnens beliggenhed i Kastrup.

- om Københavnsegnens centerstruktur hedder det, at muligheden for et storcenter på Amager bør holdes åben.

- under transportproblemer konkluderes at den 'uundgåelige trafikudvikling' kræver to nye centralt beliggende forbindelser over eller under havnen i løbet af det nærmeste årti, og derefter en tunnelbane.

- og endelig: muligheden for placering af en skandinavisk storhavn på Østamager bør holdes åben.

I den visionære konkurrencesammenhæng var sådanne 'statements' logiske og selvfølgelige. Pindet ud i kommunalt rapportsprog tager kravene sig snarere ud som et københavnsk råb om hjælp, som et budskab uden adresse. *For den adressat som ville være i stand til at beslutte og handle, fandtes ikke.*

Det er her nærliggende at citere fra stadsingeniør Vedels foran omtalte artikel i Direktoratets årsberetning. Her udtrykker han dilemmaet således, efter først af have nævnt rækken af usikre faktorer: 'Hver af disse faktorer får afgørende indflydelse på planlægningen, ikke alene af fælledarealerne men af hele Amager, og afgørelserne skal træffes af instanser, hvori kommunen kun i et enkelt tilfælde, nemlig i Københavns Havn, har repræsentation, og kan gøre sin indflydelse gældende (.....). Ansvar for byplanlægningen er i henhold til byplanloven pålagt kommunerne, og som planlæggende og koordinerende myndighed har kommunalbestyrelsen en ganske betydningsfuld stilling. På intet andet plan - bortset fra regerings-

plan - findes en tilsvarende mulighed for koordinering af alle samfundets sider - den kulturelle, den sociale, den trafikale og den byplanmæssige side - alt i kraft af det kommunale selvstyre.

Kommunalbestyrelserne i al almindelighed må stræbe efter at bevare denne betydende stilling intakt, og *kommunalbestyrelserne i København og Tårnby må være klar over, at de i dette særlige tilfælde er i en meget vanskelig situation*. (Min fremhævelse).

Se det var jo ærlig snak, og Amager og Generalplanen ville have vundet i værdi hvis denne erkendelse havde givet anledning til overvejelser over forskellige mulige fremtider for Amager, for kommunen København, og for Københavnsegnen.

Hurtigt efter publiceringen arrangerede byplanlæggerforeningen FAB et offentligt møde om 'Amager og generalplanen'. Lemberg holdt det indledende foredrag, og Nyvig bakkede ham op i den efterfølgende diskussion, hvor skriftet mødte en massiv - og organiseret - kritik fra en stribe byplanfolk. Johannes Møllgaard (Erik Petersens medarbejder da de i fællesskab baksede med Amagerplanerne) fremførte, at Lembergs indlæg byggede på tre store hvis'er og én fugl i hånden: *hvis* Sverigesforbindelsen bliver bygget, *hvis* lufthavnen flyttes til Saltholm, *hvis* Sydhavnen nedlægges, så kan fuglen udvikle sig til en flok Amagerbyer. Men hvad hvis ikke?

Hertil svarede Nyvig: 'Det er jo netop kendetegnet på en plan, en konstruktion, at den hænger sammen, og svaret er ligetil: Hvis ét af disse hvis'er falder væk, så falder bygningen, så hedder det en anden plan'.

Vinderholdet blev engageret til at bistå med udarbejdelsen af en dispositionsplan for Vestamager baseret på projektets hovedprincipper. I 1968 skete der så det, at Generalplanafdelingen - meget imod Vedels vilje - blev skilt ud fra Stadsingeniørens Direktorat som et ny Generalplandirektorat, og Kai Lemberg blev udnævnt til Generalplanchef, sideordnet Poul Vedel. Arkitekt Vagn Lykke Pedersen, hidtidig leder af Køge Bugt-planlægningen, blev næstkommanderende i det nye direktorat, og ham var det nu som vinderholdet skulle arbejde for. Hvordan det samarbejde forløb ved jeg ikke noget om, men jeg forestiller mig at Lykke Pedersen, den byplanlægger i Danmark der besad praktisk erfaring om projektering af nye byer, har haft sine egne ideer om hvordan Amagerbyerne skulle indrettes. Vinderprojektets byer var meget koncentrerede konstruktioner, den gennemsnitlige udnyttelsesgrad var 0,84, og bygningerne var udformede som terrassehuse i 4 planer, med fuldstændig adskillelse mellem kørende og gående. Boligbebyggelsen Farum Midtpunkt blev planlagt og opført i disse år som en sådan terrassehusbebyggelse.

I den dispositionsplan der kom ud af Generalplandirektoratets arbejde var der ingen spor af førstepremieprojektet, og Nyvig og Kjær havde forlængst trukket sig ud af samarbejdet.

Planen blev vedtaget af Borgerrepræsentationen i 1973, og i 1974 forkastet af Miljøministeriet. Og sådan - for at bruge en af Mallings yndlings vendinger - har slaget bølget frem og tilbage!

Ved den afsluttende behandling i Generalplanfællesudvalget af Nyvig/Kjær-projektet (på et heldagsmøde på Store Kro i Fredensborg) er Borgmester Edel Saunte refereret for at sige: 'Har vi virkelig vedtaget, at hele bebyggelsen skal ligge på 1. sal?'

Hans Döllner har gjort mig opmærksom på, at Mallings sentens egentlig var et Forchhammer-citat. Da Malling ved en lejlighed foreholdt Forchhammer, at det han nu gav udtryk for var modsat det han sagde ugen før, reagerede Forchhammer med netop den sætning.



Det sejrende hold og overborgmesteren

Her er hele den sejrende arkitekt- og ingeniørgruppe sammen med overborgmesteren i midten. Fra venstre til højre: Per Hansen, Per Borge, Otto Dannesholm-Sørensen, Harald Hvild, Vagn Tobiassen, Kirsten Hessel, Jeanne Mørville, Paul Jensen, Viggo Løntjerg, Anders Nyrig, Hans Zachariassen og Børge Kjær.

Amager kan blive en by med mening i

Opsigtsvækkende resultater af den største arkitekt-konkurrence, der hidtil har været holdt i Danmark

I et halvt år har 35 tegnestuer, fordelt over hele Norden, arbejdet til dels håde i dag og nat, på denne kæmpemæssige konkurrenceopgave. Og i de fem måneder, som er gået siden indleveringen, har en dommerkomité på ni mand, politikere, embedsmænd, arkitekter og ingeniører, med bistand af seks særlige rådgivere, arbejdet udmøntet lige så intenst med at finde de forslag frem, der repræsenterede det sundeste skøn, den bedste anvendelse af disse titusinder timers anspændelse, grublerier, fantasifuldsdage og indpakket virksomhed over tegnebrædderne.

En by til omkring 100.000 mennesker



med Amager, når forsløsteden er færdig, er der i 1970, som den nu er, en by med 100.000 mennesker. Den vil være en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

1. præmie med færdigstillede småbyer

Den er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

2. præmie, den store byggeklodse-afskæ

Den er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Hvad Urban Hansen venter sig af den lyse by på Amager

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.



Den er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Den er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Omegnen gør oprør mod Urban-planen

Boligministeriet afkræves svar: Skal der bygges på Amager eller efter fingerplanen

Der er lagt op til en af de store byudviklingsplaner for hovedstadsområdet, som i 1960 skal skaffe plads for en befolkningstilvækst på mindst en halv million mennesker. 25-30 km fra Københavns centrum har kommunalfolk skrevet brev til Boligministeriet med krav om afgrænsning af den politiske målestok for og prioritering af byudviklingsplanerne.

Milliarder kan fejlinvesteres

Der er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Der er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Der er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Byen fik hvad programmet fortjente

Vestamagerkonkurrencens førstepræmieprojekt kan ikke bære de store forventninger, men den samlede præmieliste giver flere muligheder



Placeringen, der fremviser konkurrencens af byudviklingsplanen Amager og Øst Amager i Ballerup forløb på udviklingen.

TRAFIKARKITEKTUR PÅ VESTAMAGER

Konkurrencen om Københavns fremtid



Højhusene langs Kalkveid Strand, der fik tilkendt 1. præmie.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

Det er en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker, som den nu er, en by med 100.000 mennesker.

4. Trafik: Samordning, økonomi, prognoser, planer

Efter stilstand under krig og efterkrig kom det danske samfund i vækst med kraftigt stigende aktivitet. Krav om nye store investeringer i infrastruktur: baner, havne, veje, broer og teleanlæg rejstes fra mange sider, men hvad var vigtigst?

4.1 Samfærdselskommissionen af 1950

En påtrængende trafikale opgave var at følge Fingerplanen op. Byudviklingslov og Byudviklingsudvalget for Københavnsegnen regulerede arealanvendelsen, men planens rygrad var trafiksystemet. I Københavnsegnen var der lidt for mange trafikoperatører: offentlige og private baner, kommunale sporveje og busser og private busselskaber. Der var behov for samordning af driftsplaner, af udviklingsstrategi og af finansiering.

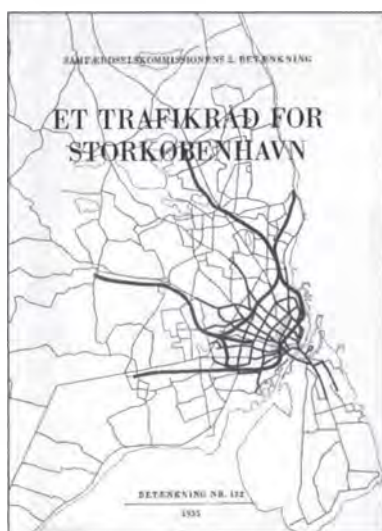
Samfærdselskommissionen blev, på Byplannævnets forslag, nedsat med den opgave at udarbejde 'retningslinier for anlæg af nye trafiklinier, for samspillet mellem disse og for trafikeringen'. Forhenværende minister Johannes Kjærboel blev formand. Medlemmerne repræsenterede egnens kommuner og trafikelskaber, berørte ministerier, og endelig Steen Eiler Rasmussen som repræsenterede sig selv.

Sekretariatet omfattede, foruden to ministerielle fuldmægtige, Jørgen Bang, Anders Nyvig, Peter Bredsdorff og Kai Lemberg.

Kommissionen skulle, foruden hovedopgaven, også løse aktuelle problemer, såsom en midlertidig indføring af Slangstrupbanen. Men i 1955 forelå besvarelsen på hovedopgaven i form af betænkningen 'Et Trafikråd for Storkøbenhavn'. Et meget grundigt og gennearbejdet forslag, konkluderende i et lovforslag om oprettelse af et sådant trafikråd, og med nøje redegørelse for dets organisation, beføjelser, finansielle grundlag og retsstilling ved overtagelse af eksisterende anlæg, materiel og forpligtelser.

Problemet om fordelingen af politisk magt i det foreslåede bevillingsråd fik en elegant løsning gennem en ligevægt mellem de tre interessegrupper: Folketinget, centralkommunerne og omegnskommunerne. Hver gruppe udpeger 12 medlemmer af bevillingsrådet. Det byrdefordelingsprincip der kunne opnås enighed om, beskrives i betænkningen således: 'Kommunerepræsentanterne inden for kommissionen har ment, at kommunernes andel i finansieringsudgifterne bør fastsættes til 25% ud fra den betragtning, at dette angiver grænser for kommunernes økonomiske bæreevne. Under hensyn hertil, og til at Folketinget må træffe den endelige afgørelse, er man enedes om at anføre denne for kommunerne, og Staten vil herefter i princippet komme til at deltage med 75%'.

Den fungerende formand, Erik Dreyer, højt agtet formand for Forligsinstitutionen, har vel sat sit præg på denne snurrige formulering, der siger så meget som: dette er nok uspiseligt, bl.a. i betragtning af den foreslåede vægtfordeling i bevillingsrådet, men I kan jo bare vedtage, hvad I synes er rimeligt!



Men Folketingets flertal af 'Jyder' sammen med repræsentanterne fra den bilforsynede københavnske nordegn valgte at droppe forslaget. Dermed blev håbet om en fornuftig samordning og styring af trafiksystemet i Hovedstadsregionen slukket for en meget lang fremtid.

4.2 Trafikøkonomisk Udvalg, Sveistrupudvalg (1956-61)

I 1955 nedsatte regeringen Det Trafikøkonomiske Udvalg der skulle lægge program for de store trafikinvesteringer, herunder navnlig fastlæggelse af en fornuftig tidsfølge af de store opgaver vedrørende Storebælt, Øresund og Storkøbenhavns trafik. Medlemmer var bl.a. styrelseschefer under Ministeriet for Offentlige Arbejder (nu: Trafikministeriet). Senere kom Erik Kaufmann fra Den kommitterede i Boligministeriet med. Erik Ib Schmidt, chef for regeringens Økonomiske Sekretariat, blev formand, og sekretærer Kai Lemberg og Anders Nyvig.

I sammenhæng hermed engagerede Schmidt lektor i trafikøkonomi P.P. Sveistrup til at udarbejde en redegørelse for de tekniske og økonomiske krav, som specielt den storkøbenhavnske trafikudvikling ville rejse. Sveistrup samlede en gruppe bestående af teknikere fra DSB, Københavns Sporveje, Statens Vejdirektorat, Det Trafikøkonomiske Udvalgs Sekretariat, samt fem mand høj fra vores afdeling, hvor møderne blev afholdt om Teisens bord.

Gruppen søgte at beregne omkostningerne ved en udbygning af det københavnske trafiksystem. Dilemmaet: 'bilisme/kollektiv transport' blev belyst gennem ekstreme alternativer, altså en motorgadeløsning over for en tog/bus-løsning.

Det samarbejde var en god oplevelse. Der blev ikke redet kæpheste på institutioners vegne. Man lyttede, diskuterede, enedes. Men så måtte der godt nok også stå i afleveringsskrivelsen til Erik Ib Schmidt: dette er personlige meninger der ikke forpligter institutioner!

I 1959 udsendte Det Trafikøkonomiske Sekretariat pjecen 'Økonomiske problemer i Storkøbenhavns Trafikudvikling', med en bredere beskrivelse af udviklingen siden 1930, og af problemerne vedrørende Københavnsegens fremtid, bl.a. støttet på vores rapport, der blev bragt som bilag.

Schmidts rapport mundede ud i tre stærke udsagn:

— '... den stigning i trafikken, som byens fortsatte vækst under alle omstændigheder vil medføre, vil nødvendiggøre, at der i Storkøbenhavn i de kommende år må anvendes væsentlig større beløb til offentlige trafik anlæg end hidtil'.

— 'De beslutninger, der skal træffes, vedrører ... ikke alene trafikpolitikken, men hele byplanlægningen og egnsplanlægningen for det storkøbenhavnske område. Den københavnske generalplanskitse er fortsat kun en skitse ... En betydningsfuld rolle ... tilkommer det nu oprettede storkøbenhavnske egnsplansekretariat ...'.

— 'En fast linie for dispositionerne ... forudsætter faste rammer for den økonomiske byrdefordeling mellem de københavnske kommuner indbyrdes og mellem byen og staten ... en tidssvarende forfatning for Storkøbenhavn trænger sig således på'.

Det Trafikøkonomiske Udvalg afgav betænkning i 1961, og der hed det:

Sveistrup-udvalgets medlemmer:
 Bernth Andersson, Vejdirektoratet
 J. Lindhard Halck,
 Økonomisk Sekretariat
 H.A. Høgholt,
 Københavns Sporveje
 Poul Kryger,
 Generalplanafdelingen
 Kai Lemberg, Trafikministeriet
 Poul Lyager,
 Generalplanafdelingen
 Friis Mikkelsen,
 Generalplanafdelingen
 Anders Nyvig, Vejdirektoratet
 K.A. Ottesen,
 Generalplanafdelingen
 F.P. Pedersen, Statsbanerne
 Hans Sveistrup, Vejdirektoratet
 Flemming Teisen,
 Generalplanafdelingen
 Finn Torjussen,
 Københavns Sporveje

Maksimal Timetrafik



'Udvalget er kommet til den konklusion, at anlæg af S-baner og påbegyndelse af tunnelbaneanlæg må høre til de mest presserende opgaver i det samlede trafikinvesteringsprogram for hele landet. Det samme gælder en del større gade- og vejanlæg i Storkøbenhavn, f.eks. De forestående udbygninger af Vestmotorvej, Lyngbyvej og Søringen samt parkeringsanlæg'.

Vi i kommunen følte os opmuntrede af den klare og kontante opbakning. Men det var heller ikke nogen ringe bedrift at få samlet de statslige trafikale 'interessenter' til en enighed, og det var Schmidts ansvar og ære. I eftertanken kan man så erkende at enigheden vel blev fremmet af, at det økonomiske barometer stod på medvind samt af at aktørerne alle var tilknyttet Centraladministrationen og Københavns Kommune. Så det næste og interessante spørgsmål måtte nu være: Hvad siger landspolitikerne?

I starten gik det i hvert fald godt. Trafikminister i Viggo Kampmanns regering Kai Lindberg fik samme år, 1961, Folketingets tilslutning til en Lov om det Storkøbenhavnske S-banenet, med udbygning af baner langs Køge Bugt til Vallensbæk, en bane fra Jægersborg til Nærum samt ombygning af Hareskovbanen til Farum. Loven indeholdt endvidere bemyndigelse til at nedsætte et Tunnelbaneudvalg til 'undersøgelse af mulighederne for en løsning af jernbanetrafikken i København, Frederiksberg og Tårnby kommuner, herunder ved anlæg af tunnelbaner, samt til at udarbejde et skitseforslag ... og et skøn over udgifter'.

Departementschef Erik Dreyer blev formand. Fra København deltog Sporvejsdirektøren og Stadsingeniøren. Sammen med tre DSB-ingeniører var jeg sekretær for udvalget. I 1964 kom betænkningen 'Skitseforslag til Tunnelbaner i København'. Det var blevet til et ganske omfattende net. En sammenføring af en Frederiksbergbane med den vedtagne bane fra Køge Bugt til en tunnelbane under cityområdet til Østerport og videre under Østerbro til Svanemøllen. En bane under Nørrebrogade til Brønshøj, og endelig en bane fra Cityliniens Højbro station til Amager, med en gren under Amagerbrogade og en anden til Amager Fælled. Men igen: dette var teknikernes bud, resten ville afhænge af Folketing og Finansudvalg.

4.3 Lyngbyvejudvalg 1956-59

Samtidig med Sveistrup-gruppen blev der på Stadsingeniør Vedels initiativ nedsat en Lyngbyvej-arbejdsgruppe.

Som forberedelse til møder i Generalplanfællesudvalget havde vi arbejdet med udformningen af Lyngbyvejens fortsættelse fra Hans Knudsens Plads til Søerne. Sagen om udformningen af strækningen inden for Københavns Kommune blev varm, da amtsvejinspektør i Københavns Amt Valeur-Møller foreslog et alternativ til Lyngbyvej fra sydenden af Gentofte sø til Nørre Allé via Lersø Parkallé.

Gruppen bestod af teknikere fra Gentofte Kommune, Københavns Amt og Vejdirektoratet, samt fra Københavns Kommune.

Arbejdet faldt i 5 dele:

- undersøgelse af andre linier (som man drøftede, men blev enige om at forkaste)
- tilrettelæggelse og gennemførelse af trafikanalyse

- udarbejdelse af prognose
- skitseprojektering af en fremtidig Lyngbyvej
- udarbejdelse af rapport

Prognosearbejdet faldt det naturligt for os i Generalplanafdelingen at påtage os, det rimede jo med det vi var i gang med i Sveistrup-sammenhængen. Lyngbyvejens og Hørsholmvejens (nu: Helsingørvejens) opland var det område i kongeriget hvis bilpark voksede kraftigst, og Lyngbyvej i daværende skikkelse var uegnet til at modtage voksende bilstrømme.

Der blev opstillet et ganske kompliceret system af forudsætninger. Grundlæggende byggede de på tre forhold, hvoraf de to stammede fra arbejdet i Sveistrup-gruppen, nemlig 1) tilvæksten af arbejdspladser i city-området, og 2) et afbalanceret trafiksystem, baseret på en mellemproportional mellem på den ene side en maksimal udbygning af det kollektive system, og på den anden, en tilsvarende udbygning af vejnet og parkeringsmuligheder. Den tredje forudsætning udgjordes af antagelser om befolknings- og bilparktilvækst i Lyngbyvejens/Hørsholmvejens opland.

I virkeligheden indeholdt Sveistrup-rapporten og Lyngbyvej-rapporten (suppleret med Det Økonomiske Sekretariats/Erik Ib Schmidts 'Økonomiske Problemer i Storkøbenhavns Trafikudvikling') et solidt bud på en samlet trafikpolitisk målsætning for Hovedstadsregionen. Der var svagheder, som blandt andet beroede på usikkerheden om den egnsplanmæssige målsætning, idet egnsplanlægningen havde ligget død siden Fingerplanens tid. Men den største svaghed var naturligvis, at der ikke fandtes nogen ansvarlig politisk instans, der kunne påtage sig at føre en sådan politik ud i livet.

Efter analyse og prognose kom skitseprojektering. En motorgade i bymæssigt område var en helt uprøvet opgave i dansk sammenhæng. Vagn Tobiasen var en nyankommen medarbejder hos os. Uddannet teknisk tegner med supplerende uddannelse på Grafisk Højskole, og et naturtalent. Han var ivrig for at være med til projekteringen, og han havde flair til at indforskrive en brandny håndbog: 'A Policy of Arterial Highways in Urban Areas', udarbejdet af American Association of State Highway Officials, og udgivet samme år, 1959. Med den i hånden, og sammen med Københavns Amts ingeniør Ib Andersen etablerede vi os som autoriteter på området. Det var også Tobiasen ('Tobis') der, i samarbejde med overfaktør Rasmussen, Tutein & Koch, gav grafisk form til rapporten og satte en ny standard for, hvordan en teknisk rapport kunne fremtræde.

Forslaget om at føre en 6-sporet motorgade fra Jægersborg gennem Gentofte villakvarterer og Østerbro til Søerne vakte opsigt. Berlingske Aftenavis (den 17. Oktober 1959) brugte en hel side til beskrivelse af forslaget: 'Fagre Ny Verden for Lyngbyvej'. Forundringen var stor, men der var ingen kritik. Ugen efter bragte 'Aktuelt' en kronik af sporvejsborgmester Ingvar Dahl: 'Overdimensionering og Ensidighed når Teknikerne skal arbejde alene'. Dahl mente ikke, at myndighederne skulle lægge motoriseringen unødige hindringer i vejen, 'og selv om jeg er Sporvejsborgmester, glæder jeg mig over at motoriseringen ved knallerter, scootere, gogomobiltypen m.m., har gjort det muligt også for de økonomisk svage ... at få en, omend meget lille og ikke særlig eftertragtet andel i moto-

Vagn Tobiasen maj 1988



riseringen ...'. Dahl mente at biltrafikken skulle bruge de veje, der nu engang lå der, og acceptere omveje og lavere hastighed.

Stadsarkitekt F.C. Lund udtrykte sig mere farverigt. På et møde i Generalplanfællesudvalget sagde han, efter at have omtalt bilen som 'det mest pladsøkonomiske trafikapparat verdenshistorien har kunnet opvise, måske lige bortset fra den indiske elefant': 'værre er dog de miljøskadende virkninger af privatbilen. Tænk på alle de blikkasser der flyder rundt i gaderne, og tænk på de vejsmæssige tarmslyng-projekter der arbejdes med Frem for at begunstige bilerne, skulle man forfølge dem ... det ganske land bliver trådt fladt og forsimplet af biler'.

Dahls mening var grundlæggende at en Lyngbyvej-udbygning som foreslået var alt for megen stads at gøre af 'de rige'. Hans problem var at hans knap så bemidlede 2- og 3-hjulede motorister intet hellere ville end avancere til fire hjul. Og det gjorde de så i stort tal i de følgende år. F.C. Lunds synspunkt var, at synet af bilen overalt gjorde byen flad og fattig. Det havde han ret i, men dengang lød det som skønånderi, og vandt ham ikke mange tilhængere.

Endelig var der en enlig fodgænger, forfatteren Børge Madsen, der i en kronik i 'Politiken': 'Må vi være her?' stilfærdigt bad om, at bilisterne i det mindste undlod at invadere fortovene!

I Lyngbyvej-rapporten indgik det som en forudsætning, at der '*... til regulering af ... efterspørgsel af parkeringsmuligheder må etableres sådanne parkeringsrestriktioner, at en betydelig del af ... det spontane parkeringsbehov vil falde bort*'. Den tanke tog Borgerrepræsentationen op, og de første 352 parkeringsautomater blev sat op i bymidten i 1961, på formand for Byplan- og Trafikudvalget Egon Weidekamps initiativ og meget imod borgmester Estrups vilje. Men selv denne forsigtige udgave af Lunds 'frem for at begunstige skal man forfølge' vakte en betydelig modvilje hos erhvervs- og bilfolk. Der blev protesteret på et større møde i KB-hallen organiseret af bl.a. Forenede Danske Motorejere, og Politiken bakkede på lederplads op med truslen, 'København vil (hvis restriktionerne iværksættes) blive kasseret, som man skiller sig af med enhver anden ting der i tidens løb er blevet ubrugbar'.

Forenede Danske Motorejere var en magtfuld organisation. 1/4 million betalende medlemmer, et farvestrålende medlemsblad, og en direktør der havde sin gang på Christiansborg. Dansk Cyklistforbund var til sammenligning hverken rig på medlemmer eller penge. Med andre ord, 'den offentlige mening' var mest optaget af de gloriøse sider af bilisme og motorisering. De egentlige, stærke ulemper for bylivet: invadering af fortove og friarealer, støjplagen, luftsvineriet og den generelle trussel mod liv og lemmer, var endnu ikke trængt ind i den fælles bevidsthed.

8 KM OM 8 ÅR

SAADAN vil specialisterne klare et af Københavns største trafikproblemer. Saadan vil de spare os for kaos i Vibenshus Runddel, ventetid ved Kildegaards Plads, farlige situationer ved en række overskæringer og langsom kørsel paa otte km vej.

Saadan vil Lyngbyvej se ud i 1967, hvis det netop forelagte projekt føres ud i livet. Den stærkt trafikerede, men ret upraktiske vej omdannes til en hypermoderne motorvej.

Motorvejen vil spare trafikanterne for utallige kvaler. Til gengæld vil den koste over 135 millioner kroner. Her er, hvad vi faar for millionerne:

- 1 NORRE ALLE DORBELT SAA BRED.**
En del af Fælledparken inddrages paa strækningen Frederik Bajers Plads-Vibenshus Runddel. Umiddelbart før runddelen, der i øjeblikket valder trafikken store kvaler, føres motorvejen ned i jorden som en tunnel. Strækningen indtil Vibenshus Runddel bliver projekteret billigst: 2,5 millioner.
- 2 TUNNEL PAA 1215 METER.**
I en dobbelttunnel føres motorvejen under den nuværende Lyngbyvej fra Vibenshus Runddel til Hans Knudsens Plads. Tunnelen bestaar af to rør paa 12,5 meters bredde. Kun motorvejs- trafikken skal benytte tunnelen. Lokalttrafikken fortsætter paa den del af Lyngbyvej, der bliver »loft« i tunnelen. Denne del af projektet er beregnet til at vare fire år. Den vil kræve en del mere endret - bl. a. Galle og Jensens fabrik. Prisen for tunnelen er 34,5 millioner.

Af Flemming Varde

- 3 8-STATIONEN RYKKES.**
Lyngbyvejens 8-station rykkes 12 m mod øst. En fodgængerbro krydser over motorvejen i forbindelse med tunnelen. Lidt nordligere føres Ole Nuchens Vej-Endrupvej over motorvejen paa en bro. Prisen er 4,5 millioner.
- 4 TUBORGVEJ PAA BRO.**
Krydset Lyngbyvej-Tuborgvej, hvor en række bilhæmmelser har fundet sted, forvinder Tuborgvej føres over motorvejen paa en bro. Dette arbejde kræver omfattende niveauforandringer af Tuborgvej paa begge sider af motorvejen. Prisen er 14,4 millioner.
- 5 VIADUKT VED DYSEGAARDSVEJ.**
Stikvejen Tuborgvej og Kildegaards Plads kan motorvejens regulering for relativt beskædne summer. Dyrest bliver en viadukt under motorvejen, hvor Dysegaardsvej og Hans Jensens Vej skærer. Hele strækningen koster 9 millioner.
- 6 KILDEGAARDS PLADS FORVINDER.**
Hvor omfattende bliver det at ændre forholdene ved Kildegaards Plads. Her føres motorvejen over pladsen. Lidt nordligere føres motorvejen over Fuglevej (dvs. som forlæg til Søgaardvej). Prisen er ca. 12 millioner.
- 7 UDFLETNING TIL HØRSCHOLMVEJEN.**
En del af den allerede gennemførte Brogaardvej umiddelbart før udfletningen er ført under motorvejen. Fra København deler motorvejen sig i bombelandsvej til Lyngby og Hørsholmvej. Mod København føres Hørsholmvej under, med mange vegne, her udskaar stopfor af enhver art. Prisen er omkring 10 millioner.

En betydelig del af de 135 millioner, projektet i øjeblikket er kalkuleret til, er beregnet til ekspropriationer. Syd for Endrupvej regner man med at flytte en fire etages bolig fem meter tilbage. Mange andre steder maa beboelsejendomme og villaer nedrives af hensyn til motorvejens bredde.

Det er en del af prisen for hurtig afvikling af fremtidstrafikken.

Saadan bliver Lyngbyvej i København, hvis specialisterne million-projekt godkendes



HVAD MYLDER TIL OG FRA BYEN

KRÆVER

Fagre Ny Verden for Lyngbyvej...

- 1 Biltrafikken på Lyngbyvej vil i 1979 være 4000 biler i hver retning i timen.**
- 2 For at afvikle denne trafik kræves en vej anlæg for 134 mill. kr.**
- 3 Alene i Gentofte Kommune mere 80 ejendomme eksproprieres.**
- 4 Betydelige stykker park og bebygget i København Kommune maa falde, da-**

KRONIKKEN

Aktuelt

Overdimensionering og ensid

Når teknikerne skal arbejde

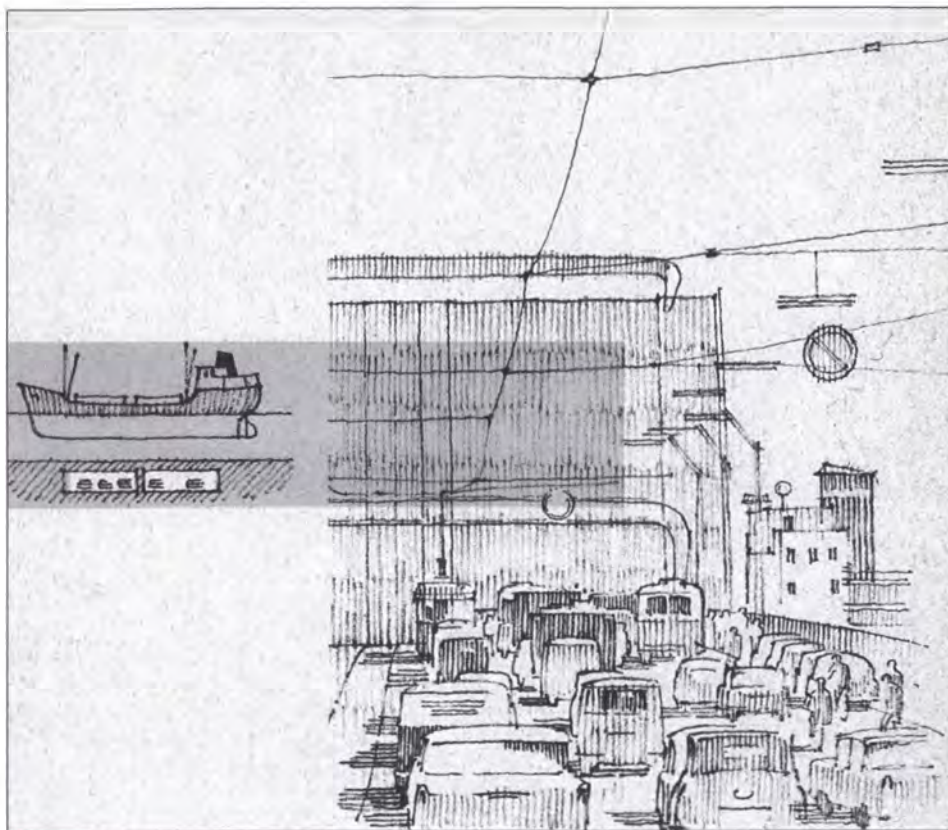
INGVALD DAHL

SPORVEJENES BØRGMESTER GØR OP MED VEJFOLKENE

DE MÅNGLER FANTASI, ERKLÆRER HAN

Overskrifter og borgmesterprotest efter Lyngbyvejrapporten i 1959.

*Langebroproblemet og dets løsning.
Fra pjecen 'Kortsyn Eller Frem-
syn'. Stadsingeniørens Direktorat
1961.*



I et møde foreslog jeg Borgmester Estrup at vi skulle lave en pjecce, der med tegninger og letforståelig tekst beskrev de trafikale problemer i Storkøbenhavn, de mange myndigheder og projekter, og det arbejde der blev gjort for at løse problemerne.

'Hvem skulle skrive den?' spurgte Estrup. 'Det skal jeg', var svaret. Det fremkaldte latter fra direktør Abrahamsen og et stort vantro smil hos Estrup. Men han var godt fornøjet med ideen, og lod os prøve.

Arkitekt Flemming Jørgensen og jeg 'tegnede og fortalte', og vi fik fremstillet pjecen som blev fordelt til presse, borgerrepræsentanter og enhver der henvendte sig. Den fik gode anmeldelser, i BT fik den endda prædikatet 'fremragende'. Men det var jo også Estrups avis.

Dens slutafsnit havde overskriften:

HVAD GØR MAN FOR AT BLIVE ENIGE?

Der er mange kokke om at tilberede den fremtidige trafikordning i hovedstadsområdet. Der har i årenes løb siddet en række kommissioner og udvalg. Af de seneste års vigtigste arbejder kan nævnes Egnspanforslaget af 1947, Den københavnske Trafikkommissions betænkning af 1954, Generalplanskitsen af 1954, Samferdselskommissionens betænkning af 1955 samt endelig Det økonomiske Sekretariats redegørelse: Økonomiske Problemer i Storkøbenhavns Trafikudvikling, 1959.

Det er heldigvis sådan, at et betydeligt antal af de politiske repræsentanter og embedsmænd, som sidder i disse mange kommissioner og udvalg, samtidig tager del i arbejdet flere steder i det komplicerede mønster. Heraf følger bl.a., at der i udvalgsbetænkninger og forslag i ikke ringe omfang bygges videre på det foregående. Det tilsyneladende håbløst indfiltrerede system er altså ikke helt så kompliceret, som det kunne se ud, og kommissionsbetænkninger og planer er mere i familie med hinanden, end man kan få indtryk af. Alligevel må man nok vurdere det sådan, at maskineriet faktisk er for kompliceret til, at det kan fungere hurtigt nok og godt nok. (...).

... den offentlige diskussion savner konkret og håndgribelig viden om de trafikale problemer. En offentlig drøftelse på grundlag af fremlagte synspunkter og planer fra de implicerede institutioner er påtrængende nødvendig. Før kan der ikke skabes den afklaring som er nødvendig for en energisk indsats.

4.4 Analyse, prognose og K.A. Ottesen.

Generalplanskitsens trafikale visioner gjorde det ønskeligt at fremskaffe konkrete forestillinger om den fremtidige trafik, om dens karakter, geografiske fordeling og dens udnyttelse af de forhåndenværende trafikmidler.

Det første skridt måtte være et bedre kendskab til den bestående tilstand. Statens Vejdirektorat, som efter de dagældende regler betalte for veje med op til 85% af anlægsudgifterne, var stærkt medinteresseret. I et samarbejde blev der som første skridt udarbejdet en rapport: 'Tilrettelæggelse af en generel trafikanalyse for Storkøbenhavn'. Hovedaktørerne var Poul Kryger og K.A. Ottesen fra vores hold, og Hans Sveistrup fra Vejdirektoratet.

Efteråret 1956 gennemførtes den hidtil mest omfattende undersøgelse af trafikmønstret i Storkøbenhavn. 'Analysen bestod af en række undersøgelser med hver sit formål og sin metodik, men især koncentreret om at belyse bilisternes adfærd (hjemmeinterviews, nummerskrivning af biltrafikken, parkeringsundersøgelse i de centrale bydele og tællinger af udflugts-trafikken).

Generalplanskitsens primærgadenet (som Borgerrepræsentationen havde 'taget til efterretning') medførte, at vi i Generalplanafdelingen løbende måtte tage stilling til byggesager langs disse veje, og det tvang os ud i en noget hasarderet strækningsvis skitseprojektering. Civilingeniør Vagn Egebæk kom tilbage fra et studieophold i Texas Highway Department medbringende værdifulde erfaringer, og han forestod denne projektering støttet af civilingeniørerne Ottesen og Arne Stærmose, der udnyttede 56-analysen og sandsynlighedsteori til at beregne trafikstrømme på strækninger, i kryds, og på primærgade af- og tilkørsler.

Ottesen var under de senere faser af analysearbejdet begyndt at tænke i prognosebaner. Fra USA udgik en fantasivækkende idé om at anvende den nye edb-teknik som værktøj for prognoseformål. Vi var ikke nået længere end til hulkort som 'Hollerith'-maskiner kunne aftaste og tælle. Den metode blev anvendt af Københavns Kommunens Statistiske Kontor, og her blev trafikanalysens data behandlet.

Men nu havde man i Chicago med held anvendt edb til beregning af fremtidig trafik i millionbyområdet. Chicago Area Transportation Study, eller CATS, blev nøgleord blandt byplan- og trafikplanlæggere også i Europa. Ottesen opstillede de første diagrammatiske modeller for de nødvendige procedurer, Arne Stærmose kom hjem efter et studieophold ved Northwestern University i Chicago, hvor han havde stiftet bekendtskab med CATS, og en lille gruppe omkring de to begyndte at indsamle data om den geografiske fordeling af befolkning og arbejdspladser i egnen. I 1962, gav vores stædige argumentering over for Stadsingeniøren resultat i form af nye lokaler i Biblioteksgården på Hauser Plads, og mere mandskab. Her etablerede prognosegruppen sig, med Ottesen som leder. *'Man kan datere begyndelsen af det moderne analyse- og prognosearbejde i København til året 1962 da Stadsingeniørens Direktorat bestilte edb-programmer til beregning af turfrekvenser mellem zoner og til fordeling af trafikken på et givet vejnet hos I/S Datacentralen af 1959'.* (K.A. Ottesen).

Generalplanafdelingen havde i flere år haft gode forbindelser med norske og især svenske kolleger gennem kurser og gensidige studiebesøg, gennem korrespondance og udveksling af materiale. På initiativ af Göteborgs trafikchef Erik Sylvén samledes kolleger fra Göteborg, Malmø, Stockholm, Oslo og København til et to-dages seminar på Stadshuset i Göteborg i maj 1963. Her fremlagde vi metoder, resultater og problemer, diskuterede, og havde det godt med hinanden. Samme år mødtes vi igen, i oktober, i København. I februar 1964 holdt vi møde på Voksenåsen i Oslo, og endelig i november 1964 på Hässelby Slot ved Stockholm, hvor stadsplanedirektør Göran Sidenbladh var vært og Sven Lundberg var leder af det stockholmske hold. Det blev det sidste møde i dette internordiske samarbejde.

I 1967 blev der gjort status i form af 'Arbejdsrapport I: Oversigt over udført og planlagt arbejde' og 'Arbejdsrapport II: Bolig-arbejdssteds- 1980' med forord af Poul Vedel om arbejdets formål og videreførelse. En planlagt tredje rapport blev aldrig gjort færdig.

Forberedelserne til gennemførelse af en fornyet Storkøbenhavnsk hjemmeinterviewundersøgelse foregik i et uformelt samarbejdsudvalg mellem Generalplanafdelingen, Vejdirektoratet og Københavns Amt. Undersøgelsen skulle frembringe de data om københavnernes trafikvaner som skulle bruges som input i de af Datacentralen konstruerede beregningsprogrammer. Men udvalgets medlemmer havde forskellige, tildels ret vidtgående ønsker til spørgeskemaet, som havde tendens til at svulme uden at deltagerne rigtigt kunne blive enige. Drøftelserne trak ud, og Egebæk og Vedel vurderede (ikke helt med urette, siger Ottesen) dette som ubeslutsomhed og mangel på praktisk erfaring. De konkluderede, at hjemlig ekspertise ikke strakte til, at der måtte engageres hjælp udefra.

Problemet med den løsning var, at det ville blive dyrt, altså et projekt Stadsingeniøren ikke uden videre kunne finansiere ud af eget budget, men også, og vel navnlig den i Vedels øjne store ulempe, at Generalplanafdelingen og dermed prognoseholdet var i færd med at glide ham af hænde (Herom nærmere i afsnit 6.4).

Det var i den situation nærliggende for Vedel at tænke på Egnspansekretariatet, men her var Roy Draibys hold på vej ud. Det havde gjort sig grundigt upopulært hos Urban Hansen ved stædig modstand imod Urbans Amagerplaner. Der må have været forhandlinger i gang om oprettelse af Egnspanrådet, men umiddelbart var der ingen der kunne gribe Vedels varme kartoffel. Problemerne løstes ved et samarbejde med Københavns Amt. Engageringen af et engelsk-amerikansk firma blev aftalt ved møder på Amtsgården og med juridisk assistance fra amtsadministrationen.

Kort efter blev arkitekt Hugo Marcussen udnævnt til leder af Egnspanrådets Planlægningskontor, og det hidtil udførte prognosearbejde og den nye kontrakt med Freeman, Fox, Wilbur Smith & Associates blev overladt til det nye kontor. Og hvem blev så formand for det teknikerudvalg under Egnspanrådet der skulle overvåge prognosearbejdet? Poul Vedel såmænd. Men Ottesen og en del af hans hold kom dog i de følgende år til at deltage aktivt i Egnspanrådets 'Projektgruppe'.

Sporskiftet var efter Ottesens mening ikke uden omkostninger. FFWS kom med et færdigt begrebsapparat og med eget prognosesystem som ikke

At resultatet på længere sigt ikke kom til at opfylde Ottesens forventning fremgår af hans nøgterne konstatering (i et brev til mig af september 1996): 'Der har fra 1944 og i årene frem til 1971 været planlagt og gennemført en række generelle trafikanalyser og -prognoser for hovedstadsområdet - altså gennem en periode på godt 25 år, mens man i de siden foreløbne 25 år har klaret sig med fritstående politiske beslutninger uden grundlag i generelle analyser og prognoser'.



*Kristian Larsen, maj 1988
(med cigar)*

Da Kristian Larsen og Gert Moltke var parate til at forelægge resultaterne af deres undersøgelse, blev der arrangeret et møde hos Stadsingeniøren. De ankom en mørk, klam og kold morgen, og blev placeret over for Vedel, der sad bag sit store skrivebord. Kristian midtfor, han skulle forelægge. Gert på den ene side og jeg på den anden. Vedel sagde nogle høflighedsord, sad så afventende.

havde mulighed for edb-mæssig samkøring med det der var bygget op i Generalplanafdelingen. Formålet med det hidtidige arbejde: at frembringe et handy og smidigt værktøj for Københavns Kommunes trafikale planlægning gik tabt. Værktøjet kom dog i brug en enkelt gang. Allerede i 1961-62 blev det besluttet at udarbejde en foreløbig trafikprognose, hovedsagelig baseret på hidtidig viden, dog med visse suppleringer. Resultaterne blev publiceret i to rapporter: 'Trafikprognose for København. Arbejdsrapport 1. Oversigt over udført og planlagt Arbejde' og 'Trafikprognose for København. Arbejdsrapport 2. Bolig-arbejdsstedsstrukture i 1980'. Foreløbig beregning, udsendt af Stadsingeniørens Direktorat i 1967 og 1966. Endelig blev der i 1968 i 'Ingeniørens Ugeblad' offentliggjort en beregning af den københavnske biltrafik 1980, i form af diagrammer af trafikbelastningen på hele det planlagte primærgadenet, og specielt på Søringen.

FFWS's producerede en trafikprognose for det ikke så fjerne år 1975. Men med dén gik det så uheldigt, at den forenede virkning af oliekriser og begyndende konjunkturaufmatning totalt kom til at dementere dens forudsigelser. Arbejdet blev aldrig fulgt op. Det er først i de seneste år, hvor konjunkturfremgang har bevirket stigende trafik at prognoseredskabet igen er blevet interessant.

4.5 Kristian Larsens og Gert Moltkes kunststykke

De ansatte i Egnsplanksekretariatet kom ud for den situation at de på grund af en administrativ forglemmelse stod uden noget lønbudget for året 1964-65. Det lidt pinlige problem blev løst ved at sætte staben i pleje i kommunale administrationer, og i Stadsingeniørens Direktorat fik vi på den måde ansat civilingeniør Gert Moltke og arkitekt Kristian Larsen. De kom med ideen til et projekt, de havde lyst til at gennemføre, nemlig en analyse af tilgængeligt trafiktælle materiale med henblik på at vurdere kollektivtrafikkens fremtid, samt at se nærmere på persontrafikken gennem Søringen. De havde deres tvivl om visdommen i planerne om Tunnelbaneudvalgets forslag til nye linier, ligesom de havde mistanke om at vores, det vil sige Generalplanafdelingens og Sveistrup-gruppens, antagelser om erhvervsudviklingen inden for cityområdet var forkerte.

Vedel gav fri adgang til hvad Direktoratet besad af relevante data, og så gik de i gang. I foråret 1965 forelå to rapporter, én om 'Kollektivtrafikkens Fremtid', og en anden om 'Søringstrafikken 1935-1962' (det vil sige trafik gennem 'Søsnittet'). Denne sidste rapport mandede ud i nogle temmelig opsigtsvækkende konklusioner. Med behændighed pressede de to nogle slutninger ud af et vanskeligt og ikke alt for homogent materiale. I komprimeret form:

— Trafikken gennem Søringen har i en længere årrække været stagnerende

— Den egentlige cityrettede trafik har været faldende, antagelig svarende til et fald i citybeskæftigelsen på ca. 10%

— Da erhvervsarealet er vokset betydeligt, kan det kun betyde færre beskæftigede pr. arealenhed. Forklaringen må søges i ændret erhvervs-sammensætning, teknologisk udvikling og højere levestandard, omsat i

Kristian rømmede sig, hostede og rømmede sig igen, havde svært ved at komme i gang. Sekunderne gik, og det begyndte at blive lidt mærkeligt. Vedel sagde ikke noget, havde sit stenansigt på.

Så kom det, lavmælt men med fynd ud af Kristian:

For HEELLEVED; har De ikke en cigar?!!

Jeg krummede tæer, Gert så en anelse blegere ud en sædvanlig.

Vedel sad med ubevægeligt ansigt.

Rejste sig så langsomt, med verdens mindste tilløb til et smil, og med to fingre på vej ned i vestelommen efter chatolnøglen.

behov for mere plads og større rummelighed i butikker og kontorer.

— Stagnerende totaltrafik og faldende cityrettet trafik betyder vækst i transittrafik, i hovedsagen frembragt af byvækst på Amager. Transittrafikken udgør anslået 30% af 16-17 trafikken.

— Stigende lufthavnsaktivitet, Øresundsbro, og navnlig byudvikling på Amager vil medføre en kraftig vækst af transittrafik gennem cityområdet.

De beskrevne konklusioner havde først og fremmest betydning i forbindelse med de kommunale planer om en kraftig bebyggelsesudvikling på Vestamager. At de også kunne have afgørende betydning for udformningen af den indre primærgadering om de centrale bydele gik op for mig under de indledende øvelser i forbindelse med projekteringen af City Vestområdet. Herom i næste afsnit (4.6).

4.6 Søringen og City Vest

Historien om Søringen begynder meget fredsommeligt. På et kort over Københavnsegnen, hvor byen inden for Søerne havde størrelse som en nutidens énkroner, var der tegnet en cirkel, som strejfede Søerne ved Østerbrogade og Gl. Kongevej, og som i signaturforklaringen blev betegnet som: Foreslået Bilgade (skematisk). Det var der ingen der løftede øjenbryn over, dengang i 1947 da Egnsplanskitsen udkom.

I 1950 udskrev J. Lauritzen Fondet en idékonkurrence 'Om planer til en ændret udformning af de københavnske søer. En undersøgelse af søområdets rekreative muligheder i forbindelse med dets beliggenhed i byen'. Der havde været luftet avismeninger om Søernes kedsommelige facon og retlinede bredder, og om det manglende liv på og langs dem.

Dommerkomiteen bestod bl.a. af arkitekt Jørgen Bo, havearkitekt C.Th. Sørensen og borgerrepræsentant (og formand for Borgerrepræsentationens Byplanudvalg) Fred. Vedsø. Jørgen Bo formulerede programmet, og her blev der ikke nævnt noget om 'Foreslået bilgade'. Konkurrencen var delt i to, én for fagfolk og én for amatører, hvor der stilledes mindre krav til formen. Der indkom over 50 forslag, og der præmieredes 4 i den faglige gruppe og 7 i idé-gruppen.

To af de fire 'faglige' forslag, deriblandt førstepræmien, foreslog drastiske opfyldninger af Søerne, en trediedel af bredden i det ene, næsten halvdelen i det andet. De to andre forslag bevarede Søernes strenge geometri strammede den op med træbeplantning og tilgodeså i øvrigt de rekreative forbedringer gennem vidtgående totalfornyelse af bebyggelsen på begge sider.

Fjerdepræmien, tegnet af Mogens Boertmann (der havde været med i egnsplanarbejdet), Børge Glahn og Erik Chr. Sørensen, viste en søringsmotorgade langs Søernes yderside. Forfatterne fik ros for deres byplanmæssige overvejelser, men 'Hovedparten af dommerkomiteen var .. imod den foreslåede motorvej'. Et ikke-præmieret forslag af Erik Mygind og Ole Thomassen indeholdt ligeledes en motorgade, som - med et overraskende greb - var placeret midt ned gennem den 3.000 meter lange række af søer. Herved blev opnået, at boligområder på *begge sider* af Søerne fik uhindret forbindelse med vandfladerne og deres bredder. Men, det korte af det lange: Hele dommerkomiteen accepterede nok drastiske indgreb i

Søernes vandflader, men 'hovedparten' af den kunne til gengæld ikke gå med på tanken om motorgade langs Søerne.

I 1954-Generalplanskitsen omfattede kortet kun kommunen, var lidt større i mål, og byen inden for Søerne fyldte så meget som en femkrone, og Søringen var nu vist som en fed rød streg, og ganske klart beliggende på indersiden af de københavnske søer. Oven i købet med 'påtænkte krydsninger ude af niveau' ved henholdsvis Østerbrogade, Dronning Louises Bro, Gyldenløvesgade og Kampmannsgade.

Der var måske ikke så mange der havde klare forestillinger om hvad en 'krydsning ude af niveau' betød i gadebilledet, men i hvert fald: ingen synes at have haft indvendinger. Avisen Socialdemokraten (Det Ny Aktuells bedstefar) havde *sin* specielle opfattelse og skrev som forsideoverskrift: 'Søgaderne bliver byens fornemste færdselsårer', men havde forstået ideen, for underteksten lød: 'Generalplanlægningens ringvej er et millionprojekt af imponerende omfang - opfyldninger i søbredderne og store broer og tunneler i det gamle kryds'.

Under Generalplanfællesudvalgets behandling af Generalplanskitsen begyndte både vi som teknikere og udvalgsmedlemmerne at få mere præcise fornemmelser for hvilket omfang projektet kunne komme til at få. Ingvard Dahl, Sporvejsborgmesteren, og F.C. Lund, Stadsarkitekten, protesterede mod forkælelsen af bilisterne og mod vandalismen over for Søernes landskab, men fik ikke megen tilslutning. Borgerrepræsentationen tog uden indvendinger i 1958 Generalplanskitsen 'til efterretning'.

Spørgsmålet om *hvor* pengene til disse millionprojekter skulle komme fra var man hidtil ikke gået så højt op i. De kom jo hovedsagelig fra Statens Vejfond som fordelte penge til amters og kommuners vejprojekter. Men på et tidspunkt blev det system lavet om. Det var i 1964. Staten overtog vejmyndigheden og dermed det fulde ansvar og alle udgifter for veje af betydning for den gennemgående trafik, hvortil de københavnske primærgader blev regnet. Samme år gav Folketinget Københavns Kommune bemyndigelse til på statens vegne at udarbejde projekt for Søringen fra Fredensgade til Gammel Kongevej. Men det betød også, at der nu kom mere tyngde i protesterne. Havearkitekt Sven Hansen (2. Præmien i Lauritzen-konkurrencen) gjorde offentlig indsigelse, og dagbladet Politikens arkitekturmedarbejder Henrik Steen Møller brugte sin plads i bladet til protester. Sven Hansen ville lægge vejen gennem Nørrebro's bebyggelse, HSM talte for en offentlig konkurrence.

Men der var også andre meninger. Den norske arkitekt og professor Odd Brochman mente ikke det var nogen katastrofe at skære af søens bredde. Fra Søjapavillonen - han tegnede en perspektiv - kan det knap nok ses, at der sker nogen ændring af søens henved 200 m brede rum. Steen Eiler Rasmussen skrev om Søringen: 'Nogle mener, den vil være æstetisk ødelæggende, andre, at den vil blive for støjende. Jeg har lidt svært ved at tage disse spørgsmål så alvorligt. Byen må stadig forvandle sig og store tekniske anlæg kan godt tilføre byen noget værdifuldt nyt. Søerne i deres nuværende skikkelse er ét stort ingeniørarbejde, der har omformet et gammelt moseagtigt naturterræn fuldstændigt. Den nye tids ændring i trafikken må nødvendigvis medføre vældige ingeniørarbejder'. Arkitekt Ole

Samling om en Søring

Lad gå, men —

FØR mange har det sikkert været en fornøjelse at læse arkitekt Ole Buhls artikel om Københavns trafikforhold i almindelighed og de herlige fremtidsprospekter, han kurtser til Søringen i særdeleshed. Det er blevet en smækbold med personer, der mener at alt var godt, er godt og vil blive endnu bedre — en sådan begejstring smitter, man strækker sig i stolen og påstår letlet ud: For en stakkelt stand!

FØR ikke desto mindre lyder Søringen stadig på uløste problemer, sine gode egenskaber og eventuelle ulemper vil til trods. Vi vil tro, at opgavens arkitektoniske konsulent, arkitekt Ole Nørgaard kan give os en udførelse, således at der bliver nye værdier til erstatning af, hvad der uvægerlig går tabt. Alligevel skal en urimelig mængde huse, færre ligesom stræder, der i dag er højt eftertragtede boligstrøg, og hvor de store boliger i uoverskuelig tid vil domine billedet. Og hvordan man har tænkt at løse krydsningerne ved broerne, er der endnu ingen,

der ved. Ikke ved nogen af dem kan man undgå at spærre med gader i forskelligt niveau — men hvordan?

Angående gennemsigtigheden over fra Gammel Kongens Vej vil vi også tro, at sagen er i gode hænder hos ingeniør Povl Løpse og arkitekt Ole Thomassen, men hvordan bliver forholdet mellem City Vest og de nye bydele på Amager? Amager-konkurrencen 1. premie tager sigte på en ny citydannelse af 10 kilometers længde ligger over søen, og selv om vi har ævnet ved at sige så langt ind i fremtiden, vil vi tro, at denne splittelse vil blive af det onde. Det må være rigtigere at lægge forholdene til rette således, at byens City kan vokse kontinuerligt i et bånd fra de nuværende centrumområder over på Amager og videre. Og lade det nuværende og denne fremtidige del af City må stadig befinde sig inden for sig selv op til den store aorta, som Ole Buhl rigtigt påviser.

FØR alle disse problemer er klarlagt, vil vi gøre vores herter til sien og ikke lade os besvære.

Buhl mente i en stort opsat artikel i Politiken at det var en enestående chance for byen at man havde mulighed for at føre den store biltrafik udenom, men så tæt på som langs Søerne. Politiken siger i lederen samme dag (under overskriften 'Samling om en Søring. Lad gå men...'), at opgavens arkitektoniske konsulent Ole Nørgaard kan give Søerne en udformning, så der føjes nye værdier til erstatning af, hvad der uvægerlig går tabt, men at der stadig er store problemer!

Ole Nørgaard var i 1962 også sekretær for Akademirådet som bad ham arrangere med Københavns teknikere, at Rådet fik en redegørelse for søringsprojektet. Der var et eller andet der kiksede for Nørgaard, i hvert fald fik Ole Thomassen en morgen på kontoret en opringning fra en lettere panisk Ole Nørgaard om, at nu var Akademirådet samlet. Han havde glemt at underrette os. (Eller var det Ole, der havde svedt det ud?). Vi rev nogle tegninger ned af tavlerne, satte os i en taxa, og improviserede en gennemgang for Rådet. Københavns Stadsarkitekt, den højt respekterede F.C. Lund, som antagelig var den der havde bedt om mødet, tog ordet og talte med overbevisning og styrke mod, hvad han anså for ren og skær vandalisme. Efter hans indlæg var der ikke stor talelyst, men jeg husker at Arne Jakobsen tog ordet og stilfærdigt gjorde opmærksom på, at han ikke delte Lunds opfattelse.

Lund var dybt oprørt over ideerne om særlige motorgader inden for byområdet og da navnlig over Søringsprojektet, og det var han længe før aviserne og den 'offentlige mening' anført af Politiken, kom til samme opfattelse.

Han anså vist nok specielt mig som djævelens/bilismens advokat. Stadsingeniøren støttede sig til mig i overordnede trafikale spørgsmål, og altså også hvad angik primærgadeplanerne og Søringen.

F.C. Lund og jeg fik en sidste konfrontation i CityVest-arbejdsudvalget. Der sad, udover Lund, Stadsingeniør, Økonomidirektør og Sporvejsdirektør (Vedel, Paldam og K.N. Andersen). Jeg havde forladt min stilling i kommunen og påtaget mig som konsulent at udarbejde en plan for det område foran på Vesterbro, som blev gennemskåret af Søringens forlængelse til Amager. Arbejdsudvalget skulle godkende mit budget, som bl.a. indeholdt løn til en ingeniør og tre arkitekter. Lund kom med en vrissen bemærkning om de tre arkitekter: De er jo bare til pynt!

Til et af de første møder i arbejdsudvalget tog vi i vores oplæg fat på problemet om karakteren af trafikken på en Søring: ville den hovedsagelig være transiterende, altså med mål og udgangspunkt alle andre steder end i City (som Larsen og Moltke mente), eller var den hovedsagelig cityrettet, som vi oprindeligt antog? Vores ingeniørmedarbejder Jørgen Vedel regnede på det og kom frem til, at den fremtidige trafik på Søringen for mere end halvdelen ville være City *uvedkommende*. Vores resultat blev fremlagt for arbejdsudvalget i oktober 1965 i et lille trykt hefte med en iøjnefaldende forside: Fremtidige Trafikstrømme omkring City Vest. Hefte indeholdt en diskussion af, og skitser til, hvordan transittrafikken kunne fjernes fra Søringen. Mulige løsninger kunne være andre forbindelser længere mod vest, eller, i fald det ville vise sig umuligt så en fuldstændig adskillelse af lokaltrafik og

transittrafik ved at lægge den sidste i tunnel. Herved ville indgreb i Søerne helt kunne undgås.

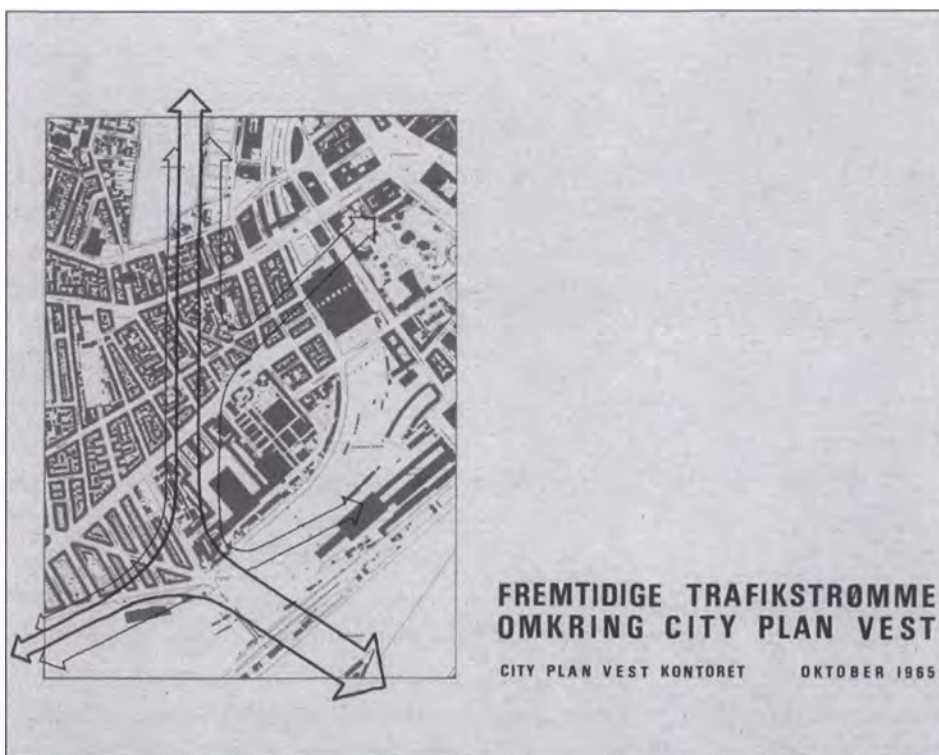
Stadsingeniør Poul Vedel blev ikke særlig glad. Nye ideer ville forstyrre den igangværende projektering og forvirre politikerne. Da vi måtte vedgå, at den ene eller anden udformning af Søringen ikke ville have afgørende indflydelse på City Vest projekteringen, fik vi besked på at koncentrere os om det, vi var blevet hyret til, og så i øvrigt holde bøtte. Ikke med så ligefremme ord: Vedel fastslog, uden protester fra udvalget - Vedels autoritet var stor - at 'fra nu af ville udvalget ikke tale mere om Søringen'. Han henstillede at rapporten forblev inden for kontorets vægge, og at fremtidigt materiale til udvalget fik en mindre færdig, mere skitse-mæssig karakter. Hvad der fik vores arkitekt, Knud Rasmussen, til i en syrlig tone at anmode om retningslinier for 'hvordan vi *så* skulle udforme vores materiale. Men det fik han nu ikke noget svar på.

Vedel var bange for, at dét ville ske som faktisk skete: Da vores ingeniør, Jørgen Vedel (og Knud E. Rasmussen), et par år senere forlod os (i protest), overgav han rapporten til redaktør Torben Krogh ved 'Information', som gjorde 'den hemmelige rapport' til en god historie i sit blad.

I maj 1968 tog Københavns Borgerrepræsentation fat på den endelige og afsluttende behandling af Søringeprojektet. Borgerrepræsentationen var ikke ukendt med sagen som jo havde været undervejs siden 1962, og Søringen var allerede besluttet i princippet. Men nu forelå der et, i samarbejde med havearkitekt Ole Nørgaard, detaljeret udarbejdet skitseprojekt. Udvalgsbehandling i Byplan- og Trafikudvalget var overstået, nu gjalt det den endelige vedtagelse.

Den ledende 'pynt' på CPV-holdet var Knud E. Rasmussen, bistået og senere afløst af Jørn Loldrup, Henrik W. Jensen, Kaj Gråbøl og Peter Rasmussen. På ingeniørsiden var det Jørgen Vedel, som blev bistået (og afløst) af Claus Löschenkohl, Mogens Büllmann og Ole Bauder Jensen.

Der var - meget - delte meninger om projektets berettigelse, men Steen Eiler Rasmussen skrev i et indlæg i Politiken (18.2.1969) om Saltholm Lufthavnsprojektet 'Før den store beslutning': Man har i Danmark meget dygtige teknikere, når det drejer sig om byplan og trafikplanlægning. Det viste den nylig offentliggjorte plan, City Vest'. Det var et skulderklap, og det lignede.



Ved aftenens begyndelse forelå der indstilling fra udvalgets flertal - Socialdemokrater, Konservative og Venstre - om at vedtage forslaget, mens Radikale, VS, SF og DKP ikke kunne tilslutte sig.

Udvalgsbetænkningen byggede bl.a. på prognosemateriale fra Stadsingeniørens prognosehold. Både CV-holdets rapport og Larsen og Moltkes arbejde lå velforvarede i Stadsingeniørens skuffe.

Egon Weidekamp, formand for Byplan- og Trafikudvalget, indledte sin tale med et forbitret opgør med den behandling den københavnske presse havde givet sagen i de foregående måneder.

'I særlig grad har Politiken påtaget sig lederskabet af felttoget mod Søringen' begyndte Weidekamp og fortsatte med ord som: 'med omtrent daglige hetzartiker', 'den førte pressekampagne har ikke nogen seriøs hensigt', 'den groveste form for sensationsjournalistik', 'det rene skinbarlige misbrug af de frie ord', 'prostituering af begrebet pressefrihed', og endelig 'hensynsløs forførelse af læsernes selvstændige vurderingsevne'.

Om Weidekamps eget partiblad hed det: 'Der må være grænser for, hvor langt ned det perfide plan et blad som Søndags Aktuelt kan bevæge sig med anstændigheden i behold'.

Den efterfølgende debat foregik i mere urbane vendinger. Men Weidekamp *var* vred og forblev vred til den bitre ende, og forsøgte et par gange at anvende forretningsordenens bestemmelser til at lægge sten i vejen for modstanderne.

Den konservative ordfører Flemming Grut talte mere lavmælt, men ikke mindre stærkt. Han koncentrerede sit indlæg mod de kolleger, arkitekter og planlæggere, som mente at 'de retningslinier for cityudviklingen, som vi her har fastlagt... som kernepunkter i vor planlægning helt enkelt er dem vederstyggelige. De ønsker ikke, at Københavns centrum skal forblive det absolutte tyngdepunkt for administration, kulturliv, erhvervsliv, finans... Det kryber dem ned ad ryggen ved tanken om, at man her skal konsolidere ting, der hører med til et samfundsbillede, som i deres øjne er håbløst traditionsbundet, autoritært'.

Peder Boas Jensen, arkitekt og byplanlægger, talte på VS-gruppens vegne som den første af opponenterne. Han var også den person mod hvem Gruts angreb særlig var rettet, men det ændrede ikke noget i hans stilfærdige, næsten imødekommende facon. Han beskrev en række nye teorier og metoder, som København blot ikke havde nået at efterforske og drage nytte af:

— Økonomi og fysik hænger sammen. Det nytter ikke at tegne planer, hvis økonomien ikke tillader deres udførelse.

— Det er fjollet at bygge veje, hvor der ikke kommer by, og omvendt. Og det er fjollet ikke at udtynde byen, der hvor vejnettets kapacitet er begrænset.

— Der er udviklet en fornem prognoseteknik. Grundlaget for at beslutte store trafikinvesteringer kan forbedres.

— Det er gået op for folk, at trafik kan være generende. Den støjer, den forpuster luften, og den er farlig.

Teorierne vil, når de er trængt igennem, sandsynligvis medføre, at statens tilskudspolitik må ændres. Dette har flertallet desværre ikke indset.

Debatten varede i adskillige timer. Peder Boas Jensen afsluttede sine indlæg med at sige om Flemming Grut: 'Jeg tror, han har ret et langt stykke. Det vi diskuterer i aften, er ikke kun Søringen. Søringen er en detalje. Det, der i virkeligheden er tale om er to modstående opfattelser af byen, hvordan den skal fungere, hvordan folk skal færdes i den. Jeg tror også hr. Grut har ret i, at de opfattelser vi hver for sig måtte repræsentere kun i ringe grad bygger på viden, og i meget høj grad bygger på ideologier eller fordomme. Så langt vil jeg meget gerne give hr. Grut ret.

Så ville jeg bare gerne, om vi kunne komme lidt videre, om hr. Grut også kunne give mig ret i, at vi trænger til debatter og trænger til undersøgelser, som kunne udvide vor viden, og som måske kunne fjerne nogle af vore respektive fordomme'.

Udvalgsflertallets indstilling blev vedtaget med 34 stemmer imod 17. Man fornemmer ved læsningen af det stenografiske referat, at sejrsglæden hos flertallet var behersket. Der var tvivl og usikkerhed langt ind i de 34's rækker.

Forsamlingen var under indtryk af at dette var beslutningen. Boas' meddelelse tidligere på aftenen om at mindretallet agtede at appellere til Trafikminister Ove Guldberg blev næppe tillagt nogen betydning.

4.7 De Store Trafikinvesteringer. Overmod og nedtur

1960'erne var de fede år efter de magre. Levevilkår forbedredes, bilimport satte rekorder, og billig benzin satte skub i trafikken. Motor- og benzinafgifter samledes i Vejfonden, som Vejdirektoratets embedsmænd strøede ud over landet til store, og navnlig små vejbyggerier. Tanken om det store motorvejs-H kom til verden. I hælene på vejplanerne fulgte planer om nye faste forbindelser over indre og ydre farvande: Storebæltsbro, Farøbro, bro over og tunnel under Øresund, og bro til Femern.

Inden for Københavnsegnen udarbejdedes planer for en storlufthavn på Saltholm med tunnel til Amager, og der skitseres en storslået vision om en Ørestad, en dansk-svensk regionalby på begge sider af Øresund.

I 1961 afgav som nævnt det statslige 'Trafikøkonomiske Udvalg' betænkning hvor udbygningsplaner for hele spektret af kommunikation, fra televæsen til luftfart blev vurderet og omsat til investeringskroner, ligesom der var opstillet retningslinier for en prioritering. Udvalget satte investeringer i det københavnske trafiksystem højest på ønskesedlen.

Næste skridt var at Folketinget vedtog 'Lov om Hovedlandeveje', hvorefter landets vigtigste veje, herunder de københavnske primærgader, blev overtaget af staten. Hermed var kommunernes indflydelse på det overordnede trafiksystem for biler (ligesom det i forvejen var for baner), i sidste ende reduceret til at sige ja (i ekstreme tilfælde: nej) til Trafikministerens og Folketingets beslutninger, samt til efter ministerens anvisning at foretage projektering og udførelse af efterfølgende anlægsarbejde.

I henhold til denne Hovedlandevejslov gav ministeriet i 1964 bemyndigelse til projektering og anlæg af Lyngbyvej og Hareskovvej, samt projekteringsbemyndigelse (men altså endnu ikke besked om anlæg i marken) til Søringen og til Vestmotorvejens indføring til Københavns bymidte. Endvidere blev der i 1961 vedtaget planer for S-baneudbygning, med forlængel-

se af eksisterende, og anlæg af nye radiære linier. Det blev i 1967 fulgt op med vedtagelse af et meget omfattende system af tunnelbanelinier.

City Plan Vest var kommunens eget foretagende. Det omfattede en totalombygning af det inderste Vesterbro, med indpasning af en tunnelbanelinie, samt en udfletning mellem den fra vest kommende motorvej og Søringens forlængelse gennem Vesterbro til Amager. Projektet var færdigt i 1968.

I det år nåede de københavnske trafikale aspirationer deres højdepunkt. Forude ventede olie- og valutakriser, og almen konjunkturtilbagegang.

I 1968 skiftede regeringen kulør, fra det kortlivede S-SF 'arbejderflertal' under J.O. Krag til en VKR-regering under Hilmar Baunsgaard. Ove Guldberg blev trafikminister. Ud fra betænkningen 'De Store Trafikinvesteringer' lod han udarbejde en Hvidbog om kommende trafikinvesteringer baseret på en årlig tilvækst af BNP på så meget som 4%, med afskaffelse af automatisk vejfunds-refusion, og forslag om at hovedstadskommunerne selv skulle bidrage til store vejanlæg. Derved sparede han på de små, lokale veje - og på vejene i København, hvad der næppe var ham ukært - til fordel for store anlæg: motorveje, broer og tunneler ude i landet.

Men Finansministeren fandt ud af at statens finanser var i nød. Bremserne blev slået i til de blokerede. Den ambitiøse Saltholm lufthavn som Folketinget havde vedtaget, blev igen opgivet.

I Københavns Kommune var sparehøsten særlig rig: Foreslåede tunnelbaner under Brogaderne og Indre By, Lyngbyvejens indføring fra Hans Knudsens Plads, Hareskovvejens indføring inden for Bispeengbuen, Vestmotorvejens sydlige indføring, og endelig Søringen og dens fortsættelse til Amager, og dermed også City Plan Vest. I de følgende år blev 'decentralisering' og 'opretning af det skæve Danmark' ledende temaer. Det resulterede, som tidligere departementschef Henning Strøm har fremhævet, i en deroute for Hovedstaden.

I 1960'erne og 1970'erne mistede Københavns Kommune halvdelen af sine arbejdspladser og en trediedel af sine beboere. Det dæmpede naturligvis trafikken - og satte København i stå.

5. Om 3 Byplanafdeling (Generalplanarbejder)

5.1 København mangler stadig...

'KØBENHAVN MANGLER STADIG EN GENERALPLAN', stod der, med store røde bogstaver, på en to meter lang papirstrimmel som Flemming Teisen satte op øverst på væggen i det rum på Vartov, hvor han og jeg sad i de tidlige forårs måneder i 1945. Vi var 'lånt ud' til Peter Bredsdorffs nystartede Egnspanhold, som stadsingeniør Olaf Forchhammers bidrag til det mandskab, der i øvrigt sad i Stormgade 12 (i Byplanlaboratoriets lokaler), hvor der endnu ikke var blevet plads til os. Da vi efter endt Egnspan vendte tilbage til vores pladser på Københavns Rådhus, fulgte strimlen ham, den hang på hans væg, iøjnefaldende, og til nogles irritation. Generalplan var et begreb, som nogle af Byplanafdelingens ansatte talte om og havde i hovederne, men det havde ellers ingen plads i systemet.

I 'Københavnske Generalplantilløb' (Note 26) er der berettet om to forskellige initiativer, indbyrdes uafhængige, og udgået fra to sæt meget forskellige hoveder. Det ene var Olaf Forchhammers udspil i 1942: et forslag om styrkelse og omorganisering af Byplankontoret, med ham selv, Olaf, i spidsen for (hvad man kunne kalde) en genoplivning af planlægningstraditionen fra århundredets begyndelse, med international byplankonkurrence og daværende stadsingeniør A. Bjerres byplanindsats. Forchhammers tanker gik nu nok, uden at det blev sagt, mest på planlægning for *udvidelser* af kommunens område, omegnsplanlægning. Forslaget om styrkelse af Byplankontoret blev gennemført, lige efter krigens ophør, i 1946. Men styrkelsen indskrænkede sig nu til oprettelse af tre nye afdelingsingeniørstillinger til tre, der længe havde fungeret som ledere. Forchhammers vision om at han personlig skulle lede planlægningen blev forkastet af Administrationskommissionen, som indså, at det ville være ensbetydende med en deling af Stadsingeniøreembedet. Så det blev der intet af - i Forchhammers tid.

Det andet initiativ udgik fra Vartov-gruppen af yngre medarbejdere, men det blev svækket af, at Teisen og jeg nu var fuldtids medarbejdere hos Peter Bredsdorff, ligesom Blixencrone Møller og Hans Döllner, omend i mindre omfang, blev optaget af egnspanarbejde.

Først da Forchhammer i 1951 var gået af og Poul Vedel søgte stillingen, skete der noget. En markant leder af Generalplanafdelingen blev ham påtvunget gennem en konspiration mellem (antager jeg) Steen Eiler Rasmussen, arkitekt Flemming Grut, konservativt medlem af Borgerrepræsentationen og den nye kommunistiske borgmester Johannes Hansen. Denne overmanding af Vedel fik eftervirkninger. Den var, tror jeg, med til at farve hans senere holdning til en styrkelse af Generalplangruppens placering i systemet.

Men - påtvunget eller ej - under Peter Bredsdorffs milde, men faste ledelse kom en Generalplanskitse til verden, og Poul Vedel tog den til sig som sin egen.

I de foregående afsnit er beskrevet en del af de arbejdsopgaver, som et mandskab af beskeden størrelse overkom i årene op til og efter Borgerre-



Peter Bredsdorff (1913- 1981)
arkitekt, leder af Generalplan-
afdelingen 1952 -1954

*'Men trods de regelmæssige ajour-
føringer af den Storkøbenhavnske
planlægning har Københavns Kom-
mune af samlet planlægning stadig
kun den gamle, nu i flere henseen-
der forældede generalplanskitse og
ingen ajourførte generalplanmæs-
sige målsætninger'*

*(Peter Bredsdorff i 'Byplan'
5/1974).*

*Vedel gav os aldrig nogen forklar-
ing, og det afkølede vores ellers
gode og problemfri forhold til ham.
Der var imidlertid en forklaring. I
sin høje alder fortalte han mig, at
han havde indstillet en af os - han
kunne ikke huske hvem, som han
sagde, med en krusning i mundvi-
gen - men i et møde med direktør
Abrahamsen havde han fået at
vide, 'at det kunne der ikke blive
tale om'. Punktum. Som forklaring
kan tjene, at det var i den kolde
krigs tid.*

præsentationens 'tagen Skitsen til efterretning'. Vi blev tyndet af en stor mængde problemsager, som den opmærksomme og effektive Ole Iversen siede fra den brede strøm af bygge- og andre sager, der gik igennem Byplankontoret. Dernæst var der en vifte af opgaver af mere generel karakter, som vi nødvendigvis måtte tage op af faglige grunde, og andre som havde høj politisk prioritet.

Hvad vi aldrig fik pusterum og overskud til var at videreudvikle og ajourføre Skitsen. At bearbejde den i bredden, så der blev sammenhæng mellem retningslinierne for den fysiske udvikling på den ene side og byens bolig-, erhvervs- og økonomipolitik på den anden. Og i dybden og detaljen, så Skitsens vage anvisninger blev operationelle, altså praktisk anvendelige ved sagsbehandlingen. Den ganske omfattende uddybning og videreførelse af skitsen som vi præsterede i forbindelse med forelæggelsen i GP-Fællesudvalget blev aldrig nyttiggjort.

København manglede -stadigvæk - en Generalplan.

5.2 Nyorganisering

I 1960 skulle Byplankontoret have ny chef, 'Mugge' Henningsen skulle pensioneres, og stillingen blev opslået. Flemming, Ole og jeg drøftede indgående om vi skulle søge jobbet som byplanchef. Ulemperne var iøjnefaldende, nemlig den administrative side af byggesagsbehandlingen. Forde- len ville bestå i, at der efter vores mening lå nogle personalemæssige res- sourcer og ventede på en omorganisering. Der sad adskillige gode folk som måtte kunne inddrages i planlægningsarbejdet. Byplanafdelingen kunne forvandles til Generalplankontoret, planlægningsarbejdet kunne få en lidt rimeligere status i systemet.

Vi besluttede at søge alle tre, ingen af os var særlig forhoppede. Under en af Vedels små visitter i afdelingen lod han os vide at han havde tænkt at indstille én af os til stillingen. Så vidt så godt. Da stillingsbesættelsen blev kendt viste det sig, at den hidtidige leder af Byggesagsafdelingen, den særdeles kompetente og vellidte Jens Laulund Rasmussen blev udnævnt. Han havde på forhånd ladet os vide, at han i sin ansøgning havde frabedt sig at påtage sig ansvar for generalplanlægningen.

Det var temmelig mærkværdigt, men vi følte os lidt lettede. Bygge- sagsadministrationen var ikke det, vi længtes efter at blande os i. Og med Laulunds klausul i ansøgningen havde vi et udgangspunkt for et nyt frem- stød for bedre arbejdsvilkår for det arbejde vi var interesserede i.

Nu var det på tide at udarbejde oplæg til Stadsingeniør og Borgmester om generalplanarbejdets problemer og med forslag til løsning.

Vi gjorde opmærksom på en række svagheder som hæmmede vores arbejde:

- underbemanding i forhold til arbejds mængden,
- snævre og belastende lokaleforhold,
- placering i bunden af rangordenen i Direktoratet, uden nogen formel chef siden Bredsdorff forlod os 5 år tidligere,

Og alligevel havde vi funktion, ansvar og forpligtelse som uofficielt stabsorgan for Stadsingeniør og Borgmester.

Borgmester Estrup lyttede opmærksomt, og anmodede Stadsingeniøren

om snarest at fremkomme med forslag til omorganisering af Byplankontoret med henblik på en styrkelse af generalplanarbejdet. Der blev nedsat et internt udvalg med chefen for Fælleskontoret Knudstrup, byplanchef Laulund og Teisen, med Ole Thomassen som sekretær. Ole udarbejdede en redegørelse for Direktoratets udvikling siden oprettelsen i 1925. Indsamlede materiale om generalplanlægningens indpasning i administrationerne i Amsterdam, Oslo og Stockholm, og Teisen forelagde i udvalget et forslag om at sidestille Generalplanenheden med de øvrige kontorer under Stadsingeniørens Direktorat, altså med samme status som Vejkontor, Kloakkontor, Stadsgartnerens kontor, Byplankontor og Fælleskontor, samt at der blev oprettet de tilsvarende chef- og afdelingslederstillinger, og endelig at der blev skaffet kontoret mere plads. Det var stærke krav, men der var almindelig forståelse for vores trængte situation og for kravenes rimelighed.

Men Vedel ville ikke høre tale om kontorstatus. Vi fik bedre pladsforhold, nemlig for vores prognosehold (som havde Vedels store interesse). Vi tre fik en afdelingslederstilling hver og Teisen fik titel som 'planlægningschef', men vores afdeling forblev en underafdeling under et Kontor under et Direktorat under Magistratens 4. Afdeling. Og Estrup fik aldrig den redegørelse han havde bedt om.

Så kom kommunevalget i 1962, og Wassard blev vores politiske chef. Foran er der berettet om de regelmæssige samarbejds møder med Wassard, og om den gode stemning der herskede. Foreløbig belastede vi ikke møderne med vores interne problemer. Vedel formåede længe at få småbemærkninger fra vores side slået hen som uden betydning.

Wassards iver for at opnå resultater, helst på alle fronter, betød imidlertid en væsentlig forøgelse af presset på vores afdeling. På et tidspunkt var arbejdspresset blevet så stort at vi måtte sige fra: der var opgaver som vi ikke havde kapacitet til at tage op. Teisen udarbejdede en liste over presserende opgaver, og prioriterede dem i plusopgaver, som vi arbejdede med, og minusopgaver som vi måtte lade hvile. Én af de prominente minusopgaver var ajourføring af Generalplanskiten, en anden var City Vest-planen. Om denne sidste havde Borgerrepræsentationen allerede fået et første oplæg, en ret detaljeret skitse og en flot lille model, som havde været stillet frem i salen. Og Borgerrepræsentationen havde ønsket dette arbejde sat i gang. Men med det vi havde på vores tallerkener da Wassard 'took office' og det der siden var kommet til, var der ikke kraft til mere. Det med City Vest var Wassard ked af, 'Hvad gør vi så?'. Jeg slumpedes til i spøg at sige, 'giv mig en pose penge, så skal jeg gå ud i byen og klare den sag'.

Teisen fortsatte presset på Vedel, Estrup fik jo aldrig sin redegørelse, og nu afslog Vedel blankt at drøfte sagen med os. Men vi, og ikke mindst Flemming, var stædige. Han tog fat på at revidere og afpudse vores reformtanker i 'Notat vedrørende organiseringen af Københavns generalplanlægning. November 1963'. Og her gav han skruen en omgang.

Notatet beskriver - ret detaljeret - de opgaver der påhviler '3. Byplanafdeling (Generalplanarbejder)' (sådan var vores formelle betegnelse). Gør status over 10 års arbejde. Gennemgår dernæst presserende arbejdsopgaver og deres prioritering. Endelig analyseres Direktoratets organisatoriske

opbygning, og sluttelig stilles forslag om den logiske og nødvendige reorganisering. Kort fortalt bestod forslaget i at vores afdeling skulle ændre status til kontor. Det havde vi sagt før, men så kom at Generalplankontoret skulle placeres som stabsorgan for Stadsingeniøren og som sekretariat for 'Overingeniørmødet', og endelig: Generalplankontorets leder placeres som vicedirektør, altså som stedfortræder for Stadsingeniøren.

Det var stærk - og selvbevidst tale! Notatet må have vakt opsigt - og moro - på det efterfølgende overingeniørmøde. Hvordan notatet blev overbragt borgmesteren, husker jeg ikke, men at han må have fået det, fremgår af hans memoirebog: 'Det Søde Og Det Sure. 35 År På Københavns Rådhus'. Forslaget hørte efter Wassards mening så absolut til 'det sure'. Vi tre betragtede forslaget som en nødvendig manifestation, men det stod os klart at det ikke blot var endnu et debatindlæg. Det var indvarslingen af en skilsmisse.

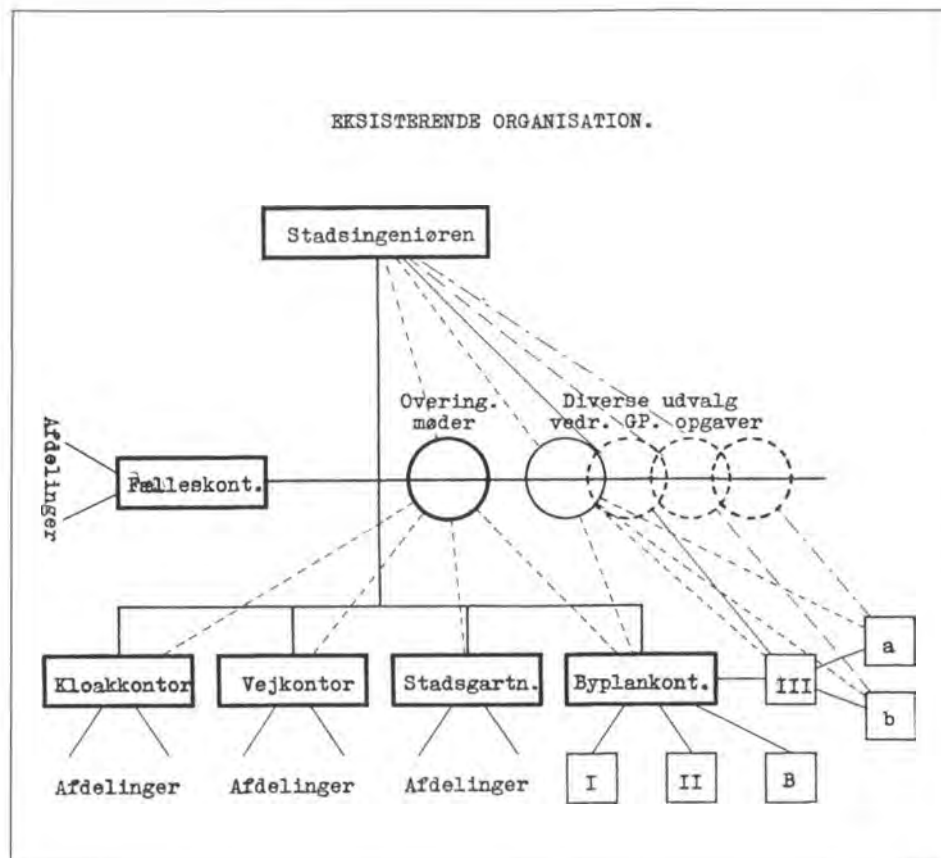
Året efter, i 1964, ryddede Ole sit bord for - efter at have suget på labben nogle måneder - at overtage et docentur i byplanlægning på Kunstakademiets Arkitektskole. Jeg var i færd med at finde ud af hvor jeg kunne finde et nyt arbejde. Jeg meddelte Vedel i et personligt brev at jeg ønskede at undgå at vores gennem så mange år opbyggede gode samarbejde og personlige forhold skulle blive ødelagt, og derfor var på vej ud.

Af STEEN EILER RASMUSSEN



'Når Københavns Borgerrepræsentation har beæret mig med en 'Absalon' som en påskønnelse for en særlig fortjenstfuld indsats for byen København, har det fået mig til at spekulere over, hvad det egentlig kan være jeg har gjort. Jeg har været ansat i seks år i kommunens byplanafdeling, men kom til den samme erkendelse som andre efter mig, at det ikke var muligt at udrette noget der. Og efter at jeg kom derfra, har min indsats vel væsentligst bestået i kritik af byens styre og byplanlægning'.

(Steen Eiler Rasmussen, ved indledningen til en forelæsningsrække med titlen 'København, en by i splid med sig selv gennem 800 år', 1966).



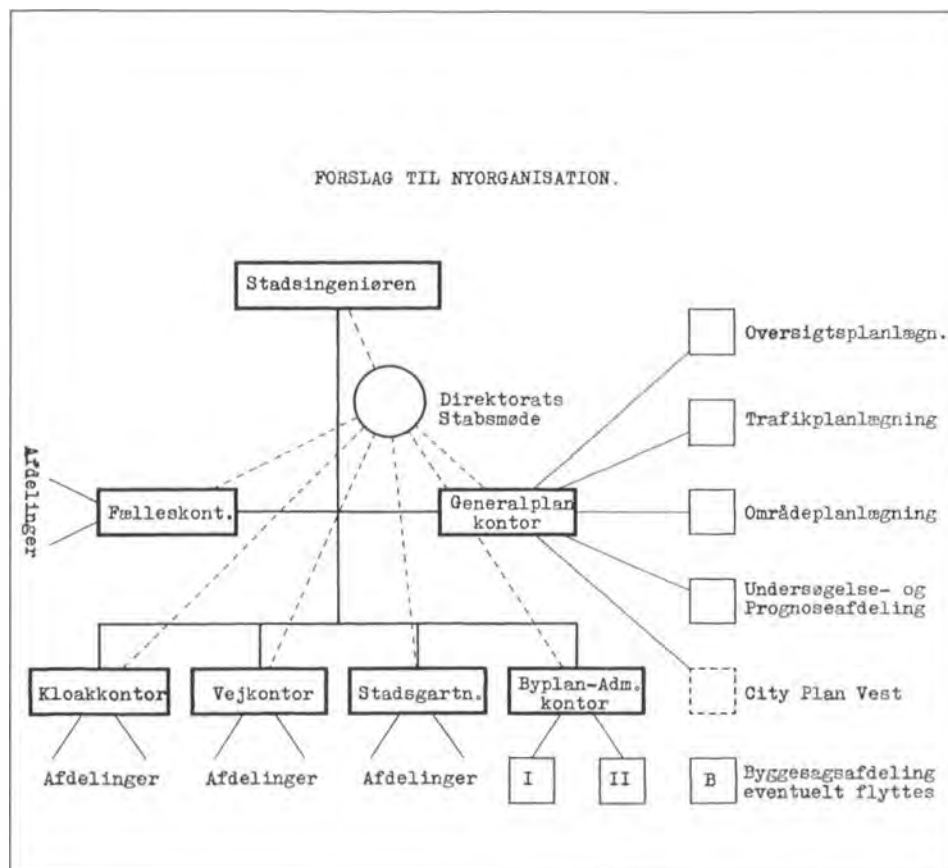
Stadsingeniørens Direktorats organisatoriske opbygning.

Generalplanenheden skjuler sig i boksen mærket III, med en underdeling i a. og b. for henholdsvis Ole Thomassens og min afdeling. Diagrammets forbindelseslinier anskueliggør vores afdelings relationer til udvalg inden for og uden for rådhuset: Statens lokaleudvalg, Vejplanudvalg (under Vejdirektoratet), Tunnelbaneudvalg (under DSB), Generalplanfællesudvalget.

Det var altså forbindelser udenom vores formelle overordnede, byplanchefen. Vi fungerede som Stadsingeniørens sekretariat.

Vores arbejdsområder berørte i sine konsekvenser alle Stadsingeniørens øvrige kontorer. Til trods herfor havde vi ikke adgang til Direktoratets interne koordineringsorgan, det månedlige Overingeniørmøde. Essensen af vores kritik var, at bundplaceringen i det formelle hierarki gjorde vores røst spag og uden gennemslagskraft, inden for såvel som uden for Rådhuset.

Men ordningen passede Poul Vedel særdeles godt. Den gav ham anledning til tæt kontakt med generalplanholdet, som tænkte tanker og støbte kugler. Den proces ville han



gerne deltage i. Han bidrog vel ikke så meget, men kunne kende en god idé, når han så én. Og så undgik han, at nogen kunne modsige ham med vægt og genklang. Han kunne uantastet indehave rollen som stadens bybygger.

Forslaget til nyorganisation var Flemming Teisens (og vores) logisk konsekvente løsningsmodel - efter adskillige forgæves forsøg på at få Vedel i tale om mere beskedne, og, forekom det os, helt uproblematisk forslag der nøjedes med at sidestille generalplanenheden med de fire eksisterende kontorer. Særlig kontroversielt var naturligvis ideen om at Generalplankontorets chef (en arkitekt!) skulle fungere som Stadsingeniørens stedfortræder. Det var Flemmings pynt på kagen, og den definitive provokation!

Næsten til den sidste tilspidsede konflikt opretholdt vi, og måske nok specielt jeg, et godt og nært forhold til Vedel. Han havde været os en god chef. Han lyttede, fulgte i reglen vores råd og belønnede vores anstrengelser med liberale tildelinger af kurser og deltagelse i danske og udenlandske faglige begivenheder. Hans særlige opfattelse af vores sidste forslag slap ud, da han i ét af sine sjældne helt åbenhjertige øjeblikke, og uden at skjule sin bitterhed sagde til mig: Det I vil, er jo at sætte mig på et sidespor!

Den model for løsning af et intrikat internt problem i Direktoratet - ved eksternalisering - fik Vedel igen brug for et par år senere, da der opstod vanskelighed med trafik prognosearbejdets finansiering og fremtidige placering. Det blev der berettet om foran (afsnit 4.4).

Kort efter fik jeg gennem Vedel et tilbud fra Borgmesteren om den pose penge til en City Vest-planlægning som jeg engang havde spøgt med. Dét havde jeg godt nok ikke ventet. Men glad blev jeg. Jeg skrev et kontraktudkast med opgavebeskrivelse og økonomi, og fik det med få rettelser accepteret. Mit arbejde skulle følges af et City Plan Vest-udvalg med Urban Hansen, Willy Brauer og med Wassard som formand, og under udvalget et arbejdsudvalg med F.C. Lund, Jørgen Paldam (Økonomidirektør), K.N. Andersen (Sporvejsdirektør), og med Vedel som formand.

5.3 En ny begyndelse

Wassard havde i længere tid været genstand for indgående og detaljeret avis kritik for sin håndtering af byplanlægningen, fra, som han skriver i sin erindringsbog '...stærkt venstreorienterede planlæggere, rettet mod myndighederne, kraftigt støttet af Politiken og Information'. Ole Thomassens afgang og dørmæk i form af en kronik i Politiken, skærpede tonen i debatten. Wassard var tvunget til at foretage sig noget. Han havde (som foran berettet i afsnit 3.3.) fået øje på Kai Lemberg som en mulig fremtidig leder. Flemming Teisen nærmede sig pensionsalderen, og Wassard havde brug for en person med en vis pondus og anseelse. Og det havde Lemberg allerede, omend ikke lige på byplanfeltet. Lemberg var villig til at prøve, først på halv tid, så heltids som 'kommitteret', og nu kom så prøven. Ole og jeg (vi sad nu i mine nye lokaler i Skelbækgade) rådede ham fra at acceptere en placering *under* Vedel. Men det krav havde Wassard det meget svært med. Vedel var helt og fuldt og firkantet imod. Wassard var meget glad for Vedel, og meget solidarisk med ham. Men med Lembergs efterfølgende opsigelse i hånden gav Wassard sig. Lemberg fik sit Generalplandirektorat, store nye lokaler på hjørnet af Strøget og Kristen Bernikowsgade, et rummeligt budget med plads til dobbelt så mange medarbejdere som vi havde haft.

Lemberg løb ligesom vi ind i vanskeligheder. Det medførte til slut at hans direktorat blev trukket ud af Magistratens 4. Afdeling og lagt ind under Overborgmesteren. Lembergs problemer antog helt andre proportioner, bl.a. fordi det nu drejede sig om en synlig direktør og en selvbevidst Overborgmester, Egon Weidekamp. Den historie skal ikke berettes her, men den kan, sammen med den foregående, rejse spørgsmålet: Hvorfor har det været så vanskeligt igennem så mange år for Københavns Kommune at drage fornuftig nytte af disciplinen byplanlægning? Der kan nævnes adskillige forhold.

Den uhørt kraftige og hurtige ændring af borgernes antal og erhvervslivets karakter fra 1950'erne og fremefter havde angrebet økonomien og stillet komplicerede krav om justering og nytænkning.

Den særlige konstruktion af bystyre og administration gav stivhed og hæmmede overblik og konstruktiv indsats.

Fraværet af en legitim og handlekraftig ledelse af Københavnsregionen gjorde overordnet planlægning i kommunen til et frustrerende hasardspil. Jeg har ikke noget endegyldigt svar, men nogle funderinger over de mest iøjnefaldende hindringer.

6. Hvorfor var det så vanskeligt?

6.1 Den københavnske magistratsordning

Borgerrepræsentanter efterlyste i årene efter krigen gentagne gange 'en Generalplan'. Da den så blev en realitet i form af 'Skitsen' blev den behandlet i Generalplan-fællesudvalget gennem en lang serie møder strækkende sig over fire år, og det var fra politikeres og teknikeres side seriøst arbejde. Der var både her og i Borgerrepræsentationen stor forståelse for og villighed til at bruge dette nye styrelsesværktøj. Ikke alene måtte de fysiske planer afstemmes med de økonomiske muligheder, men der var jo også flere rent fysiske sagsområder, der blev administreret under andre magistratsafdelinger end 4. Afdeling. Mest 'fysisk' indflydelse havde Overborgmesteren, som stod for planlægning og gennemførelse af saneringsvirksomheden i de 'usunde' bydele og for køb og salg af kommunale ejendomme, herunder pålæggelse af servitutter. Overborgmesterens aktive indsats for udnyttelsen af alle ledige arealer i Kommunen, herunder Vestamager taler for sig selv.

Men problemet med en generalplan var, at den kommunale administration som skulle omsætte tanker om koordinering og afstemning hen over grænserne mellem magistratsafdelingerne var helt anderledes gearret, nemlig til en hierarkisk opbygget beslutningstagen strengt inden for magistratsbestemte rammer. Alle rutiner, tankegange og rygmærksreaktioner var afstemt efter vertikale kanaler. Horisontalt samarbejde var risikabelt, krævede politisk rygdækning fra gang til gang.

Ole Iversen udarbejdede i 1974 som vicekontorchef i Generalplandirektoratet, et 'Arbejdsnotat. Administration af fysisk planlægning'. Han beskriver her 'Skitsens' betydning på denne måde: 'Skitsen tages til efterretning i Borgerrepræsentationen den 8. maj 1958. Dette betyder i praksis, at Magistratens 4. Afdeling er forpligtet over for Borgerrepræsentationen til at overholde denne som arbejdsgrundlag, mens kommunens øvrige administration som helhed ikke er bundet af afgørelsen'. Med andre ord: I det omfang de øvrige magistratsafdelinger og borgmestre nærede afvigende planer kunne de henholde sig til Bestyrelsesvedtægtens 8: 'For øvrigt bestyrer hver Borgmester selvstændigt og paa sit eget Ansvar alle i hans Afdeling henlagte Sager og udfærdiger de af ham tagne Beslutninger under sin Haand. Ingen af vedkommende Borgmester saaledes afgjort sag kan indankes for den samlede Magistrat'.

I 'Skitsens' Efterskrift står der: 'For at sikre, at der er en rimelig relation mellem det teknisk ønskelige og det økonomisk mulige må der derfor under planlægningsarbejdet søges kontakt ikke alene med de tekniske organer, men også med kommunens økonomiske ledelse'. Det var en gentagelse af 1945-Administrationskommissionens anbefalinger (Note 26). Den anbefaling resulterede i, at en af Overborgmesterens økonomer blev flyttet til Byplanafdelingen, men det medførte ikke noget samarbejde. Generalplanskitsens - af Borgerrepræsentationen tiltrådte - anbefaling gav sig heller ikke nogen praktiske udslag.

Byplanloven af 1938 gjalt også for byens havnearealer. Borgmester for 4. Magistratsafdeling fra 1938-1946, Arne Sundbo, forsøgte at fastslå, at sådan forholdt det sig efter denne lovs ikrafttræden. Men (ifølge Ole Iversen) fik det ingen indflydelse på sagsbehandlingen.

6.2 Fremmede magthavere

Københavns Kommune har i en række vigtige sagsforhold ringe eller ingen indflydelse på hvordan der planlægges og administreres.

Københavns Havnevæsen er en selvejende institution, der kontrollerer en væsentlig del af byens front mod vandet, og er ejer af meget store arealer, som kun for en mindre del har egentlige havneformål. Københavns Havnevæsen er grundlæggende et ejendomsselskab med havneaktivitet som biaktivitet. Havnevæsenet drives som et forretningsforetagende, og Københavns indflydelse har aldrig haft afgørende betydning for dispositioner af byplanmæssig interesse, for eksempel vedrørende mulighederne for at forbinde byens Sjællandsside med Amager.

Københavns Lufthavn ligger uden for kommunens område, den er en selvstændig institution, under Trafikministeriet, og i sidste ende underlagt Folketingets bestemmelser og bevillinger. Men lufthavnen øver gennem sin funktion, sin trafik og støj, betydelig indflydelse på byen, som ingen indflydelse har på dispositioner eller fremtidsplaner.

S-banesystemet, nærbanerne som binder hovedkommunen sammen med 'Fingerbyen' i omegnen, sorterede under Trafikministeren og Folketinget. København har igennem årene haft et samarbejde med DSB om etatens fremtidsplaner, men den afgørende bestemmelsesret beror i Folketinget.

Primærgadenettet, det overordnede vejsystem i kommunen, var i vejfondæraens tid afhængig af de i Vejloven stipulerede tilskud til anlægsomkostningerne. Primærgaderne blev senere en kortere overgang benævnt 'hovedlandeveje' og fuldt ud statsfinansierede. Københavns Kommune havde medbestemmelse, men ikke styr på selve vejplanens udformning. Beslutninger om aktuel gennemførelse af projekter lå i Ministeriet for Offentlige Arbejder og i Folketinget.

Endelig rådede *Staten* over meget store arealer (Flådens arealer og etableringer på Holmen, Hærens arealer på Vestamager og Østerbro), foruden et meget stort antal bygninger for offentlige institutioner. For disse bygninger, arealer og parker gjaldt Byplanlovens bestemmelser stort set kun på papiret.

Københavns Kommunes herredømme i eget hus havde ganske alvorlige begrænsninger. At Kommunen måtte tolerere eksterne og vægelsindede magthavere inden for sin sfære umuliggjorde en sammenhængende trafikpolitik, men den groteske situation var jo kun et af udslagene af den overordnede urimelighed og svaghed: *fraværet af en regional overordnet myndighed med magt, beslutsomhed og penge.*

I den første trediedel af århundredet herskede der en udtalt vilje til at forme byens fysiske indretning, så den blev både funktionel og smuk, med adskilte bolig- og industrikvarterer, med parker og kolonihaver, med veje og baner.

Men den form for planlægning slog ikke længere til. Ude i det danske samfund ændrede begrebet planlægning indehold, og det handler det følgende afsnit om.

6.3 Planlægning som samfundskraft

Efter fredsslutningen i 1945 blev ordene *plan* og *planlægning* modeord. Det er blevet sagt, at den overflod af planlægning som findes i det moder-

At 'plan' var selve ordet, illustreres ved at et 'folkeopdragende' initiativ fra den tid handlede om 'familieplanlægning', og et praktisk middel i den sammenhæng forhandlede under navnet 'Plan'.

Erik Kaufmann, den ene hovedmand bag Zoneplan Danmark, foreslog at der til Montesquieu's magtdelingslære om den lovgivende, udøvende og dømmende myndighed, skulle føjes en fjerde: den planlæggende.

ne samfund i hovedsagen manifesterer sig verbalt, samt at dette forhold har sine paralleller indenfor 1700-tallets tankegang, som på tilsvarende måde var præget af modeordet *fornuft*, ligesom 1800-tallet var præget af ordet *videnskab*.

Men selvom planlægning var et modeord fik det, i kraft af begrebets øjensynlige nytteværdi og af de perspektiver det indebar, en tiltrækning for teknikere, økonomer, forskere, filosoffer og politikere, og en vis selvstændig kraft for samfundsomdannelse.

I Note 26 refereres der til den kreds af mennesker, der i 1944 påtog sig at holde foredrag i den stort anlagte foredragsrække, som Dansk Kvinde-samfunds Københavnskreds stod for under overskriften 'Hvad ved vi om efterkrigsproblemerne?'

I foredragsrækkerne indgik 6 temaer, og det der stod øverst på listen var 'Økonomisk genopbygning'. De 5 øvrige havde alle relation til familie og individ: Beskæftigelsen, social sikkerhed, folkelig opdragelse, boligen og familien og endelig: Kvinderne i fremtidens samfund. De mere end 60 foredragsholdere var hovedsagelig økonomer, pædagoger og en gruppe arkitekter og ingeniører, herunder mange byplanlæggere. Næsten alle var mennesker der politisk stod til venstre, fra Radikale og udefter. 'Kulturradikale', med fælles hensigter i retning af samfundsplanlægning. Hensigter som senere blev virkeliggjort på markant vis af personer som J.O. Krag, Peter Bredsdorff, Henning Friis, Philip Arctander, for at nævne nogle af foredragsholderne.

Men også Erik Ib Schmidt, som er omtalt nogle gange i det foregående. Han kom i en længere årrække til at øve stor indflydelse både på den økonomiske og den fysiske udvikling i Danmark. Han var leder af regeringens Økonomiske Sekretariat fra 1951, og blev senere departementschef i Finansministeriet.

Departementet var efter hans mening dårligt udrustet til at takle de meget omskiftelige økonomiske problemer som efterkrigstiden bød på, og han fik gennemført den nødvendige omorganisering. Behov for økonomisk styring skabte ønske om at påvirke landets fysiske udvikling i det omfang 'fysikken' kunne styres fra centralt hold. Han fik nedsat Det Trafikøkonomiske Udvalg som udarbejdede betænkningen 'Indplaceringen af de store Trafikinvesteringer' (1961). Han var aktiv ved nedsættelsen af Landsplanudvalget, som lagde navn til 'Zoneplan 1962 for Danmark', udarbejdet under ledelse af Erik Kaufmann. Det næste store projekt var et forsøg på at få styr på anvendelsen af og prisdannelsen på Danmarks jord i form af 'Jordlovsforslaget', som ganske vist faldt ved jordlovsafstemningen i 1963. De følgende år var præget af statsøkonomisk bølgegang, og det ledte frem til et endnu mere ambitiøst forsøg på at få overblik som grundlag for styring i form af Perspektivplan I og II i 1971 og 1975.

Schmidt var med andre ord hovedmanden bag bestræbelserne på at sammentænke statens aktiviteter på tværs af de departementale grænselinier.

At det i det hele taget lod sig gøre havde bl.a. baggrund i at der eksisterede et netværk af personforbindelser. Det kan belyses med et citat fra Erik Ib Schmidts memoirebog 'Fra Psykopatklubben' (1993). Det er Schmidts gengivelse af en samtale med statsminister Hilmar Baunsgaard, som siger:

1. September 1944

Onsdag den 6. September Kl. 19,45

aabnes Sæsonen med Møde i Kvindernes Bygning, Niels Hemmingsensgade 10.

Hvad ved vi om

EFTERKRIGSPROBLEMERNE?

Indledere: Professor Thorkild Kristensen og Landsretssagfører Edel Saunte.

Gæster er velkomne. Fri Entre.

Mødet aflyses i Tilfælde af Udgangsforbud Kl. 22 eller tidligere.

☆

Ugen efter Aabningsmødet paabegynder D. K. specielle Foredragsrækker om Efterkrigsproblemer i 12 forskellige Steder i Byen i Lokaler, som Biblioteker og Skoler venligst stiller til Raadighed. Emnerne er de samme seks alle Steder, mens Foredragsholderne er forskellige — se inde i Programmet.

Nye Hold begynder først i November samme Steder, med samme Emner for nye Deltagere.

Paa hvert Hold optages kun 20-25 Deltagere, for at der kan blive Lejlighed til tvangfri Diskussion.

Medlemmers Gæster kan deltage, og der er lige Adgang for Kvinder og Mænd.

Prisen: 4 Kr. for D. K. Medlemmer og 6 Kr. for Gæster betales ved Indmeldelsen eller første Mødeaften.

Indmeldelse baade til September og November Holdene finder Sted ved Aabningsmødet den 6. September og hos Holdenes Ledere fra og med i Dag.

Indmeldelse er af økonomiske Grunde bindende. Møder, der eventuelt aflyses, vil blive afholdt en senere Dato.

Det vilde være klogt at sikre sig Plads omgaaende.

23 Foredragsrækker om:

- I. ØKONOMISK GENOPBYGNING. Kan Rationeringerne afskaffes straks, naar Krigen er forbi? Vil Priserne gaa ned? Faar vi oversøisk Tobak og Kaffe, eller er Import af Jern og Træ vigtigere? Hvilken Indflydelse har de ledige Penge paa Landets Økonomi?
- II. BESKÆFTIGELSEN. Umiddelbart før Krigen havde vi 100.000 Arbejdsledige. Hvorfor? Naar Krigen kunde skaffe fuld Beskæftigelse, skulde Freden saa ikke ogsaa kunne gøre det? Hvilke Planer er lagt og kan tænkes gennemført for at give Arbejde til alle, naar Krigen er forbi?
- III. SOCIAL SIKKERHED. Hvorfor skal Sparsommelighed belønnes med mindre Aldersrente? Skal Enkernes økonomiske Kaar forbedres? Bør det nugældende Skattefradrag for Børn erstattes med Børnerente? Paa hvilke Punkter afviger Beveridgeplanen fra danske Forhold?
- IV. FOLKELIG OPDRAGELSE. Gør Samfundet nok for Børnene i de første Leveaar? Følger Barneskolen Tidens Krav? Løser Ungdomsskolerne og Ungdomsforeningerne Problemet om folkelig Opdragelse, eller bør de suppleres med Fritidsklubber, Ungdomsborge og lignende?
- V. BOLIGEN OG FAMILIEN. Tjener de private Bygherrer Samfundets Interesser? Skal det Offentlige bygge Boliger? Er Tredivernes Lejlighedstype forældet som Bolig for Familier med Børn? Kan Husassistentproblemet løses gennem Nyordning af Boligen? Skal vi bo i Etagehuse eller Haveboliger?
- VI. KVINDERNE I FREMTIDENS SAMFUND. Skal Kvinderne stadigvæk være saa at sige uden Indflydelse i det offentlige Liv? Er det Tid, det kniber med? Kan Familiekundskab og Deltidsarbejde bedre Forholdene?

Beveridge: sundhedslovgivning

evnt. import
begrebet fri handel
men: ved. eksport
i det for fremtiden
om anordningerne

europæiske planer
Beveridge
de forskellige
bygningsskemaer, stv
havedet for bygher
landbrugsskemaer

‘Er du forresten klar over, hvad vi i regeringen kalder jer?’

‘Næh?’

‘Psykopatklubben! ... for når vi har drøftet noget i regeringen, og siger til jer, at nu har vi besluttet sådan og sådan, så svarer I tit: Jamen det er helt forkert, sådan skal det ikke ordnes, det ville være meget bedre hvis man osv. ...’.

Schmidt fortsætter: ‘De personer Baunsgaard hentydede til, var en lille gruppe cand.polit’er, som i efterkrigsårene var rykket frem til topstillinger i en række ministerier; det var navnlig Eigil Jørgensen i Udenrigs- og Statsministeriet, Otto Müller i Handelsministeriet, Jens Christensen i Udenrigsministeriet, Kurt Hansen i Økonomiministeriet, Paul Gersmann i Tolddepartementet og mig selv først i Økonomiministeriet og derefter Finansministeriet. De fleste af os kendte hinanden tilbage fra studietiden i 30erne, hvor vi havde deltaget i forskellige venstrefløjsaktiviteter, ikke mindst i Socialistiske økonomers forening. Vi havde også siden dengang haft nær kontakt med Jens Otto Krag og den lidt ældre Viggo Kampmann. Vi må ofte have været frygtelig irriterende for ‘vore ministre’.

Udover sine polit-kolleger havde Erik Ib Schmidt tæt forbindelse med planlæggere i Boligministeriet. Men selv nok så målrettede embedsmænd kommer ikke nogen vegne uden politisk rygstød. Der var i Regering og Folketing god forståelse for det hensigtsmæssige og nødvendige i denne brug af planlægning som politisk værktøj.

Arne Gaardmand har i sit værk ‘Dansk Byplanlægning 1938-1992’ indgående beskrevet periodens aktiviteter og de modforestillinger, som den herskende styrings- og vækstfilosofi fremkaldte, bl.a. hos Johan Fjord Jensen, Villy Sørensen og K.E. Løgstrup.

Min korte skitse skal i denne sammenhæng alene tjene som billede af et professionelt klima og et tankesæt som vi i vores kommunale krog opfattede os som parthavere i. Vi stolede på at vores professionelle arbejde ville have kraft til at trænge igennem vaneforestillinger og magistrats-uflyttelighed. Men vi manglede uægtelig et tværkommunalt netværk.

6.4 Ambitionernes forlis - og en eftertanke

Viljen og evnen til at styre Københavns fysiske udvikling og form på en sammenhængende måde har beroet på det aktuelle samspil mellem politikere og teknikere, borgmester og stadsingeniør. Stadsingeniør, ikke Stadsarkitekt. Traditionelt sorterede byplanlægningen under Stadsingeniørembedet, som en udbygning af vej- og kloakplanlægningen.

Tim Knudsen har skildret skelsættende ingeniørbestræbelser i sidste halvdel af 1800-tallet for at rette op på den hygiejniske elendighed i København, og har givet en fremragende Stadsingeniør, Charles Ambt, en plads i Københavns historie.

Det tidligste byplaninitiativ i moderne forstand kom vist nok fra kommunalpolitikere, med Danmarks første socialdemokratiske borgmester, Jens Jensen, og industrimanden Alexander Foss i spidsen. Udskrivelsen af en international byplankonkurrence i 1908 om De indlemmede Distrikter var Borgerrepræsentationens beslutning, og man kan gætte på, at ideen kom fra Foss. Han var civilingeniør, formand for Dansk Ingeniørforening, og

Charles I. Schou, om den ny stadsingeniør Bjerre: 'Han vil derfor sikkert ogsaa vise sig Opgaven *voksen*, indtil Københavns Kommune engang faar fuld Klarhed over Nødvendigheden af et Byplandirektorat eller 'Generalplandirektorat', som der findes i Stockholm og Udlandets Storbyer'.

internationalt orienteret, bl.a. i kraft af medejerskab af F.L. Smidth & Co. 1. præmien blev vundet af en tysker, stadtgeometer Carl Strinz fra Bonn, med et fantasifuldt og gennearbejdet projekt med gode ideer og detaljer. A. Bjerre, afdelingsingeniør hos stadsingeniøren fik 2. præmien med et forslag, der var knap så fantasifuldt. Det var, naturligt nok, yderst realistisk med en zone-delning der byggede på eksisterende forhold. Bjerre blev i 1925 leder af en nyoprettet byplanafdeling under Stadsingeniørens Direktorat.

Indtil oprettelsen af Byplanafdelingen støttede Stadsingeniøren sig til arkitekten og byplanlæggeren Charles I. Schou, som var konsulent for Københavns Kommune fra 1918-1925. Da Byplanafdelingen blev oprettet, og Bjerre blev chef, blev Schou sat fra bestillingen. Mere om Schou og Bjerre i Appendix.

Den nye Byplanafdelings første publikation af generalplanmæssig art 'København. Byplanmæssige Forhold 1932' er nærmere omtalt i Note 26. Forchhammer havde i 1927 efterfulgt Bjerre, der var blevet stadsingeniør. I Forchhammers afdeling arbejdede Vilhelm Mallings og Chr. Blixencrone Møller. Senere kom Steen Eiler Rasmussen til, og det var dette firkløver, der i 1936 kunne publicere et banebrydende arbejde, nemlig 'Københavnsegnens Grønne Områder. Forslag til et System af Områder for Fri-luftsliv'. Forchhammer og Blixencrone lagde i de følgende år et stort arbejde i sikring og gennemførelse af planen gennem Det Grønne Udvalg. Den baggrund anede jeg intet om da jeg i 1941 blev ansat i Byplanafdelingen under Mogens Henningsen der var byplanchef, og en fjern øverste chef, Olaf Forchhammer.

Men jeg havde den tro at i en Byplanafdeling blev der lavet byplaner. Så jeg undrede da det efterhånden gik op for mig, at her var det sagsekspektion og alene sagsekspektion, der optog arbejdstiden. Hvordan det skulle gribes an lærte Poul Vedel mig til gavn, og jeg var en god omend utilfredsstillet elev.

Den professionelle kærlighed til byplanfaget hos den gruppe af lidt ældre (dvs. ældre end mig) medarbejdere der sad i afdelingen, Henrik Halberg, Blixencrone Møller, Max Siegmundfeldt, Vilhelm Mallings, Flemming Teisen, fejlede ikke noget. Men, som jeg efterhånden fandt ud af, den udfoldede sig hovedsagelig uden for Rådhuset.

Halberg var konsulent for Sammenslutningen af Industrikvarterer i Gladsaxe, og for kommuner ude i landet. Han studerede generalplanlægning i Stockholm og regionplanlægning i England. Blixencrone var som nævnt dybt engageret i gennemførelsen af Den Grønne Plan for Statsministeriet. Siegmundfeldt havde ry også uden for landets grænser som børneinstitutions- og legepladsplanlægger, og var byplankonsulent for Værløse Kommune. Mallings var hovedmanden bag Byplanlaboratoriet samt byplankonsulent for flere kommuner ude i landet. Teisen havde ingen engagementer uden for kommunen, til gengæld tog han aktiv interesse i den yngre generation af ansatte. Herom blev der berettet i Note 26.

Det der manglede for at afdelingen kunne tage fat på Københavns byplanproblemer, var initiativ og ledelse. Men hvad med Forchhammer selv?

Første gang jeg fik et indtryk af ham var, da han holdt foredrag for hele personalet i Byplankontoret om sit 'Forslag til Dispositionsplan 1942'. Her gav han udtryk for, at planlægningsopgaven for København var løst, eftersom



Poul Vedel 1902 - 1991
Stadsingeniør 1952 - 1972

alle arealer var bebyggede eller, på den ene eller anden måde, båndlagt til deres respektive formål. Det gjorde et dybt forstemmende indtryk. Først langt senere gik det op for mig at der havde været meget mere i den mand, end jeg forestillede mig. Havde været, for nu var hans hovedinteresse den syslen med Københavns historie, som han hengav sig til i de senere år, og som jeg ikke rigtig forstod meningen med.

Jeg mangler at tale om Poul Vedel, min direkte foresatte. Han var en dygtig administrator, korrekt, kølig, effektiv. Han havde humoristisk sans, og var trods sin tilknappe facon tolerant over for medarbejderes mere eller mindre mærkværdige eller begavede påhit. Han passede de mange sager uden slinger, sygedage eller sideinteresser.

Han blev nok efterhånden ret bevidst om at Forchhammer nærmere sig pensionen. Da den ny stadsingeniør skulle udpeges fik Vedel sin udnævnelse - med den tidligere nævnte håndfæstning.

Men med Olaf Forchhammer sluttede æraen af stadsingeniører, som var personligt og *professionelt* optaget af byplanfaget. Stadsingeniører som opsøgte og var optaget af at løse de af byens problemer som *kunne* løses med fysiske midler og tiltag, fra Ambt over Voigt og Bjerre til Forchhammer: Kloakering, vand- og gasforsyning, vej- og baneudbygning, boligområders udformning, sikring af kolonihaver, cykel- og gangstier og grønne områder. Altsammen emner som traditionel fysisk planlægning kan håndtere eller yde bidrag til.

Fra 1950'erne kom der skred i samfundsudviklingen i den vestlige verden og i Danmark. Teknisk, produktionsmæssigt, boligmæssigt, trafikalt, socialt og politisk. Der blev stillet nye og større krav. Krav om mere plads til alle funktioner, nye krav til veje og baner, til kvaliteten af omgivelser i både bolig- og arbejdsammenhæng, til nye indkøbsmåder, og krav om borgerindflydelse på mere direkte måder end gennem repræsentation.

Dertil kom en række specifikke københavnske problemer: flugt af indbyggere og arbejdspladser, ophobning af sociale tilfælde, skrantende kommunal økonomi, voksende afstand mellem borger og Rådhus.

Det forandrede i bund og grund meningen med og indholdet af begrebet planlægning. Fysisk formgivning af byen blev ikke overflødig, men der krævedes nu en sammentænkning af fysik og form på den ene side og byens sociale, økonomiske og miljømæssige liv på den anden for at tilvejebringe overordnet mening.

Magistratordningens lagkageudskæring af opgaver og administration, de fremmede magthavere over vigtige dele af infrastrukturen, i kombination med administrativ og politisk stivhed i tankegange, blokerede for nytænkning. Det friske generalplaninitiativ fra 1952 endte som vissen vinduespynt.

'Skitsens' stort set eneste synlige og markante resultat var at skåne Gamle Bydel for mere Gutenberghus-sanering og for flere Bremerholm-gennembrud. Det var 'generalplanborgmester nr. 2' Laurits Estrups politiske fortjeneste.

Alfred Wassard, den tredje generalplanborgmester, blev i begyndelsen af sin borgmestertid udsat for et vedvarende offentligt pres for at skabe mere perspektiv og sammenhæng i den københavnske byplanlægning, og for at etablere anstændige forhold for de kommunale planlæggere.



Alfred Wassard 1906 - 1990
Borgmester. for Magistratens 4.
Afdeling 1962 - 1978

Det var et pres fra en 'informeret offentlig mening', skabt af fagfæller som Peder Boas Jensen, Peter Bredsdorff, Steen Eiler Rasmussen og andre, og synliggjort og kanaliseret af gode journalister på dagbladene Information og Politiken, bl.a. Knud Bidstrup, Torben Krogh, Allan de Waal, Nan Henningsen, Jens Nørgaard. Wassard strittede længe og indædt imod efter råd fra sin stærke og ansete Stadsingeniør, men måtte gi' sig.

I sin erindringsbog 'Det Søde Og Det Sure. 35 år på Københavns Rådhus' der kom i 1986, 8 år efter hans afgang som borgmester, giver han udtryk for, at han følte sig som offer for en konspiration mellem utro medarbejdere og udenforstående 'stærkt venstreorienterede' kredse.

Men han tog sit nederlag med manér, og etablerede et selvstændigt og ressourcestærkt Generalplandirektorat (sådan som arkitekten og byplanlæggeren Charles I. Schou havde forudset en menneskealder tidligere!).

Da det nyskabte og hovedsagelig nybemandede direktorat havde fundet sine professionelle ben, gik der - helt forudsigeligt - kun kort tid før det kom på tværs af etablerede rutiner og tilvante tænkemåder, især hos Overborgmesteren og i hans direktorat.

Det skabte Wassard nogle år med svære problemer - og det endte med endnu et nederlag, da han til slut måtte affinde sig med at det Generalplandirektorat, som han havde lært at tage til sig med stolthed, nu blev frataget Magistratens 4. Afdeling og lagt ind under Overborgmesterens Afdeling.

Det var vel dér generalplanenheden fagligt og funktionelt hørte hjemme - sammen med styringen af Kommunens økonomi. Og dér har den ligget siden 1979.

Og endelig en eftertanke om det grundliggende problem som flere gange er dukket op i denne beretning: En tidssvarende hovedstadsordning. Det er ikke blevet løst i de forløbne år, og er så aktuelt som nogensinde.

Folketingspolitikeres vagtsomhed og forbeholdenhed over for styrkelse af Hovedstaden følger af en lang tradition, der handler om modsætning mellem 'centrum og periferi', mellem provinsen og Hovedstadens styrende eliter.

Som født og opvokset i den fjerne provins Vendsyssel er det en modsætning jeg forstår - langt ind i kroppen.

Selve ordet provins har oprindelse i det Romerske Imperium, hvis geniale formel for udjævning af den type modsætning var at udstrække borgerret i Rom til alle imperiets frie indbyggere. Den idé - i passende modificeret form - burde man tage i brug næste gang der skal bestemmes om Hovedstadens fremtid.



Charles I Schou 1884-1973
Byplankonsulent for Stadsingeni-
ørens Direktorat 1918 - 1925
Foto: Det Kongelige Bibliotek

Appendix: Charles I. Schou og Aage Bjerre

Det Schou-citat om 'Den nye Stadsingeniør' der er gengivet i det sidste af de foregående afsnit (6.4) 'Ambitionernes forlis' kalder på en omtale af Schou og Bjerres indbyrdes relationer.

De arbejdede begge og til dels samtidig med københavnske byplanproblemer. Begge skrev og publicerede skrifter om byplan, generelt og principielt. Begge var foregangsmænd på området. Men hvad angår alder, uddannelse og erfaring var de forskellige.

Charles I. Schou var uddannet arkitekt, og havde 26 år gammel selvstændig virksomhed fra 1910. Han fik tidligt mulighed for at udarbejde en plan for et stort udstykningsområde i Vigerslev, hvor han planlagde 'Vigerslev Haveforstad', efter engelsk 'Garden City'-forbillede, med et 'differentieret' vejnet og høj grad af trafiksikkerhed for beboerne. Det var antagelig baggrunden for at Stadsingeniør Voigt (Ambts gode medhjælper og efterfølger), i 1918 ansatte ham som kommunens byplankonsulent.

Kort efter udpegede Schou bakken nord for byen som den rette beliggenhed for P.V. Jensen Klints Grundtvigskirke, og sammen med Klint udformede han bebyggelsen omkring kirken, Bispebjerg Villaby.

I 1923-25 skrev han på grundlag af fire foredrag og fire avisartikler 'Om Bybygningskunst I-II', publiceret i to små bind.

Villads Villadsen skriver om dem i Dansk Biografisk Leksikon:

'... den første byplanteori på dansk og overhovedet en af de første der inddrager sociologiske og biologiske elementer i forudsætningerne for bybygning'.

Bogens bind I med undertitlen 'Indledningsforedrag til Bybygningsstudier' er en kunst- og arkitekturteoretisk udredning skrevet i et knudret sprog og med en særlig terminologi, som gør læsning i dag næsten uoverkommelig. Bind II har en anden og mere vedkommende karakter.

Befolkningsmæssige, sociale, sociologiske, erhvervsmæssige og historiske elementer indgår i hans begreb om byplanlægning som en kunstart. Han er dybt optaget af Ebenezer Howards 'Garden City'-tankegang, idéen om 'centraliseret decentralisation' og om tilbagevenden til byen der for en del selv kan frembringe sin mad. De afsluttende ord i kapitlet om 'byplanlægningens sociale betingelser' lyder:

'En By er et levende Bygværk. Og i den Proces hvoraf Byen bliver til, gælder det om at tage Hensyn til den Grundanskuelse, hvori Borgerne udtrykker deres samfundsmæssige Livssyn, såvel som til de vekslende Krav, der opstår med Byens Vækst. Grundanskuelsen giver sig Udtryk i en byplanmæssig Hoveddisposition, hvis Fastholdelse og Beskærmelse (eventuelt ved Lov) er meget vigtigere end den øjeblikkelige Gennemførelse af noget enkelt Led. Men først maa Grundsynspunktet udvikles og drøftes; thi det er Hovedbetingelsen for Helheden, der gaar forud for alle *specielle* Ønsker og Enkeltheder'.

Aage Bjerre var civilingeniør, 50 år gammel, og med 20 års kommunalteknisk erfaring. 10 år tidligere tegnede han en gade- og bebyggelsesplan for Indlemmede Distrikter, og vandt 2. præmien. Hans bidrag til byplanlitteraturen var en fyldig artikel i 'Maanedsskrift for Sundhedspleje' der kom som særtryk i 1917: 'Byplan. En Oversigt' på 33 sider med 22 illu-



Aage Bjerre 1868-1954
 Leder af Byplanafdeling 1925
 Stadsingeniør 1932

strationer. Den var historisk af karakter, fra pyramidearbejdernes by i Egypten, 2500 f.Kr., over en række af berømte byer og planlæggere: Montpazier, Karlsruhe, London (Wren planen), Washington (l'Enfant), Paris (Haussmann), Camillo Sittes romantisk/pittoreske skole, som han var kritisk over for, frem til Unwin og Ebenezer Howard og de engelske haveby-tanker. Bjerre gennemgår endelig byplanlovgivningens stadi i europæiske byer, særlig udførligt den engelske byplanlov af 1909.

Han slutter artiklen med disse betragtninger:

'Der er delte Meninger om, hvad man ved en Byplans Udarbejdelse bør lægge Hovedvægten paa. Et stort Flertal af Arkitekter vil vistnok altid sætte Skønheden i første Linie. Andre vil vel hævde, at Gaderne først og fremmest skal tjene Færdselen og Husene til at bo i. Industrien vil - som den Rigdomskilde den er for Byen - gøre Krav paa ganske særlige Hensyn osv. Det gunstige Resultat afhænger af, i hvilken grad de forskellige Interesser formaa at respektere hinanden'.

'Med den engelske Byplanlov er Udviklingen naaet derhen, hvor den gamle Filosof (i.e. Aristoteles) ønskede det. Han ville lægge Byen paa en Skraaning mod den opgaaende Sol. Den engelske Lov søger - med samme Maal for Øje - at sprede Befolkningen og bringe Lys og frisk Luft til Boli-gerne. Den tyske Plan lagde Hovedvægten paa skønheden. Den engelske Plan lægger Hovedvægten paa Sundheden. Uden den sidste kan man ikke glæde sig over den første'.

Det var fromme og noget vage konklusioner, men undervejs kommer han dog med en enkelt, næsten programagtig overvejelse.

I tilknytning til en omtale af den romantiske skoles trang til smukke pladser siger Bjerre. '...også i den moderne Byplan kan (man) have smukke arkitektoniske Pladsanlæg. ...Ved fornøden Planlægning kunne man have fremstillet et arkitektonisk imponerende Pladsanlæg i Østre Anlæg ved Sølvgade, idet man omkring en sådan Plads havde samlet de i Løbet af et forholdsvis kort Tidsrum opførte offentlige Bygninger: Kunstmuseet, Mineralogisk Museum, Kemisk Laboratorium. Polyteknisk Lærestalt, Den Hirschsprungske Samling og Farmaceutisk Lærestalt'. (Min fremhævelse).

I 1925 oprettede man en særlig byplanafdeling under Stadsingeniørens Direktorat, og Bjerre blev chef. Og så blev byplankonsulenten afskediget! Ifølge Knud Bidstrup ('Ebenezers Disciple') fordi Bjerre mente 'at kunne selv', og med bitterhed hos Schou til følge. Bidstrup nævner ikke hvorfra hans viden stammer. Imod taler det ovenfor bragte Bjerre-citat om, hvad man kunne have frembragt i retning af et 'Arkitektonisk imponerende pladsanlæg'.

Schous omtale af Bjerre som nyudnævnt stadsingeniør bringes her i sin helhed. Af den fremgår, at han nærer stor respekt for Bjerre, og der er ingen bitterhed at spore. Men også, at han har en klar mening om planlægningsfunktionernes rette placering. Det kan meget vel have været netop det, han og Bjerre har været uenige om, og som forårsagede at deres veje skiltes.

DEN NYE STADSINGENIØR.

»Bygmesteren« har bedt mig om en Udtalelse i Anledning af Nybesættelsen af Stadsingeniørembedet i København fra 1. Marts i Aar.

Skal man indlade sig paa en Karakteristik af den nye Stadsingeniør, nuværende Afdelingsingeniør A. Bjerre, er det vel, bortset fra andre gode Egenskaber, først og fremmest Forvaltningsteknikeren, der karakteriserer ham. Som Forvaltningstekniker har næppe nogen af hans Konkurrenter gjort ham Rangen stridig indtil Hælften, ligesom han ubestridt er den bedste Forvaltningstekniker indenfor Administrationen. Under Forhold som de nuværende, der tenderer stærkt henimod en absolutistisk Statsocialisme, analog med det 17. til 18. Aarhundredes, om end under ændrede Forudsætninger, er det af stor Betydning for Befolkningen, at de øverste Embedsmænd er af den rigtige Art. Jo mere behersket og jo større Evne til Forstaaelse af, at en planmæssig Formindskelse af egen Magtfuldkommenhed er Maalet for al offentlig Administration, desto bedre er Embedsmanden sit Embede voksent. Med den bedste Forstaaelse af disse Krav forbinder Bjerre en udmærket Evne til Forhandling og Indtrængen i det foreliggende Emne. Som For-

udsætning herfor ejer han en betydelig Indsigt i Byplanspørgsmaalet, der i ham har en Foregangsmand, lige saavel som hans Betydning som hygiejnisk Tekniker er almindelig anerkendt; to Omraader, det vel er mest vigtigt for en Stadsingeniør at beherske.

Med den Udvikling, Bybygningen har taget i vore Dage, er Formproblemet, mere end i nogen anden teknisk Disciplin, rykket i Forgrunden i den moderne Ingeniørs Arbejde, som beskæftiger sig med Byplanlægningen. Men ogsaa denne Side har Bjerres Interesse, hvad han fornyligt har understreget i et Interview i »Politiken«. Han vil derfor sikkert ogsaa i denne Hensende vise sig Opgaven voksen, indtil Københavns Kommune engang faar fuld Klarhed over Nødvendigheden af et Byplandirektorat eller »Generalplandirektorat«, som det findes i Stockholm og Udlandets Storbyer. Alt i alt kan man kun ønske København til Lykke med Valget af den nye Stadsingeniør som en Mand, der tværtimod at være en Hæmsko for enhver Udvikling, paa Grund af bureaukratisk Despotisme, sikkert vil blive en Medhjælper og Ansører for enhver virkelig sund Intention under Hensynet til, hvad der tjener Byens Interesser bedst.

Charles I. Schou.



LITTERATURLISTE

Auto. Medlemsblad for Kongelig Dansk Automobilklub. Særtryk nr. 3 og 4, 1945. Artikler af civilingeniør Henrik Halberg.

Træk af Byens Ansigt 1938-1978. Københavns Magistrats 4. Afdeling, 1978.

Knud Svensson: Rom. Om et forslag til løsning af bevarings- og city-problemet. Duplikeret, 1958.

Amager og Generalplanen. Stadsingeniørens Direktorat, 1967.

Et Trafikråd for Storkøbenhavn. Betænkning nr. 132, 1955.

Skitseforslag til Tunnelbaner i København. Betænkning nr. 375.

Kristian Larsen og Gert Moltke: Søringstrafikken 1935-62. Med bilag, samt

Kollektivtrafikkens Fremtid. Med bilag. Interne notater. Duplikeret, Maj 1965.

Rapport vedrørende Fremtidige Trafikinvesteringer i Storkøbenhavn. Internt notat. Duplikeret, 1958.

Økonomiske Problemer i Storkøbenhavns Trafikudvikling. Det økonomiske Sekretariat. Statens Trykningskontor 1959.

Rapport om Udbygning af Lyngbyvej-linien. Beretning fra en arbejdsgruppe af teknikere fra Vejdirektoratet, Københavns Amt samt Gentofte og Københavns Kommuner. Intern rapport, 1959.

Trafikprognose for København Arbejdsrapport 1. Oversigt over udført og planlagt arbejde. Stadsingeniørens Direktorat 1967.

Trafikprognose for København Arbejdsrapport 2. Bolig-arbejdssted ture 1980. Foreløbig beregning. Stadsingeniørens Direktorat 1966.

Ole Iversen: Rapport om Administration af Fysisk Planlægning. Internt notat. Generalplandirektoratet 1974.

Eric Hobsbawm: Age of Extremes. The Short Twentieth Century 1914-1991. Michael Joseph, London 1994.

Erik Ib Schmidt: Fra Psykopatklubben. Erindringer og Optegnelser. Gyldendal 1982.

Tim Knudsen: Storbyen Støbes. København mellem Kaos og byplan 1840-1917. Akademisk Forlag 1988.

Charles I. Schou: Den nye Stadsingeniør. Bygmesteren nr. 6, 1927.

Charles I. Schou: Om Bybygningskunst I-II. P. Haase & Søn, 1923, 1925.

Aage Bjerre: Om Byplaner. En Oversigt. Særtryk af Månedsskrift for Sundhedspleje, 1917.

Knud Bidstrup: Ebenezers Disciple. Dansk Byplanlaboratorium, 1971.

Ole Thomassen: Urbanplanen og Hovedstadens Fremtid. Byplan nr. 93-94, 1964.

Ole Thomassen: Administrative Problemer i Generalplanlægningen. Byplan nr. 5/1974.

Ole Thomassen: Planlægningens øde Ø. Byplan nr. 1/1975.

Ole Thomassen: Lyse Dage og Sorte Nætter. Gyldendal 1980.

