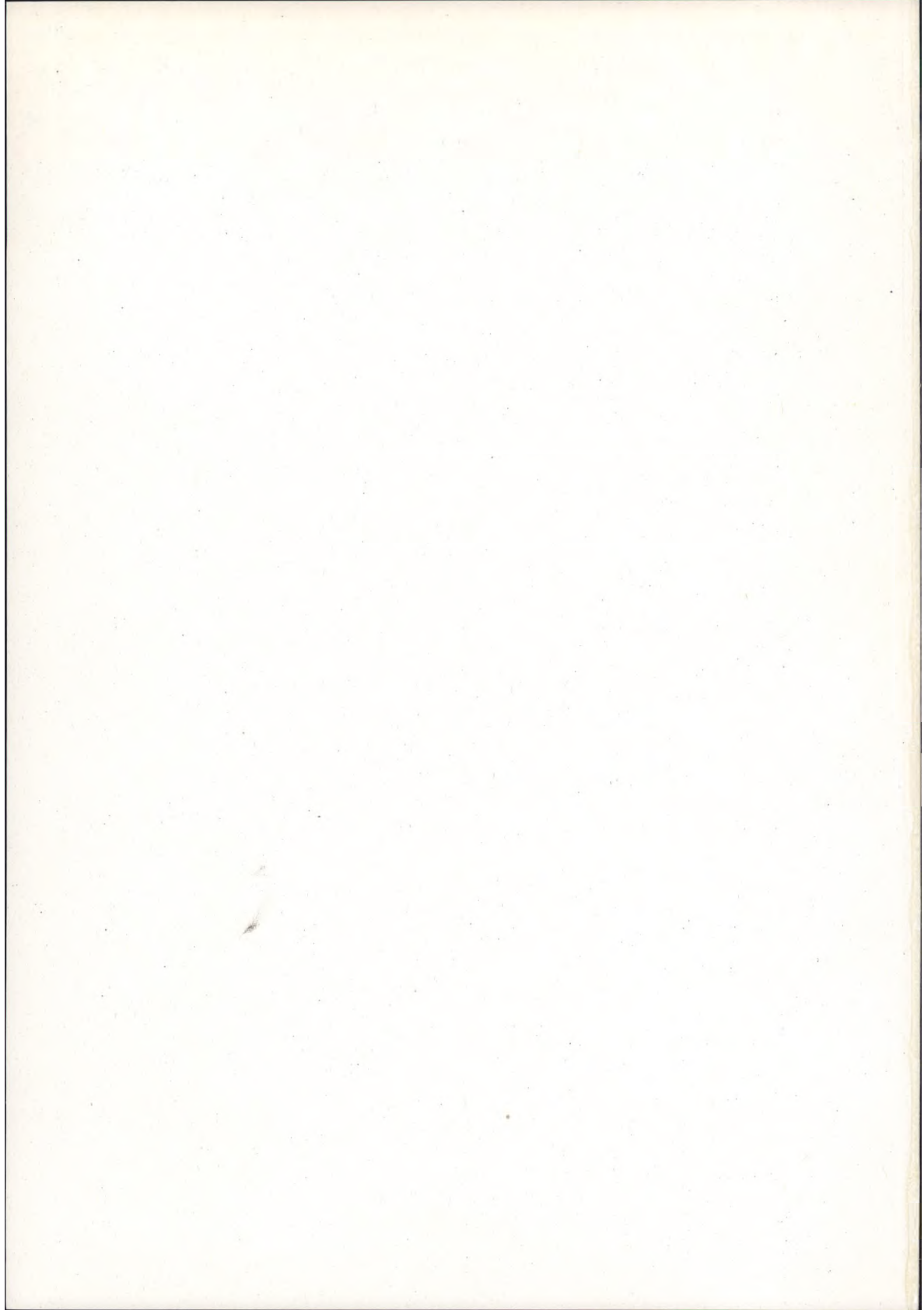


æbæ

ældre byplanlæggere 1954-2000

profiler samlet af
Kirsten Andersen

Note 43 Byplanhistorisk udvalg



æbæ

ældre byplanlæggere 1954-2000

profiler samlet af
Kirsten Andersen

Note 43 Byplanhistorisk udvalg

Indholdsfortegnelse

1. ÆBÆ-ældre byplanlæggere 1954-2000
2. Byplanlovene - Edmund Hansen (1914 -)
3. Fingerplanen 1947 - Peter Bredsdorff (1913 - 1981)
4. Generalplanskitsen - Flemming Teisen (1899 - 1979)
5. Køge Bugt-loven - Sven Allan Jensen (1924 -)
6. Øresundsbyen - Ole Thomassen (1919 -)
7. Egnspan for Bornholm - Kirsten Andersen (1928 -)
8. Landsplaner - Erik Kaufmann (1919 - 1991)
9. Principskitsen 1960 - Roy Draiby (1916 - 1994)
10. Det nye egnsplankontor - Kristian Larsen (1931 -)
11. Politikere/Planlæggere - Svend Jensen (1917 - 1986)
12. Den nationale vejplan - Anders Nyvig (1914 - 1986)
13. Københavns trafikplaner - Poul Lyager (1918 -)
14. Trafikinvesteringer - Kai Lemberg (1919 -)
15. Kommunalreformen - Henning Strøm (1925 -)
16. Høje Taastrup-centret - Peder Boas Jensen (1935 -)
17. Københavns lufthavn, Kastrup - Mogens Boertmann (1918 -)
18. Vores Havn - Sven-Ingvar Andersson (1927 -)
19. Køge Bugt-Strandpark - Poul Erik Skriver (1918 -)
20. Avedøre stationsby - Hans Hartvig Skaarup (1924 - 1995)
21. Køge - Stefan Ott (1928 - 1997)
22. Hanstholm - Arne Gaardmand (1926 -)
23. Byen - Knud Bidstrup (1913 - 1987)
24. Egnspanrådet - Hovedstadsrådet - Hugo Marcussen (1926 - 1999)
25. Kærlig hilsen - Dea Trier Mørch (1918 -)

NOTE NR. 43 ÆBÆ - ÆLDRE BYPLANLÆGGERE 1954 - 2000

Udgivet af Dansk Byplanlaboratorium, 2001

Copyright

Redaktion: Kirsten Andersen

Tekst: ÆBÆ

Teksten er sat med 9 p Times og 12 p Times

Forside: Dan Christensen

Tryk: Graulund og Jørgensen

ISBN 87-90413-19-9

DANSK BYPLANLABORATORIUM,
NØRREGADE 36, 1165 KØBENHAVN K
Telefon 33 13 72 81

Forord

Fingerplanen var på mange måder starten på den moderne byplanlægning efter krigen. Samtidig var det i Stormgade 12 de unge, aktive planlæggere samledes om udarbejdelse af planen. Efter 1947 blev de spredt til mange andre opgaver - men i 1954 gik det op for dem, at den var gruelig gal.

Fingerplanens arealudlæg var ikke nok, og bebyggelsen var begyndt at sprede sig tilfældigt i Hovedstadsområdet.

Peter Bredsdorff kaldte i 1954 fingerplanholdet sammen igen for at få startet en ny egnsplanlægning. Det lykkedes - og det var samtidig starten på fortsat sammenhold i snart 50 år.

På et tidspunkt blev vi - som modvægt til YB 60 (yngre byplanlæggere) - kaldt ÆBÆ 80. ÆBÆ er blevet hængende, som en betegnelse for gruppen. Nogle er døde og andre er kommet til, men det karakteristiske for holdet er et stort engagement i planlægningen i Danmark.

Da det i sig selv er byplanhistorie, er vi blevet enige om hver især at skrive en lille byplanhistorie, som er med til at karakterisere de 50 år, gruppen har eksisteret.

Det er derfor helt naturligt blevet en note nr. 43 i rækken af noter, Byplanhistorisk Udvalg har udgivet.

Derfor er det med glæde, at vi har modtaget støtte til udgivelsen af noten fra Margot og Thorvald Dreyers Fond.

Kirsten Andersen

Formand for Byplanhistorisk Udvalg

DET KONGELIGE AKADEMI FOR DE SKØNNE KUNSTER

Bygningsskolen

Afdelingen for byplanlægning, d. 25. 11. 54.

Ken Paul!

På givne foranledninger indbyder jeg herved de medlemmer af det gamle egnsplankontor, som endnu har med byplanarbejde at gøre, til en lille hyggesnak om fortiden og fremtiden i mine nye lokaler på akademiet fredag den 10. december kl. 15.

Venlig hilsen og på gensyn -



Peter Bredsdorff.

Sendt til:

Blixenørne-Møller,
Teisen,
Lyager,
Nyvig,
Draiby,
Sven Allan Jensen.

PB/dw.

ÆBÆ-ældre byplanlæggere

FINGERPLANHOLDET

Det hele begyndte med en mødeindkaldelse, som Peter Bredsdorff sendte til holdet fra Fingerplanens tilblivelse.

Holdet bestod af: arkitekt Peter Bredsdorff som leder, civilingeniør Blixencrone-Møller, som tidligere havde været med til at lave den grønne betænkning fra 1936. Han sagde altid "Det vigtigste i byplanlægningen er at udpege de områder, der ikke skal være by", arkitekt Flemming Teisen, som var afdelingsarkitekt i Københavns kommune og som havde været udtaget til egnsplankontoret i 1945, civilingeniør Poul Lyager, der ligeledes havde været udpeget til egnsplankontoret af Københavns kommune, hvor han var ansat, civilingeniør Anders Nyvig, der nu var knyttet til samfærdselskommissionen, arkitekt Roy Draiby, der var ansat i byudviklings-udvalget, da man lavede den første byudviklingsplan for Københavnseggen i 1949, arkitekt Sven Allan Jensen, der var leder af byudviklingsudvalgets sekretariat.

Peter Bredsdorff havde fået en byplanafdeling på Akademiets arkitektskole, hvor han arbejdede efter sin tid som leder af egnsplanen for Københavnseggen (Fingerplanen) fra 1947, derefter som leder af byudviklingsudvalget og endelig som leder af generalplanlægningen i Københavns Kommune til skitsen kom i 1954.

Der havde bredt sig en vis betænkelighed mellem de tidligere egnsplanlæggere, da meget tydede på, at forudsætningerne for Fin-

gerplanen ikke holdt, og der skete en uplanlagt bytilvækst bl.a. i købstæderne omkring København. Desuden skete en antaget befolkningstilvækst i Københavns kommune slet ikke - tværtimod - husstandsstørrelsen blev langsomt mindre med færre personer pr. bolig. Alt dette satte gang i spekulationerne om, hvor længe der ville være arealer nok til byvæksten. Troen på Fingerplanens holdbarhed vaklede.

På det tidspunkt var jeg, Kirsten Andersen blevet ansat hos den kommitterede efter min afgang fra Akademiet i 1954 som arkitekt. Jeg havde haft studenterjob i byudviklingsudvalget, hvor jeg mødte alle de omtalte planlæggere, så da jeg var blevet engageret af Edmund Hansen til Den Kommitterede, fik jeg til opgave at være sekretær for gruppen omkring egnsplanlægningen. Peters brev 25. november 1954 var starten til ÆBÆ-gruppen, som senere blev udvidet med andre personer i dansk planlægning, og som har mødtes jævnligt siden.

YB60, ÆBÆ 80 og FAB

Under arbejdet på forudsætningerne for den ny egnsplan i 1959 opstod der hos de menige (25-30 årige) i egnsplansekreatariatet et stærkt behov for at diskutere de mange nye faglige problemer med andre end chefen Roy Draiby. De ældre byplanchefer (40-50årige), fortrinsvis gamle fingerplanfolk, der udgjorde Draibys tænkeank var ikke et forum, "de unge" normalt havde adgang til. Derfor blev der i efteråret 1959 organiseret en række debataftener på Kunstakademiet.

Omkring årsskiftet 1959-1960 mandede initiativet ud i nedsættelsen af et arbejdsudvalg, der skulle sørge for en videreførsel af efterårets debatforum i en mere organiseret form. Resultatet blev "Yngre Byplanlæggere 1960" (YB 60), der kun var for byplanlæggere under 40 år!

Efter starten af YB 60 kom "de ældre" helt naturligt til at hedde Ældre Byplanlæggere under 80 (år) forkortet til ÆB 80. Modsætningsforholdet mellem de yngre og de ældre planlæggere var dog ikke større end at man i 1963 udvidede YB 60 til også at rumme planlæggere over 40 år. Og nu kom foreningen af byplanlæggere til at hedde FAB, Foreningen af Byplanlæggere. Trods sammen slutningen fortsatte ÆBÆ 80 sin virksomhed for "Stabscheferne".

ÆBÆ-gruppen

ÆBÆ-gruppen var først Peter Bredsdorff, Roy Draiby, Sven Allan Jensen, Anders Nyvig, Poul Lyager, Flemming Teisen, Ole Thomassen og Kirsten Andersen som sekretær. Det var "Fingerplanholdet".

I begyndelsen af 1960'erne kom Erik Kaufmann og Svend Jensen til og endelig i 1968 Hugo Marcussen og Kai Lemberg. Dea Trier Mørch kom som tidligere fingerplan-medarbejder med i gruppen. Hugo Marcussen var blevet regionplanchef og Kai Lemberg var blevet generalplanchef, så de var optaget af deres nye opgaver og af en koordination mellem egnsplanlægningen og generalplanlæg-

ningen. Der blev derfor startet en række møder med disse emner, især blev planlægningen på Vestamager endevendt, uden at man kom frem til noget resultat, og møderne ebbede ud.

I 1982 oprettedes Byplanhistorisk Udvalg under Dansk Byplanlaboratorium.

Fra starten var Sven Allan Jensen, Knud Bidstrup, Edmund Hansen og Kirsten Andersen medlemmer, og på samme tid blev Knud Bidstrup og Edmund Hansen også ÆBÆ-medlemmer.

ÆBÆ-erne mødes ikke så tit mere, og det bliver efterhånden mere en klub, hvor man drøfter erfaringer fra arbejdslivet og i øvrigt hygger sig ved en frokost - Grøften i Tivoli er et yndet mødested. Man mødes på tegnestuerne og hjemme hos de pensionerede ÆBÆ-er.

Nye medlemmer kommer til: Arne Gaardmand, Hans Hartvig Skarup, Mogens Boertmann, Peter Boas Jensen, Poul Erik Skriver, Sven Ingvar Andersson og Henning Strøm. Kristian Larsen bliver både ÆBÆ-er og medlem af Byplanhistorisk Udvalg.

Det betyder, at der igennem årene har været 24 ÆBÆ-medlemmer. De har alle haft betydning i den danske byplanlægning, og da de samtidig har holdt sammen i så mange år, har vi besluttet at skrive historien om ÆBÆ på den måde, at der er en ultrakort levnedsskrivelse og derpå en byplanhistorie, som man hver især har fundet mest spændende. Da 10 af ÆBÆ-erne er døde, har jeg valgt at skrive om en karakteristisk opgave, som de har skrevet eller deltaget i, og som samtidig skildrer nogle væsentlige træk ved personen.

Kirsten Andersen

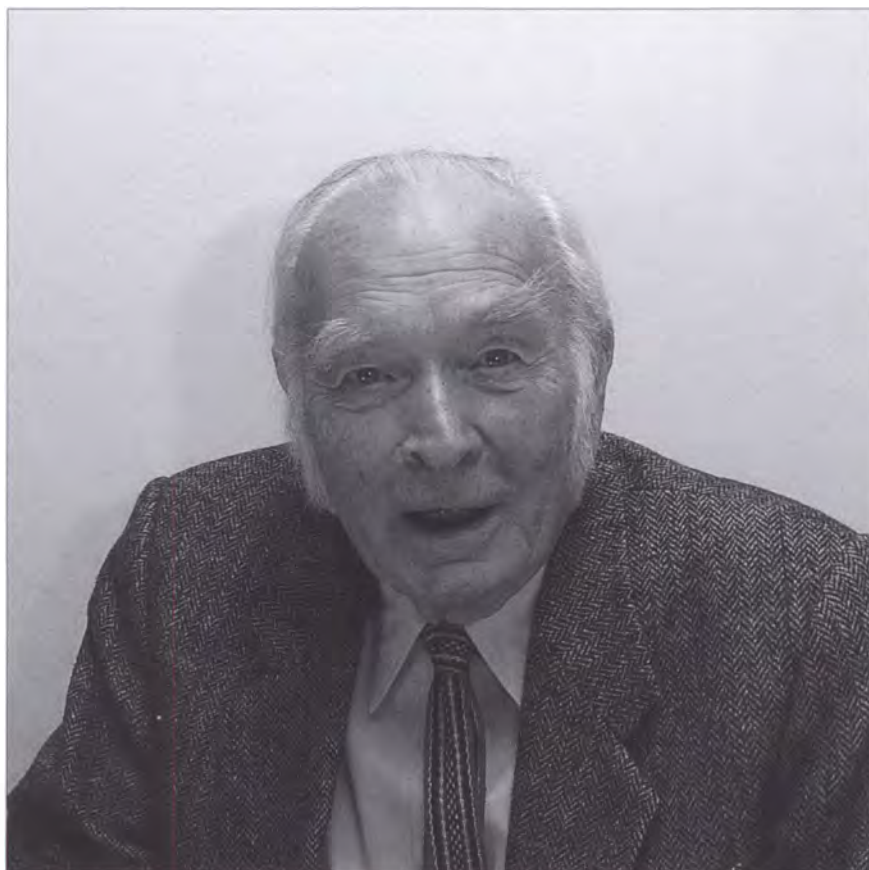


Foto: Søren Moeslund

EDMUND HANSEN

Edmund Hansen afløste i 1954 Kai Hendriksen som Boligministeriets Kommitterede i Byplansager og fortsatte på denne post indtil 1975. Han var derefter til sin pension i 1984 vicedirektør i Planstyrelsen under Miljøministeriet.

Edmund Hansen blev arkitekt i 1940. I 1941 var han knyttet til Holbæks stadsingeniør-kontor og byplanarbejdet i det daværende Holbæk Amt. Her var henholdsvis L. Malchow-Møller og Knud P. Danø chefer, og med støtte fra disse byplan-pionerer arbejdede Edmund Hansen som praktisk planlægger for Holbæk kommune og for en række af amtets kommuner.

Det var ikke mindst forståelsen for det håndværksmæssige og det lokale, der kom til at præge hans indsats i centraladministrationen. Han var klar over, at hvis man skulle få succes i igangsætningen af planlægningen i det ganske land, skulle man ud på stedet og tale med politikerne i deres egne omgivelser.

Han formåede at samle en entusiastisk kreds af medarbejdere, og i kraft af en veludviklet efteruddannelse kombineret med de decentrale kontakter var Den Kommitterede i mange år af stor faglig betydning. Mange unge færdiguddannede planlæggere kom til Den Kommitterede, selvom de måtte gå ned i løn.

I sine konsulentår indtil 1954 har Edmund Hansen udarbejdet byplaner for adskillige kommuner og amtskommuner - samt været medlem af utallige arbejdsgrupper, udvalg og kommissioner.

Han er fortsat aktiv i Byplanhistorisk udvalg, hvor han var formand fra 1988 til 1999.

Han fik tildelt Rockwools lydpris i 1968 og Akademisk Arkitektforenings æresmedalje i 1976.

Byplanlovene

DEN HISTORISKE BAGGRUND

Edmund Hansens gennemgang af by- og bygningslovgivningen gennem tiderne, som har været det grundlag, planlæggerne har arbejdet under:

En mere bevidst planlægning af vore byers vækst kan man ikke tale om før i 1800-tallet. I tiden indtil da voksede vore byer i takt med en vis forøgelse af befolkningstallet i Danmark - som var ret ringe - og den tilvækst, som blandt andet skete ved, at landbruget havde brug for færre beskæftigede, som da søgte ind til byerne. Visse ulykkelige hændelser - større brande f.eks. - nødvendiggjorde en vis form for planlægning, der navnlig bestod i en bedre, mindre brandfarlig udførelse af bygningerne, ligesom visse forbedringer og udvidelse af gaderne, så hensyn til den nødvendige kørsel med varer og byggematerialer blev varetaget.

Indimellem foregik der dog en vis form for byudvidelse forårsaget ved, at specielle interesser skulle tilgodeses. Der skete også en særlig byvækst gennem 1600- og 1700-tallet, forestået af landets øverste ledelse, men også af betydningsfulde borgere, som til eget formål lod udføre større bymæssige enheder.

Som markante områder i denne sammenhæng i Danmarks hovedstad kan peges på Christian d. IV's opførelse af bydelen "Nybo-der" fra første halvdel af 1600-tallet som boliger for flådens folk. Det var en bevidst form for byudvikling, der her skete med et gan-

ske særligt formål, og som medførte en stadig eksisterende markant bydel, der i det store og hele endnu findes som en klar enhed i Københavns østre del af den gamle by indenfor 1600-tallets volde. Fra Christian d. IV's tid må naturligvis også nævnes den helt nye bydel syd for København, Christianshavn, der blev anlagt med et moderne, rektangulært net af gader og kanaler, delvis med opfyld på de ret lavt liggende arealer syd for Københavns ældre byområde.

Desuden Frederiksstaden - bydelen mellem nuværende Bredgade og Københavns Havn, stort set fra Nyhavnsområdet til Kastellet, der blev opført for fremtrædende personer, der spillede en væsentlig rolle i landets øverste styrelse.

Denne bydel gennemførtes i midten af 1700-tallet med Nicolai Eigtved som ledende arkitekt. Bydelen består stadig som en karakteristisk helhed med Amalienborg som det faste midtpunkt med de fire palæer - oprindeligt opført af betydningsfulde politikere, men nu bevaret som kongehusets boliger. Efter en ulykkelig storbrand i 1794, som ødelagde Christian d. IV's Christiansborg, stod kongefamilien uden bolig, men det lykkedes daværende kronprins Frederik - den senere Frederik d. VI - at erhverve Amalienborg-palæerne, som siden har været den danske kongefamilies boliger. Flere storbrande hærgede København, senest ved det engelske bombardement i 1807, og det blev mere og mere påkrævet at sikre byens fremtidige udbygning ved en hensigtsmæssig planlægning af den nødvendige bytilvækst.

Endnu voksede byen kun langsomt, og en egentlig lov med regler for den fremtidige udvikling var ikke særlig nødvendig - man klarede sig indtil midten af 1800-tallet med visse ikke så gennemgribende bestemmelser om udførelse af bygninger indenfor byens gamle volde.

En særlig begivenhed, som gjorde det klart, at mere faste bestemmelser om bygningers placering og udførelse var nødvendig, var den i 1853 opståede koleraepidemi, som navnlig hærgede de tæt bebyggede bykvarterer, hvor vandforsyningen var yderst nødtørftig, og hvor offentlig kloakering ikke fandtes.

Et umiddelbart resultat af koleraepidemien var i de kommende år opførelsen af "Lægeforeningens Boliger" ved Øster Fælled. De allerede pågående overvejelser om at skaffe landets hovedstad grundlæggende lovbestemmelser om opførelse af bygninger blev nu fremskyndet, og i 1856 gennemførtes den første egentlige bygningslov for København, der herved gjorde op med de hidtil gældende utilfredsstillende bestemmelser om gennemførelse af byggeri og anlæg af gader m.v. i landets hovedstad.

I juli 1858 udvidedes loven til også at gælde for visse dele af stadens udenbys grunde, og i november 1871 stadfæstedes loven som "Bygningslov for Staden København".

Det stigende intense byggeri, der i årene efter denne lovs ikrafttræden foretoges i stadens udenbys kvarterer, navnlig Vesterbro og Nørrebro, afslørede imidlertid også denne lovs utilstrækkelighed, navnlig med hensyn til lysafstande og arealkrav, hvilket medførte

stadig nye bestemmelser i byggeloven, som endelig i 1889 stadfæstedes som bygningslov for Staden København, der med visse ændringer havde gyldighed indtil ikrafttræden af "Byggelov for Staden København af 29. Marts 1939".

INDLEMMELSE AF NABOOMRÅDER I KØBENHAVNS KOMMUNE

I de mellemliggende år skete der naturligvis en sådan udvikling, at en mere bevidst form for planlægning blev nødvendig. Det medførte navnlig, at der i årene 1901-1902 gennemførtes en indlemmelse af ret store tilgrænsende landområder i København - "de indlemmede distrikter" - kaldtes de, nemlig Brønshøj, Valby og Sundby-områderne, hvor en vis mere bymæssig udvikling var påbegyndt.

Og i årene 1908-1909 udskrev Københavns kommune en international konkurrence om en gade- og bebyggelsesplan for disse områder for at sikre en hensigtsmæssig udvikling. Konkurrencen vandtes af en tysk "Stadtgeometer" Carl Strinz fra Bonn, medens 2. præmieforslaget var udarbejdet af den kommunalt ansatte afdelingsingeniør A. Bjerre. Det viste sig, at dette 2. præmieforslag var det bedst underbyggede og klareste forslag, hvorfor det i vidt omfang blev anvendt som grundlag ved den løbende udbygning af disse områder.

På landsplan skete der naturligvis i årene før og efter år 1900 en ret kraftig udbygning af de danske købstæder landet rundt, og det blev mere og mere ønskeligt, at den bymæssige udvikling burde ske efter mere faste retningslinier end fastsat i de gældende bygningsreglementer, der efterhånden var gennemført for købstæderne.

Lov om byplaner af 1925

Det førte så endelig til, at der i 1925 vedtoges en byplanlov med bestemmelser, der skulle sikre en hensigtsmæssig bebyggelsesmæssig udvikling af de danske købstæder. Denne lov viste sig at indeholde så vanskeligt administrerbare bestemmelser om erstatninger for den offentlige regulering, at der kun gennemførtes ganske få byplaner i den følgende årrække, indtil en brugelig lov om byplanlægning gennemførtes i 1938.

Byplanloven 1938

1925-loven måtte til sidst karakteriseres som uanvendelig i praksis og blev derfor erstattet med 1938-loven om byplaner, der hjemlede vidtgående beføjelser for kommunerne til at fastlægge byplaner, uden at de private grundejere derigennem kunne berettiges til erstatning.

I denne lov blev det fastlagt, at der for enhver købstad eller samlet bebyggelse med mere end 1000 indbyggere inden 5 år efter lovens ikrafttræden ved kommunalbestyrelsens foranstaltning skulle tilvejebringes en byplan.

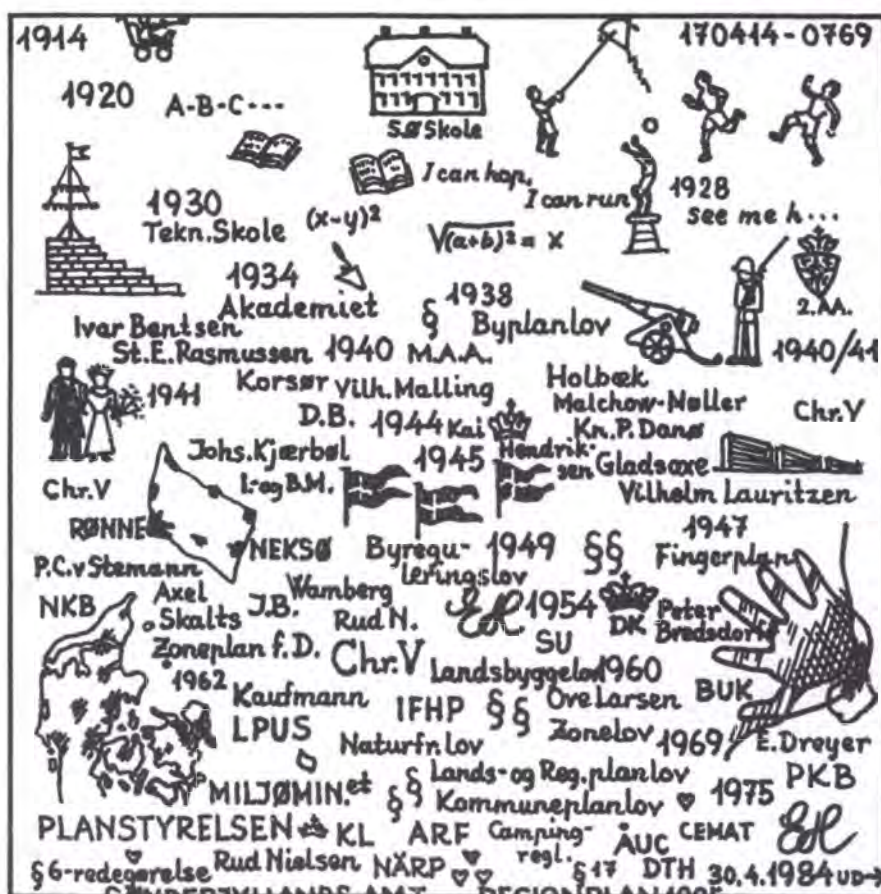
Loven blev vel modtaget af kommunerne, og i mange tilfælde blev

et planlægningsarbejde igangsat. Lovens krav om gennemførelse af en byplan senest inden 5 år kunne af mange grunde ikke uden videre opfyldes, men væsentlig var det, at et bevidst arbejde med henblik på den kommende - eller igangværende udvikling af byerne nu gik i gang, ikke blot i de største bymæssige områder - København, Århus, Odense og Ålborg, hvor en bevidst planlægning for fremtiden var påbegyndt, men nu også i flertallet af købstæder landet rundt.

Flere af vore stationsbyer og andre "bymæssige" områder i landkommunerne, hvor en bebyggelse til andet end til landbrugsmæssige formål var påbegyndt, startede en planlægning. I flere amter, bl.a. Hjørring amts vejdirektorat med vejinspektør N.L. Dam og i Holbæk amt med vejinspektør K.P. Danø, hvor man arbejdede med den nødvendige udbygning og måske ændrede placering af amternes landeveje, var man helt opmærksom på de nye muligheder for at planlægge.

Tilbageblik

Edmund Hansen



DEN KOMMITTEREDE I BYPLANSAGER

I forbindelse med gennemførelse af byplanloven i 1938 oprettede Indenrigsministeriet et særligt kontor - "Den Kommitterede i Byplansager" til at varetage arbejdet med godkendelse af kommunernes byplaner. Lederen af dette kontor blev kontorchef i Landbrugsministeriet Kai Hendriksen, der hurtigt gennemførte en helt ny praksis med et vidtrækkende samarbejde med kommunerne ved møder på stedet rundt i landets byer, hvor der arbejdedes med planlægning.

Trods krig og usikkerhed om fremtidens byggemuligheder måtte vi i Danmark som i andre europæiske lande konstatere en tendens til en spredt og tilfældig udstykning i byernes udkanter. Det måtte erkendes, at udbygning af de offentlige transportmuligheder, det forbedrede vejnet og det stigende antal biler skabte forudsætning for den stigende spredning af den bymæssige bebyggelse, således at stadig større områder blev inddraget til udstykning med senere bebyggelse for øje.

Byreguleringsloven

I det storkøbenhavnske område - navnlig i kommunerne mod vest og syd - var det således tydeligt, at en tilfældig inddragelse med henblik på senere bebyggelse var uheldig. Da tilsvarende forhold gjorde sig gældende overalt i landet, gennemførtes d. 23. april 1949 en lov om regulering af bymæssige bebyggelser.

Med denne lov fik man hjemmel til ved lokale byudviklingsudvalg at fastlægge byudviklingsplaner", gældende for en bestemt årrække - sædvanligvis 15 år - med en opdeling af området i arealer til umiddelbar bebyggelse - inderzoner - og arealer, der foreløbig skal friholdes for bymæssig bebyggelse - yderzoner, henholdsvis mellemzoner.

Sådanne byudviklingsplaner blev gennemført i de fleste lidt større bymæssige områder - mere end 60 områder - og stort set uden krav om erstatning for begrænsningen i byggeretten. Byreguleringsloven blev sidst i 1960'erne afløst af "By- og Landzoneloven", og endelig i 1973 af "Lands- og Regionplanloven".



PETER BREDSORFF

Peter Bredsdorff var den, der som holdleder, underviser og konsulent fik størst betydning for byplanfagets praktiske udvikling herhjemme siden 2. verdenskrig.

Han var fagligt den centrale person i arbejdet med Fingerplanen og Generalplanskitsen. Som professor påvirkede han stærkt den kommende generation af fagfolk. Han var med til at vinde fagligt betydningsfulde konkurrencer, og han var som privatpraktiserende konsulent engageret i en række meget store opgaver.

Han var medarbejder hos Steen Eiler Rasmussen 1935-42, og han blev lærer i byplanlægning i 1939. Samme år fik han Akademiets store guldmedalje for et projekt til en ny bydel i Københavns-egnen. I 1955 - 73 var han byplanprofessor ved arkitektskolen i København. Han var formand for Dansk Byplanlaboratorium 1969 - 72.

Som byplankonsulent har Peter Bredsdorff og hans tegnestue markeret sig med planerne for Nordals (Danfoss), Munkebo (Lindø-Værftet) og Reykjavik. Hans tegnestue vandt 1. præmie i Gullestrup ved Herning i 1965 og byfornyelse på Østerbro i 1970.

Han var formand for teknikerudvalget i 1960-erne om Egnspanens 1. etape for Københavns-egnen, og han var sagkyndig i Landsplanudvalget.

Han var med sine forhandlingsevner og store viden den mest betydningsfulde planlægger her i landet. Han var den første, der opdagede problemerne omkring egnspanarbejdet, og derfor indkaldte de gamle fingerplanfolk, og som sådan den første ÆBÆ.

SKITSEFORSLAG TIL EGNPLAN FOR



STORKØBENHAVN

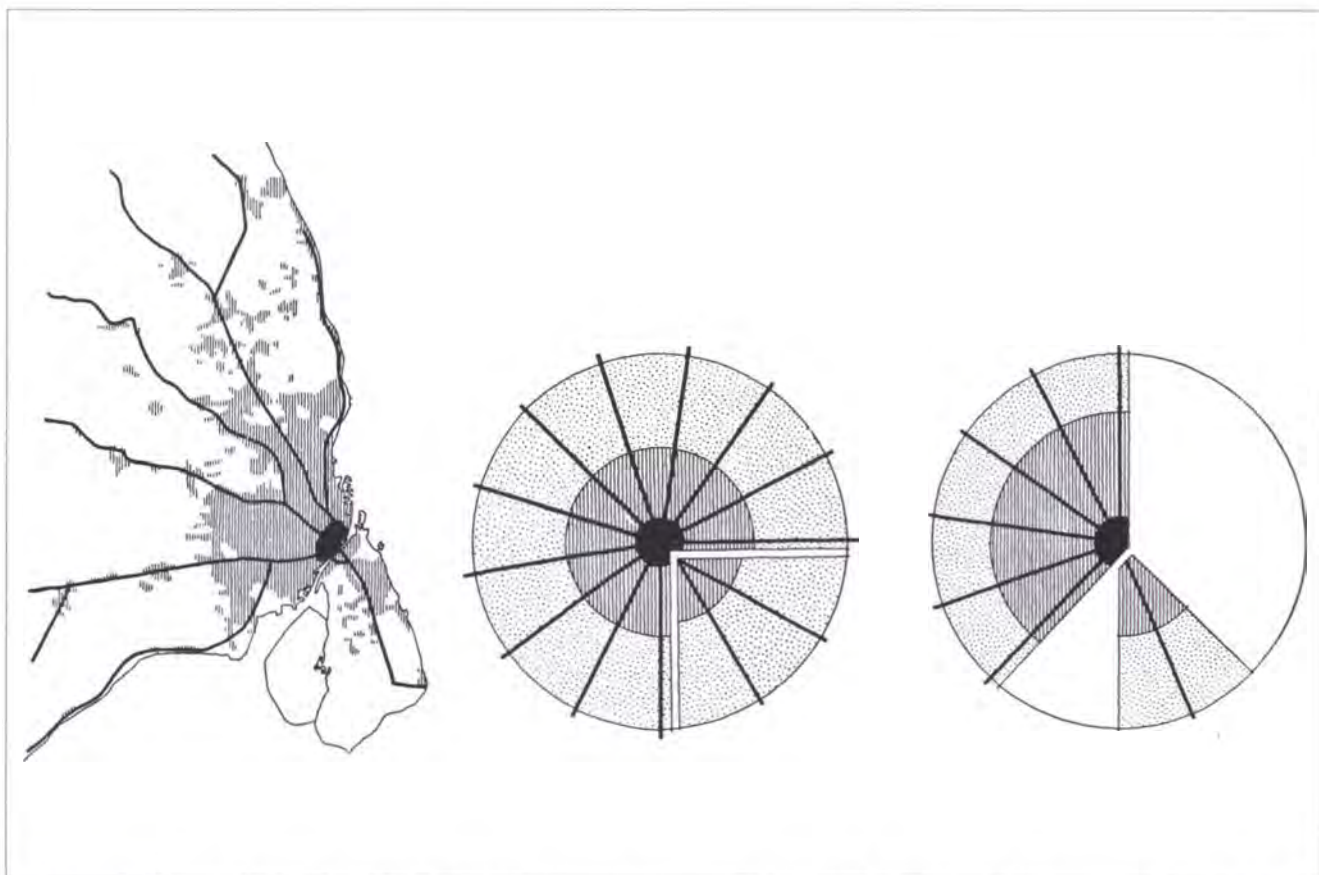
UDARBEJDET 1947 AF EGNSPANKONTORET
(TEKNISK KONTOR FOR UDVALGET TIL PLANLÆGNING AF KØBENHAVNSEGNEN)

Fingerplanen 1947

I juni 1944 tog Dansk Byplanlaboratorium spørgsmålet om en samlet planlægning i Københavnsegnen op. I foråret 1945 genindkaldtes Egnspanudvalget, idet der lå tilsagn fra Arbejdsministeriet om økonomisk støtte.

Det vedtoges at lade udarbejde en samlet, generel egnspan, som behandlede såvel byudvikling som fritid, trafik, fællesanlæg m.m. Et arbejdsudvalg blev herefter nedsat og Peter Bredsdorff blev leder af egnspanholdet. I januar 1948 udsendtes: "Skitseforslag til egnspan for Storkøbenhavn". Forslaget fik tilnavnet "Fingerplanen". Man foreslog byvæksten placeret langs S-baner, der sikrede en køretid til City på højst en halv time. City var den primære produktions- og servicekoncentration. Nye sekundære produktions- og servicecentre ("fingerrodscentre") tænkte placeret ved en projekteret motorvejs skæringspunkter med S-togsradialerne. De øvrige ydre S-togsstationer var midtpunkt i rent lokale servicecentre. Fingerplanen var bygget på et udvidet S-togsnet som sammen med "grønne kiler" mellem fingrene, gav byen form.

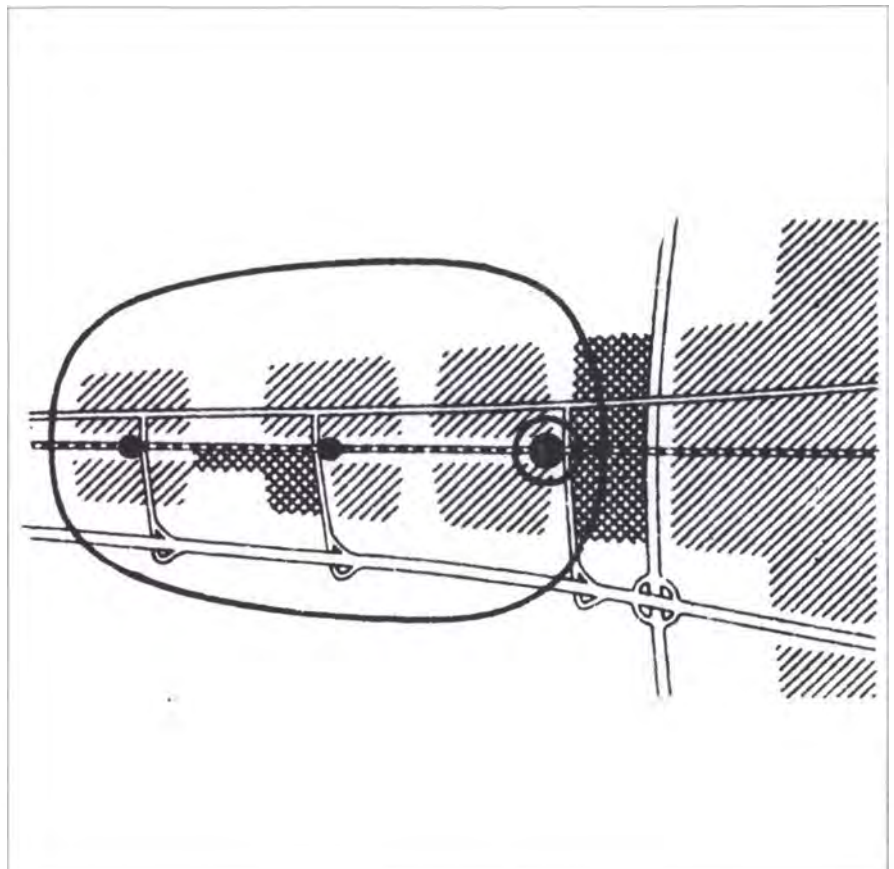
S-togsnettet blev suppleret af bilveje i kanten af fingrene, og dem foreslog man ført ind som radialer gennem den udbyggede by til centrum. Man betragtede bilens indtog i amerikanske byer som et realistisk varsel om kommende tilstande også hos os.



Hvis København frit havde kunnet brede sig mod alle verdenshjørner (diagrammet i midten), ville dens udstrækning fra centrum være blevet betydelig mindre end nu, hvor man kun har halvdelen af kompasset til rådighed (diagrammet til højre).

Om vejradialerne hedder det "det kan blive nødvendigt at søge den del af motortrafikken, som dels har fjerntrafikkarakter, dels har karakter af langvejskørsel indenfor byområdet, isoleret fra den øvrige trafik og udskilt til særlige bilgader". Det foreslåede vejnet bestod af 6 radialer og 2 ringlinier, en ydre langs godsbaneringen og en indre tæt omkring den indre by, begge forlænget til Amager. Fingerplanens omrids blev trukket op gennem byudviklingsplanen af 1949, så de ubebyggede arealer mellem fingrene blev sikret med henblik på en omformning til rekreative områder for befolkningen i de nye bydele.

Ideen i Fingerplanen med byområder langs banerne og grønne kiler mellem fingrene har været fulgt i de næste 50 års planlægning.



Udsnit af en finger med banen i midten, stationer i midten af bydelen og tilslutning til det overordnede vejnet i kanten af bydelen – overordnet erhvervsområde i roden af fingeren.

GENERALPLANSKITSEN 1954

I 1952 igangsattes en generalplanlægning i Københavns Kommune. Poul Lyager beretter: "Generalplanen blev udarbejdet under Bredsdorffs ledelse. Planen indeholdt en bearbejdning af Fingerplanens skematiske streger både for S-togs og vejnet. Det stadig fastholdte princip var en ligeværdig og parallel udvikling af S-togs-, sporvejs- og bussystem på den ene side, og vejnet og parkering på den anden. Et andet princip var, at trafiksystemets forskellige dele skulle samstemmes med de funktioner og bebyggelsesmæssige intentioner indenfor bydelene.

Vejplanen skelnede mellem brogader og motorgader, altså 2 adskilte vejsystemer: Et som indeholdt centerstrøg for de respektive bydele til betjening af cykeltrafik, lokal- og ærindetrafik samt de cyklistvenlige sporvogne. Et andet, som bestod af et antal motorgader, placeret i oplandsskellet mellem brogadestrøgene, til at optage gennemgående biltrafik og det mere bilvenlige bussystem.

Søringen, som den indre ring blev døbt, var planlagt som et beskyttende stakit omkring Indre BY, som et værn der skulle friholde bydelen for uvedkommende biltrafik, ligesom det blev foreslået, at parkeringen skulle reguleres ved et betalingssystem."



Generalplanskitten 1954 – forslag til system af primære radialgader forbundet med en indre ringgade, senere kaldet Søringen.

LÆREANSTALTERNES FÆLLES BYPLANKURSUS

Peter Bredsdorff fik sin egen byplanafdeling på Kunstakademiets Arkitektskole i 1954, hvorefter han forlod Københavns kommune. Byplanafdelingen blev hurtigt et frodigt og spændende sted at studere, og i 1955 startede det første fælleskursus.

Fælleskursus blev en seriøs og spændende institution, hvor mange eksperimenter blev prøvet. Det var samtidig en sprudlende leg med lykkelige indfald af de studerende.

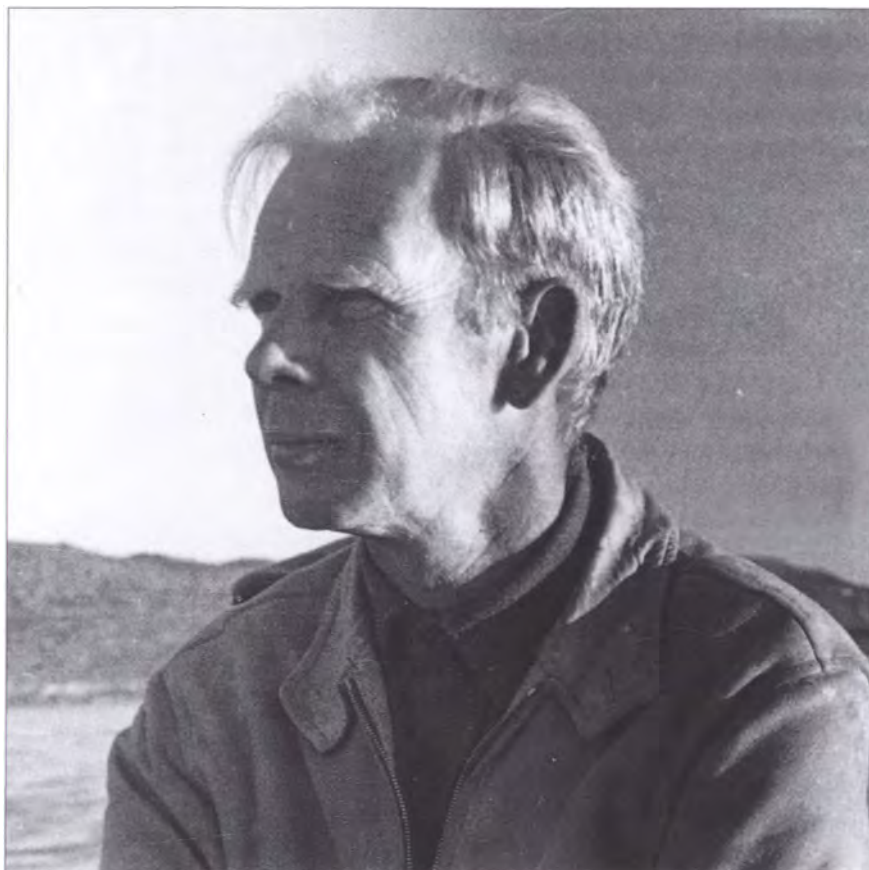
Det hele startede på initiativ af de studerende hos Peter Bredsdorff og hos professor P. H. Bendtsen på Danmarks Tekniske Højskole. De studerende havde behov for at løse byplanopgaverne i et bredere perspektiv, i et forum med forskellig faglig baggrund. Peter Bredsdorffs team omkring Fingerplanen, der bestod af planlæggere med forskellig faglig viden, inspirerede dem til at stille yderligere krav til byplanundervisningen. En undervisning, som i højere grad afspejlede det samfund, de senere skulle virke i.

Gruppearbejde var på det tidspunkt ikke en normal arbejdsform. Men gruppearbejde var jo netop den arbejdsform, hvor man fik et bedre resultat gennem diskussioner med andre faggrupper.

Kurserne varede en måned og tog udgangspunkt i et område af landet, hvor der skete noget særligt, f.eks. olieraffinaderiet i Kalundborg eller diskussion om et universitet i Ribe.

Kurset bestod i at indsamle materiale om stedet, en uges ophold i den udvalgte by og egn med rekognosceringer og diskussioner med byens nøglepersoner. Til slut løstes en række opgaver på baggrund af det indsamlede materiale. Det var vigtigt at de studerende forstod, at enhver opgave skulle ende med et resultat.

Det var Peters metoder til løsning af byplanopgaver, som blev benyttet, og han deltog da også ivrigt i kurserne ved foredrag og gennemgange af resultaterne. Han var en stor inspirationskilde for både lærere og studerende. Fælleskursus eksisterer stadig efter 46 år.



FLEMMING TEISEN

Flemming Teisen kom på Akademiet i 1919 og fik afgang i 1928. Det var almindeligt med en lang uddannelsestid, da man havde erhvervsarbejde ved siden af studiet. Således var Flemming Teisen ansat hos Christiani og Nielsen i Rio de Janeiro fra 1927-1930. Herefter blev han ansat i Københavns Kommune i Stadsingeniørens Direktorat, hvor han arbejdede, til han blev pensioneret i 1969. Herefter blev han forskningsmedarbejder i by- og regionplanlægning i Statens Byggeforskningsinstitut 1969 - 1974. Han deltog i Grønlandsplanlægningen 1950-1951, og udarbejdede et byplanforslag til Vestgrønland sammen med Poul Lyager, Hugo Lund Andersen og Mogens Boertmann. Han var med holdet, der blev hentet på rådhuset til Egnsplankontoret, og hans indsats var meget væsentlig - især var hans skriftlige fremstillinger lysende klare og inspirerende. Efter Fingerplanen kom han tilbage til Københavns Rådhus, hvor han deltog i generalplanlægningen sammen med Peter Bredsdorff. Under Peter Bredsdorffs ledelse var han en betydningsfuld medarbejder. F.eks. er afsnittet om Københavns Havn så fremsynet, at det stadig kan bruges som grundlag for det videre arbejde.

Generalplanskiten 1954

Uddrag af "Udokumenterede optegnelser om et halvt århundredes levnedsløb"

" I selve byplankontoret kendte man egentlig ikke begrebet sammenfattende byplanlægning, men kun partielle planer (især på kommunens egne arealer).

Men ellers drejede alt sig om "byplanmæssig behandling af byggesager", det vil sige kontrol med om private byggeansøgninger stemte med de paragraffer i Staden Københavns Byggelov, som havde betydning for bebyggelsesarternes udformning og fordeling. Det kom der naturligvis aldrig nogen sammenhæng og helhed ud af, svarende til den byplanloven krævede. Nogle af os, der var ansat under byplankontoret, anbragte så en dag en stor plakat på et meget synligt sted i kontoret. Dens påskrift var ganske enkelt: København mangler en generalplan.

I 1946 blev der ved det første kommunevalg efter krigen, valgt så mange medlemmer (11 af 55) fra Danmarks Kommunistiske Parti (DKP), at de bl.a. besatte borgmesterposten i magistratens IV. afdeling. Det medførte tillige, at de ved budgetdebatten samme år efterlyste udarbejdelsen af en generalplan. Så kunne der da omsider tages fat på en egentlig helhedsplanlægning i Københavns kommunes byplankontor. Og den kunne få en logisk sammenhæng med skitsen til en samlet egnsplan!

Dette førte til, at et antal ansatte, som ansås egnet dertil, i 1952 blev skilt ud som en særlig afdeling under byplankontoret, og

lederskabet fik vi Peter Bredsdorff til at påtage sig indtil videre. Arbejdet begyndte med en "generaldebat" på grundlag af det rig- holdige materiale, som forelå om byens hidtidige udvikling, Der- efter foregik det - om nødvendigt - i kontakt med sagkyndige inden for andre institutioner. på initiativ af borgmester Johannes Hansen og under hans forsæde drøftedes vores analyser og syns- punkter og konkrete forslag periodisk i en gruppe bestående af rådmanden, kommunaldirektøren ("Abracadabra"), stadsarkitekten, stadsbygmesteren, byplanchefen ("Mukke") og Peter. Efter to års forløb forelå så "København - skitse til en general- plan"/Stadsingeniørens direktorat 1954. Peter er ansvarlig for den samlede tekst og Poul Erik Skriver for omslag og det ganske lay- out (173 s. rigt illustreret med kort og fotografier). I efterskriftet oplyses bl.a.: "I betegnelsen skitse ligger, at bogen er at betragte som et udkast, som forelægges kommunalbestyrelsen og offentligheden til bearbejdning og bedømmelse, og som kan udformes til den egentlige generalplan - et program for større



Mastekranen på Holmen.

byplanmæssige dispositioner og fremtidig anlægsvirksomhed. Det er indlysende, at kommunen må fortsætte det påbegyndte planlægningsarbejde for derved at tilvejebringe den trafikale løsning, der bedst svarer til den samlede planlægning af bysamfundet (Storkøbenhavn)."

Da planskitsen blev forelagt borgerrepræsentationens medlemmer, vakte den så megen interesse, at der nedsattes et fællesudvalg af 11 borgerrepræsentanter og samtlige 6 borgmestre til behandling af dens hovedprincipper.

Desværre var Johannes Hansens tid som borgmester omme (DKP fik i 1954 kun 6 af 55 medlemmer valgt), så der kom på ny en konservativ - Estrup. Peter forlod også rådhuset for at bruge sine kræfter på andre byer og på undervisningen på Akademiets Arkitektskole."

FRA GENERALPLANSKITSEN - om Flådens anlæg

"Gennem det sidste års tid (i 1954) har det gamle spørgsmål om flådestationens flytning fra Holmen fået ny aktualitet. Hvis en sådan flytning skulle blive gennemført, måtte det ud fra et planlægningssynspunkt hilses med stor tilfredshed.

Der opstår imidlertid vigtige spørgsmål om den fremtidige anvendelse af arealerne. For år tilbage ville det formentlig have været oplagt at anvende arealer med denne beliggenhed til havneformål eller en tilsvarende erhvervsmæssig udnyttelse.

I 1919 erhvervede havnevæsenet således Christiansholm for at sikre den bevaret som havneareal. I 1923, hvor man også overvejede en flytning af flådestationen, udarbejdede havnevæsenet planer til en havnemæssig og industriel udnyttelse af Arsenaløen og de omliggende arealer. Senere - i 1930 - protesterede havnebestyrelsen mod en foreslået anvendelse af Arsenaløen til frilandsmuseum. Efter den udvikling, bytrafikken har gennemgået i den nyere tid må man imidlertid se med de største betænkeligheder på planer til et intensivt udnyttet havne- og erhvervsområde på dette sted. For at kunne give området en vis trafikal tilknytning til den øvrige by måtte man bygge en gadetunnel under hele den nordlige del af havnen, en ved tidligere lejlighed fremsat tanke, som det imidlertid er meget kostbart at realisere. Foruden tunnelanlægget måtte der under alle omstændigheder samtidig foretages bekostelige gad-udvidelser eller -gennembrud fra flådens arealer mod syd, til Torvegade. Man ville samtidig med sikkerhed øge vanskelighederne i den indre by på Sjællandssiden med en ny uvedkommende trafik. Der bør derfor sigtes imod en lidet trafikskabende fremtidig anvendelse af flådens arealer - til rekreative arealer, offentlige institutioner og evt. nogen beboelse.

Netop disse anvendelsesmuligheder er i øvrigt bragt i forslag i en kommissionsbetænkning om den tilsvarende udflytning af flådestationen i Stockholm fra de centralt beliggende områder på Skepsholmen, Gaelarvarvet, m.v."

Det er næsten 50 år siden, at det blev skrevet (af Flemming Teisen) - det var forudseende planlægning.

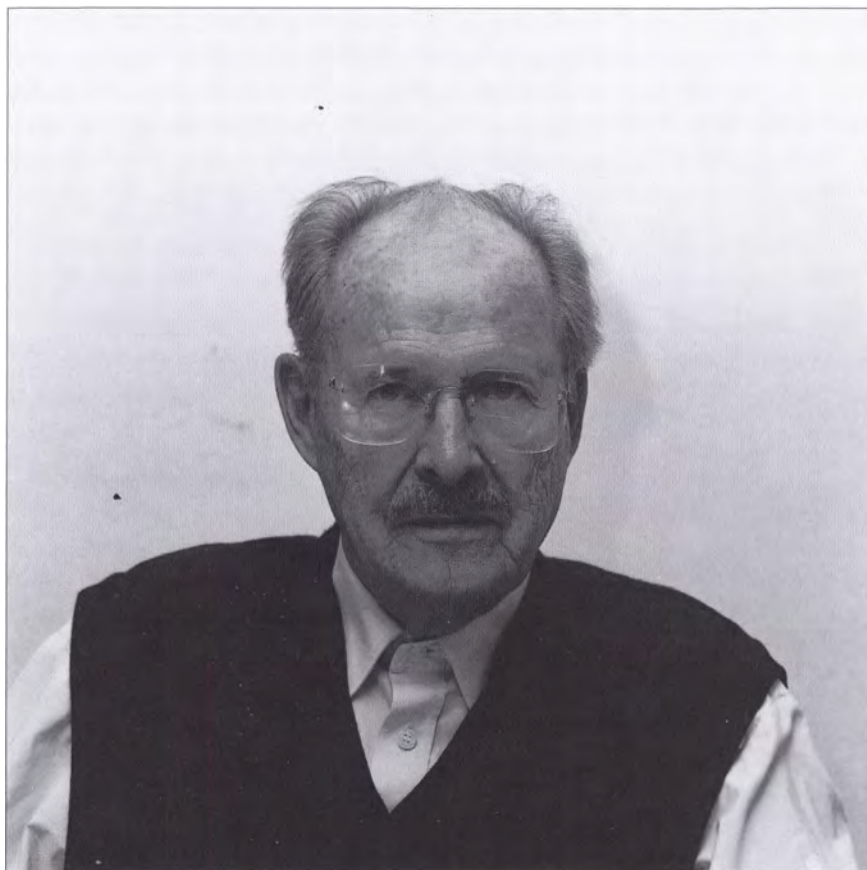


Foto: Sten Moeslund

SVEN ALLAN JENSEN

Sven Allan Jensen startede som medarbejder hos Peter Bredsdorff ved udarbejdelsen af Fingerplanen 1946-1947. Han fortsatte i byudviklingudvalget for Københavns-egnen, hvor Fingerplanen blev omsat til Byudviklingsplanen fra 1951. Han var daglig leder af sekretariatet. Samtidig var han lærer i byplanlægning på Kunstakademiets Arkitektskole 1954-1967. I 1962 blev han knyttet til Byggeforskningsinstituttet som afdelingsleder i byplanafdelingen.

I 1963 oprettede han egen tegnestue med kontorer i København, Ålborg og Herning. Han arbejdede sammen med H.H. Skaarup om en egnsplan for Århus-egnen, og de vandt en række byplankonkurrencer bl.a. bebyggelsesplaner i Højby og Humlebæk og centerplaner i Ballerup, Frederikshavn og Århus.

Hans tegnestuer fik et utal af opgaver i hele landet, og han var en meget vellidt konsulent i kommunerne. De ville altid have Sven til at møde op til deres diskussioner. Personligt stod Lemvig hans hjerte nærmest, og han købte et lille købstadshus i bymidten, så han kunne deltage i byens liv i ferier. Han lavede deres centerplan og nogle bydelsplaner. Han har været sagkyndig i Miljøankenævnet og næstformand for boligfonden SDS. Han er kendt som en fremragende forhandler, som på sin egen beskedne måde med smidighed og klogskab har opnået betydelige resultater. Han har været med fra starten og er stadig aktiv i Byplanhistorisk udvalg i Dansk Byplanlaboratorium fra dets start i 1982. Som medlem af holdet omkring Fingerplanen er han et naturligt medlem af ÆBÆ fra starten i 1954.

Køgebugtloven

Fingerplanen, "Hånden med de udspilede fingre" var udsendt til debat 1947-1948, altså to år før Byreguleringsloven, og Steen Eiler Rasmussen hilste den da også velkommen som "Handsken til hånden".

Der var tale om en overordnet zoneplanlægning (inder-, mellem- og yderzoner) omkring de største bysamfund, på tværs af kommune- og amtsgrænser og med stærk statslig indblanding og statsfinansiering. Lovgiverne havde salgsmæssig flair. På trods af lovens navn "Lov om regulering af bymæssige bebyggelser" kaldte de det som kommunen skulle have, ikke for byreguleringsplaner, men byudviklingsplaner. Der fandtes ikke den kommune, der ikke ville have byudvikling, selvom det gik ud over selvstyret.

I loven blev det bestemt, at der i de første byudviklingsplaner skulle udlægges "byggeareal" svarende til mindst det dobbelte af det forventede behov i en 15-års-periode. Til gengæld skulle planen gælde i mindst 15 år, således at landbrugerne i yderzonen kunne drive og investere i deres landbrug uden at blive tvunget til at sælge på grund af stigende grundpriser og medfølgende beskatning m.v.



I byudviklingsplanen blev udover de hidtidige byområder langs Køgevejen inddraget arealer mellem den projekterede S-bane og den fastlagte motorvej til en række byenheder omkring de kommende stationer. I alt vil de kunne rumme 100.000 – 150.000 indbyggere



Byudviklingsplanernes bebyggelsesområder 1960. Alt i alt er hovedrækkene i Fingerplanen bevaret. Med toning er angivet de områder, som blev inddraget til bebyggelse langs Køge Bugt og med kontur principskitsens byområder.

Den første store byudviklingsplan i Københavnsegnen blev endelig godkendt i december 1951 efter at være tiltrådt af Rigsdagen. Den gav mulighed for en tilvækst i folketallet på ca. 485.000 indbyggere overfor en forventet tilvækst i 15-årsperioden på 185.000 indbyggere. Der var altså god plads - troede man.

Imidlertid gik det ikke helt som man havde forventet i Fingerplanen. Prognoseteknikken var meget primitiv dengang, og der var navnlig et forhold man ikke havde forudset:

Selvom der kun var tale om en forholdsvis beskeden befolkningsstigning, begyndte husstandstallet det vil sige antallet af personer pr. husstand hurtigt at falde. I 1949 var der 3,5 personer pr. husstand, men allerede 6-7 år efter var det faldet til ca. 3,0 personer, og faldet fortsatte. Det betød, at man fik et kraftigt voksende boligbehov og dermed et kraftigt pres på inderzonerne med deraf følgende hurtigt stigende priser på inderzonejorden.

Dagbladet Politiken kørte gennem en lang tid en hård kampagne mod zoneplanlægningen. Det var den, der var skyld i grundpriserens himmelflugt, og man var ikke langt fra at forlange loven ophævet. Samtidig angreb partiet Venstre med Aksel Kristensen ("Kummeklinkeren") zonedragningen i Folketinget.

I slutningen af 1950'erne begyndte man derfor i Boligministeriet og Byudviklingsudvalgets sekretariat (BUK) at lægge op til forskellige lempelser og nyinddragelser. Man gjorde mellemzoner til inderzoner og foretog mindre udvidelser af inderzonerne andre steder, men hele tiden efter Fingerplanens principper.

Men den største udvidelse foretog man langs Køge Bugt. I Fingerplanen var de kystnære arealer i venteposition det vil sige mellem- og yderzoner. DSB havde i en lov fra 1947 ekspropriationshjemmel til en S-bane fra København til Solrød Strand, og vejdirektoratet arbejdede på en ny linieføring af Vestmotorvejen, så den kunne placeres i godt 2 km afstand fra kysten, i øvrigt indrettet, så den ved tilslutningsanlæg kunne betjene kommende bebyggelse.

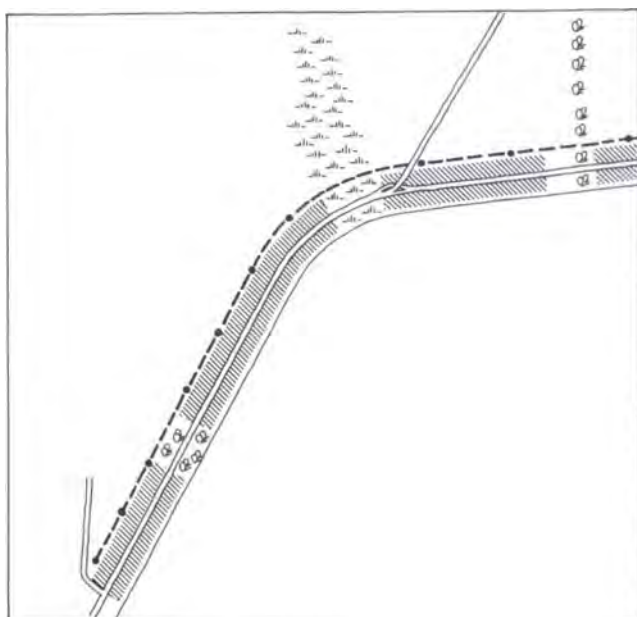
På det grundlag stillede BUKs sekretariat i 1958 et forslag om:

1. at udlægge et nyt byzoneareal mellem motorvejen og kysten - i alt mere end 40 kvadratkilometer
2. supplere med store inderzonearealer vest for motorvejen til industri og andet erhverv,
3. ved en forkøbsret for staten (evt. ekspropriation) eller en anden foranstaltning at sikre, at staten havde råderet også med hensyn til grundpriserne.

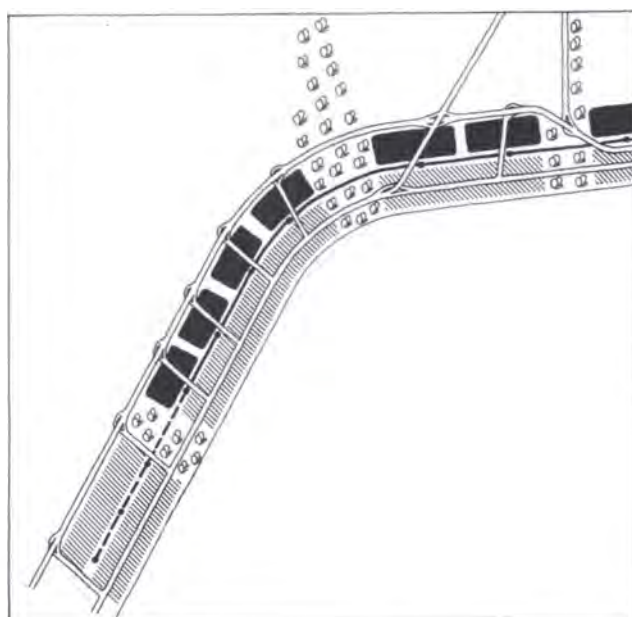
Derved kunne staten gennemføre en byplanlægning på tværs af kommunegrænserne, stille arealer til rådighed for offentlige institutioner og anlæg m.v. og udlægge kystarealerne til rekreative formål samt sikre en fornuftig tidsfølge i udbygningen i takt med statens store trafikinvesteringer.

Man ville tillige kunne sikre, at de enorme samfundsskabte værdistigninger, som måtte forventes som følge af de offentlige anlæg, endte i statskassen og ikke i grundejere og spekulanter lommer. Et notat med stort set dette indhold blev sendt til regeringens økonomiudvalg (formand Viggo Kampmann).

Der kom ret omgående besked tilbage: Lav et lovforslag, der muliggør en hensigtsmæssig planlægning med tilhørende tidsfølgeplan, på tværs af kommune- og amtsgrænser, men med kommunal deltagelse - så skal regeringen nok på anden vis sikre at værdistigningerne inddrages i statskassen.



Ved zonedragning langs Køgebugt har man forsøgt at koordinere den bymæssige udbygning med udbygningen af det tekniske apparat. I 1954 var planlægningen af det tekniske udstyr til bymæssig bebyggelse næppe påbegyndt. Man havde kun en lov om ekspropriation til en S-bane samt et udvalg, der skulle prøve at fastlægge en ny motorvej til aflastning af den håbløst forældede Køgevej. Byudviklingsplanen for området blev derfor udformet med snævre byggezoner omkring Køgevejen.



Ved den igangværende revision af byudviklingsplanerne inddrager man nu arealer mellem den projekterede S-bane og den nu fastlagte motorvej til en række nye hyenheder omkring de kommende stationer. I alt vil de kunne rumme ca. 100.000-150.000 indbyggere.

Undervejs skete der det pudsige, at loven om grundskyldstignings-skyld blev ophævet i 1966. Den ville ellers have skæppet godt i statskassen med det, der skete langs Køge Bugt.

Byudviklingsudvalgets sekretariat og Boligministeriet gik derefter i gang med at udarbejde et lovforslag: Der skulle udarbejdes en fælles dispositonsplan for 8 kommuner langs Køge Bugt, som skulle følges af kommunerne. De skulle udarbejde en tidsfølgeplan for udbygning af såvel statslige som kommunale anlæg, og endelig kunne der ske offentlig overtagelse af arealer til udbygningen. Arbejdet skulle gennemføres af et særligt planlægningsudvalg med repræsentanter for de berørte kommuner, de to amter samt en del ministerier og statslige styrelser.

Loven blev endelig vedtaget i 1961, men inden da havde BUKs sekretariat allerede udarbejdet de første dispositionsplaner med hovedprincipper for bebyggelsens arter og dens placering, centerbetjening, lokale vejnet m.v., således at der forelå et første grundlag for det nyoprettede Køge Bugt-sekretariat.

I dag ligger der en række veludstyrede forstadsenheder langs bugten for over 100.000 beboere, og en række erhvervsområder under stadig udbygning - med S-bane og 6-sporet motorvej (for lille) store grønne områder og strandpark, lystbådehavne osv.

Jeg forlod foretagendet allerede i 1962 for at lave en ny egnsplan og byudviklingsplan i Århus-egnen, men det har været en stor oplevelse på afstand at følge udbygningen langs Køge Bugt og se resultaterne.

Det hele startede jo faktisk med en alvorlig og byplanmæssig politisk krise, hvor mange i Folketinget var parat til at ophæve hele zonelovgivningen og al dens væsen.

Omkring 1970 igangsattes et stort højhusbyggeri i Brøndby Strand. Bebyggelsesplanen blev tegnet af arkitekt Knud Svensson. Brøndby Kommune overlod det til en række boligselskaber at bebygge en 2 kilometer lang og 200 meter bred byggegrund med etagehuse. Der er 2.800 lejligheder, heraf 720 i højhusene. Der har været megen kritik af bebyggelsen, men som borgmester Kjeld Rasmussen siger " Med den beliggenhed ved Køge Bugt Strand og med S-station med center lige ved bebyggelsen, vil det med tiden blive en succes."



Højhusene i Brøndby Strand.

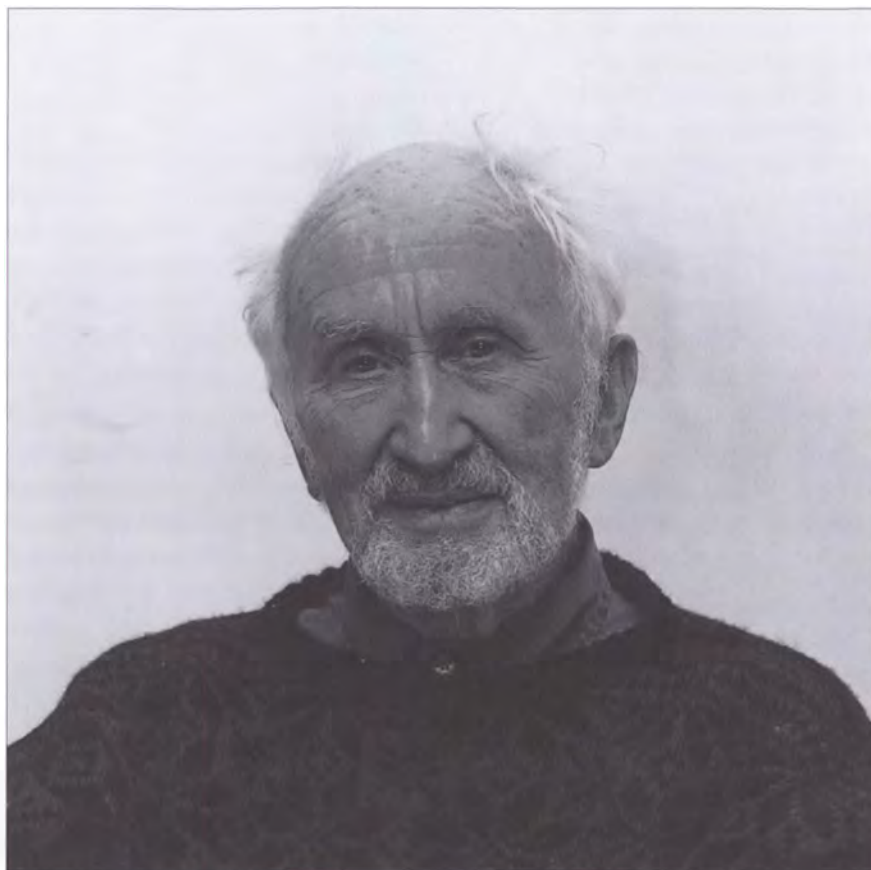


Foto: Søren Moeslund

OLE THOMASSEN

Ole Thomassen fik efter afgang i 1943 ansættelse i Københavns Kommunes byplankontor, hvor han var til 1964, da han gik og smækkede med døren. Han var samtidig lærer i byplanlægning ved Kunstakademiets Arkitektskole hos Peter Bredsdorff. I 1965 blev han docent, og da Peter Bredsdorff gik på pension, overtog han styringen af byplanafdelingen. Han blev udnævnt til professor i 1976 og sluttede i 1986.

Han var gæsteforsker ved Norges Tekniske Højskole i Trondheim i 1953 og ved universitetet i Nairobi i 1969-1970. Han var redaktør af tidsskriftet Byplan 1958-1962. 1964-1969 havde han konsulentvirksomhed sammen med Poul Lyager i Cityplanvest og i Høje Taastrup om det nye center. Han lavede andre egns- og byplanopgaver bl.a. planer for Bramsnæs Kommune, hvor hans sommerhus lå.

Han var medlem af bestyrelsen i Dansk Byplanlaboratorium 1971-1976 og af Akademirådet 1972-1978. Han har fået 1. præmie for en legeplads i Hvidovre sammen med Poul Erik Skriver i 1952.

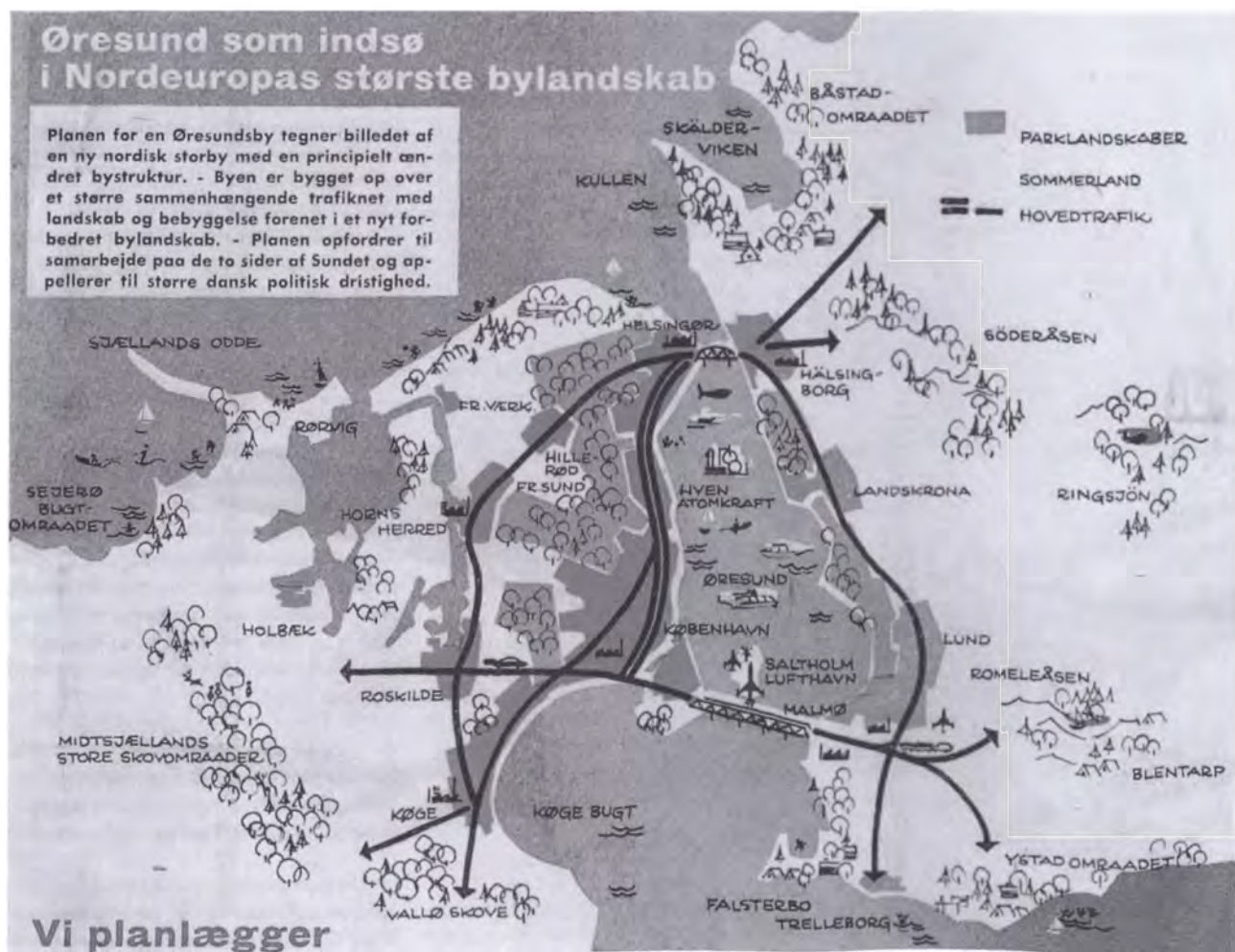
Ole Thomassen har altid deltaget i den aktuelle debat og han har skrevet mange artikler og bøger: "Byplan og almindelige mennesker" 1945, "Corbusier som byplanlægger" 1950, "Idealbyer eller levende mennesker" 1951, "Hvordan er saneringsproblemer opstået?" 1953, "Uforskammet arkitektur" 1955, "Arkitektur med 8B og 6H" 1956 sammen med Svend Limkilde, "Byplanstudier i Istanbul" 1960 sammen med Peter Bredsdorff og "Den gode by og den onde by" 1962 og "Lyse dage og sorte nætter" i 1980.

Han fik tildelt N. L. Højen medaljen i 1985.

Øresundsbyen

- af Ole Thomassen og Stefan Ott

Uddrag fra Politikens tillæg d. 1. oktober 1959 illustreret og opsat af Habakuk (Jørgen Hartmann Petersen) og redigeret af Knud Bidstrup



En ny radikal ordning af hovedstadens forhold har ladet vente på sig siden planerne om nye københavnske indlemmelser blev skrinlagt for små 10 år siden. Men endnu er der ikke skabt et administrativt grundlag, der muliggør en samlet planlægning af hele millionbyens fremtid.

HOVEDSTAD PÅ AFVEJE

Vi fik i 1951 en udviklingsplan for Københavnsegnen vedtaget som lov, hvorved man forhindrede en helt tilfældig byvækst og lagde provisoriske grænser for udviklingen af den bymæssige bebyggelse. Men spørgsmålene om storbyens vækst på længere sigt, den fremtidige lokalisering af erhvervslivet, millionbyens funktionelle opbygning, institutionsforsyningen og den fremtidige trafikbetjening af hele det mægtige byområde er blevet ubesvarede. Disse forhold er stadig prissgivet afgørelser inden for de enkelte kommuners eller institutioners administrative rammer.

Mens det glade anarki fortsat råder i storbyens ledelse, har befolkningsudviklingen og den hidtidige motorisering sprængt grænserne for det hidtidigt betragtede byudviklingsområde, og snesevis af nye selvstændige sogne- og købstadskommuner i hele Nordsjælland er trukket ind i hovedstadens indflydelsesområde.

Under indtryk af det voksende byplanmæssige og trafikale kaos er flere planlægningsorganer opstået uafhængigt af hinanden. Som foreløbig nødforanstaltning har ringen af købstæder omkring hovedstaden fået nedsat selvstændige byudviklingsudvalg. Ministeriet for offentlige arbejder har nedsat et udvalg til planlægning af det storkøbenhavnske vejnet, og hovedstadskommunernes samråd har, efter at det store trafikrådsforslag faldt på gulvet, nedsat et teknikerudvalg med henblik på den samlede planlægning af hovedstadsområdets kollektive trafiknet. Endelig er et nyt delvis fritstående egnsplanarbejde genoptaget, denne gang under byplan-nævnets neutrale formynderskab.

Men ingen af disse organer har tilknytning til et legalt overordnet planlægningsorgan for det konglomerat af storbykommuner, hvis voksende millionbefolkning er landets største indenrigspolitiske problem.

REGIONPLAN FOR ØRESUNDSBY ÅR 2000

Planen for en Øresundsby er fremsat som indlæg i diskussionen om Danmarks fremtidige geografi, men understreger først og fremmest nødvendigheden af en samlet overordnet planlægning af den fremtidige storbyregion på tværs af eksisterende købstads- og kommunegrænser. Forslaget er desuden et udkast til en sammenhængende planlagt byudvikling på de to sider af Sundet, en udvikling, som antages yderligere at kunne motiveres gennem de nordiske landes voksende økonomiske fællesskab inden for rammerne af de europæiske markedsplaner."

"Øresundsregionens byområder antages i denne plan at ville vokse med uformindsket kraft både i areal og folketal. I dag er den samlede befolkning i Øresundsregionen rundt regnet 2 mill. med 1 1/2 mill. samlet i Nordsjælland og 1/2 mill. i Skånesektoren.

BÅNDBYEN KØGE-HELSINGØR

På grundlag af prognoser udarbejdet af Statistisk Departement og Statens Byggeforskningsinstitut regner det officielle Egnspansekretariat med, at den storkøbenhavnske eller rettere nordsjællandske befolkning i år 2000 er på op mod 2,5 millioner indbyggere. I den sjællandske del af Øresundsregionen skal der med andre ord skaffes plads til en bebyggelse, som svarer til en ny millionby. En tilsvarende officiel prognose findes ikke for Skånes vedkommende, men på grundlag af den svenske landsprognose for 1970-befolkningen og ud fra antagelser for størrelsen og fordelingen af den fremtidige bybefolkning regner man som grundlag for den foreliggende plan med, at bybefolkningen langs den skånske Øresundskyst i år 2000 er på 825.000 indbyggere, ensbetydende med en vækst på knap 1/2 mill.

Med en befolkningstilvækst på 1 mill. vil Nordsjællands klassiske udflugtsområder blive udnyttet intensivt som et parklandskab, der bliver daglig tilgængelig fra nærliggende store byområder.

Afgørende for strukturen af den fremtidige Øresundsby må det derfor være, at Nordsjællands skovområder for at kunne modstå denne intensive udnyttelse bliver suppleret med nye skove og grønne områder som led i et parklandskab af en helt anden art og med langt større kapacitet end byparker i sædvanlig forstand. Dermed er givet en af de vigtigste forudsætninger for fordelingen af de fremtidige byområder.

Mulighederne for at placere yderligere store byområder langs Sjællandskysten er begrænsede. På den 60 km lange strækning mellem Greve Strand i syd og Helsingør i nord er kysten praktisk taget udbygget. Denne planløst formede båndby har sit store befolkningstyngdepunkt i tre centrale hovedstadskommuner og lukker med sine smalle udløbere adgangen til Sundet for hele det store bagland. Ikke desto mindre har denne båndby, som stadig vil være den bebyggelsesmæssige dominant i Øresundsregionen, særlige betingelser som rygrad i den fremtidige storbyregion. Med Helsingørsvejen og Lundtoftebanen parallelt udbygget helt til Helsingør, med en hurtig bybane og en højklasset motorgade til at

betjene en pendultrafik mellem Helsingør og København, har vi det trafikale udgangspunkt for en fornyelse af den sjællandske kystby og det samlende led i den fremtidige Øresundsregion. Nivå-bugten mellem Rungsted og Sletten er det eneste område langs Sjællandskysten, hvor der er mulighed for at sikre store områder til badestrand og rekreative formål, og mellem disse kystområder og de store skovarealer har man samtidig det eneste område, hvor der som led i en båndby vil kunne placeres et byområde af størrelsesordenen 100-150.000 indbyggere med Helsingør-svejen og den nye bybane som centralt færdselsled.

Med supplerende byudvidelsesmuligheder fra Gentofte til og med Helsingør vil båndbyen nord for København anslås at kunne optage tilsammen en befolkningstilvækst på omkring 200.000 indbyggere.

Såfremt den udbyggede Lundtoftebane langs Helsingørsvejen i stedet for planlagt at blive indført i Nordbanen bliver indført over Hareskovbanen, vil den kunne forbindes med den længe forberedte bybane langs Køge Bugt, og udbygningen af den nordlige båndby vil kunne ske i takt med udbygningen langs Køge Bugt-banen, hvor nye byområder antages at kunne optage en befolkning af tilsvarende størrelsesorden, altså 200.000 indbyggere. Resten af den forventede befolkningstilvækst nemlig 600.000 indbyggere, foreslås placeret udenfor den nuværende Københavns-egn i tilknytning til den nordsjællandske ring af købstæder, hvis udvikling allerede på flere måder er inddraget i hovedstadsudviklingen".

RINGBYEN FRA SJÆLLAND TIL SKÅNE

"Efter et skøn over udbyggelsesbetingelserne omkring de fem købstæder i "byringen" tænkes den store befolkningstilvækst fordelt med omkring 150.000 indbyggere til hver af de tre byer Køge, Roskilde og Frederikssund og med 150.000 fordelt på Hillerød og Helsingør, hvis udbygningsmuligheder begrænses af de tilgrænsende skovområder."

"Den forudsatte befolkningstilvækst ved Skånekysten på omkring 500.000 indtil år 2000 tænkes fordelt ligeligt i tilknytning til Malmø, Lund, Landskrona og Helsingborg (og Trelleborg). Malmø og Lund vil antagelig udvikles til en sammenhængende bydannelse med regionens vigtigste centrale funktioner. Men i øvrigt vil de enkelte byområder også herefter kunne holdes adskilt, hvorved de bedste kyststrækninger kan holdes åbne som store rekreative kystområder."

KØBENHAVNS FREMTID - ET REGERINGS- ANLIGGENDE

"Specielt for Nordsjællands vedkommende må det formodentlig være opgaven under det genoptagne egnsplanarbejde at overveje forskellige alternativer, men såfremt hovedforudsætningen er den samme, nemlig at en ny millionby i løbet af 40 år skal placeres i Nordsjælland, så kræves der bag denne planlægningsopgave en politisk indsats af et så alvorligt format, at sognekommunale særinteresser ikke fortsat kan blokere en løsning. Det er endda et spørgsmål om denne storby-planlægning kan løses på det fagmini-sterielle plan."



KIRSTEN ANDERSEN

Kirsten Andersen er uddannet som arkitekt i 1954. Fra 1956-1959 arbejdede hun i byplanafdelingen hos Peter Bredsdorff med en licentiatopgave om en egnsplan for Bornholm. I 1960-erne var hun lærer på byplanafdelingen, og i samme periode ledede hun Læreanstaltnernes Fælles Byplankursus. Hun var i mange år censor ved afgangsupgaver fra Kunstakademiets Arkitektskole.

I 1953 blev hun ansat hos Boligministeriets Kommitterede i Byplansager og fik som opgave at være sekretær for Fingerplanens folk, der mødtes om etablering af et nyt egnsplanarbejde. Denne gruppe blev senere til Ældre Byplanlæggere, ÆBÆ.

I 1960 kom hun til Landsplanudvalgets sekretariat, hvor hun skrev "En ny by?" om Trekantsbyen og var medforfatter på "Zoneplan 1962". I 1969-1974 var hun i Egnsplandrådet og arbejdede med regionplanlægning, Regionplan 1973. Fra 1975-1989 var hun afdelingschef for planafdelingen i Hovedstadsrådet. Hun var i 1989 medlem af statens havneudvalg og et udvalg, som skulle klargøre organisationen af Hovedstadsområdet kollektive trafik. Da Hovedstadsrådet blev nedlagt i 1989 kom hun til Frederiksborg Amt som afdelingschef for Landskabsafdelingen til 1995.

I 1959 udkom "Egnsplan for Bornholm". I Byplanhistorisk Udvalg har hun skrevet "Læreanstaltnernes Fælles Byplankursus" note nr. 9, "De første landsplanår" note nr. 17 sammen med Erik Kaufmann, "Strandhaven, et kolonihaveområde bliver til lav, tæt bebyggelse" note nr. 36 og en pjece om "De første år i Byplanhistorisk Udvalg 1982-1999".

Egnsplan på Bornholm 1959

I 1956 foreslog Peter Bredsdorff, at jeg skulle lave en licentiatopgave med en egnsplan for Bornholm. Min mand Niels var med på ideen, og Edmund Hansen syntes også det var spændende, så jeg fik formiddagsfri fra arbejde.

Bornholm er jo foruden at være ø, også et amt. Det vil sige, det var muligt at få statistikker for befolkning, arealanvendelser m.m. Jeg samlede materiale til en beskrivelse af øen. Det eneste, der var svært at få belyst, var erhvervslivet, så der måtte jeg selv rekonoscere alle butikker i byerne og alle sommerhusenes placering. Dertil fik jeg arbejdsløshedskassen til at lave en erhvervsstatistik og erhvervsplacering for mig.

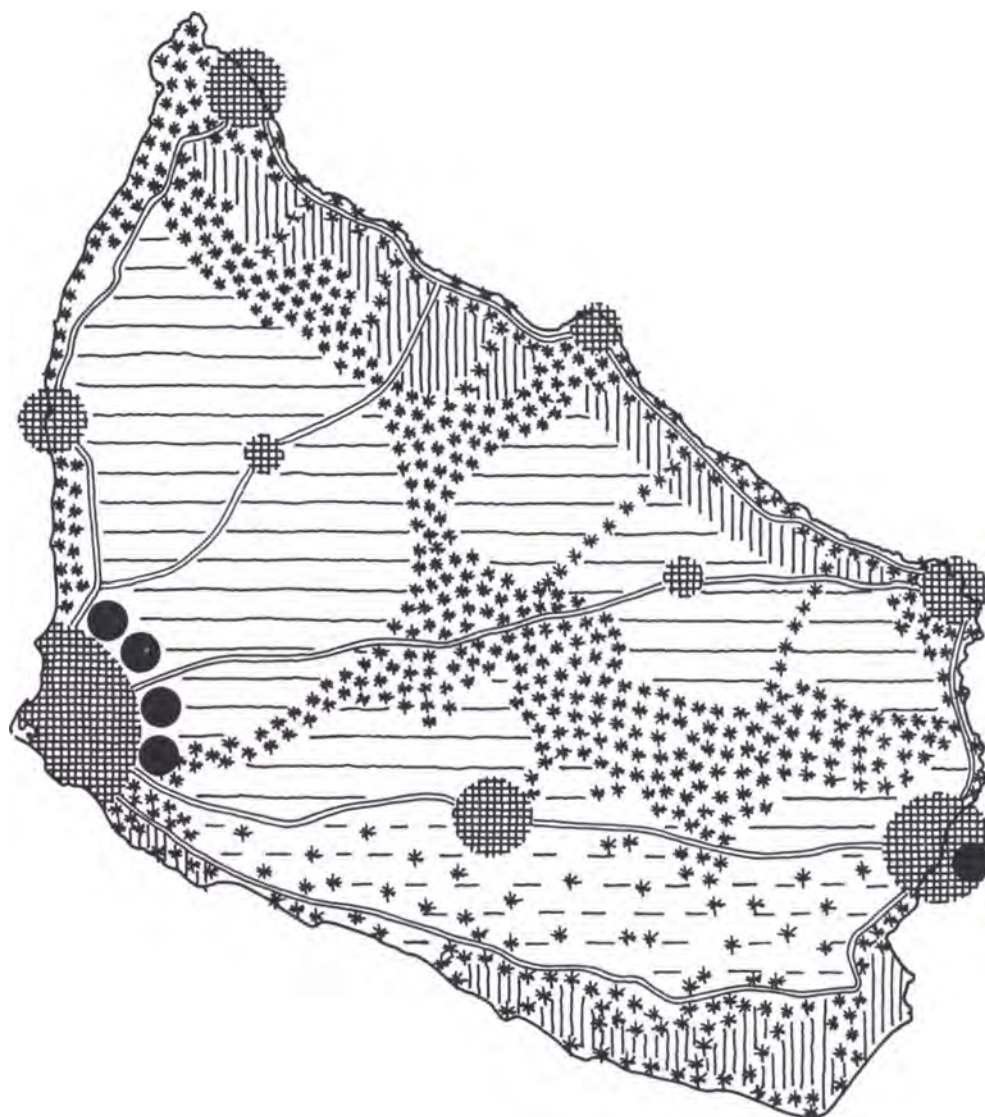
Med det materiale havde jeg fået godt kendskab til øen og kunne spørge eksperter mere nuanceret. Så jeg lavede interviews med nøglepersoner. Derved fik jeg afdækket et mere detaljeret billede af Bornholm og fik eksperternes bud på de problemer, der var. Der var faktisk ikke andre egnsplaner herhjemme, jeg kunne lære af, så jeg benyttede mig af samme teknik som ved indsamlingen af oplysninger. Jeg afprøvede mine ideer på kolleger, og fik deres bud på løsningen af opgaven, for det skulle jo ende med en egnsplan.

Det endte med, at jeg lavede en tegneserie på 12 kort med befolkning, erhverv, service, administration og det åbne land med turisme. Det blev planen, men for en ordens skyld tegnede jeg det sammen til een plan.

I mellemtiden havde jeg fået en søn, så jeg var ret ligeglad med, at der ikke endnu var en licentiatordning på Kunstakademiet. Jeg havde haft 3 lærerige år i et frodigt miljø på byplanafdelingen hos Peter.

Reaktionerne på forslaget var meget forskellige. I Rønne nikkede man til konklusionen, at den beskudne vækst skulle placeres der, samtidig med at de andre byer blev planetbyer til Rønne. De andre byer var vrede, "har Rønne ikke allerede raget til sig, og er det ikke årsagen til, at andre byer på øen har svært ved at klare sig.", så den jalousi mellem hovedstad og provins, der kendes i landsmålestok, afspejlede sig også i landets mindste amt.

Bornholmsarbejdet kom til at passe fint ind i Kaufmanns stjernebyplan og var en slags detaljering af en af planens regioner.

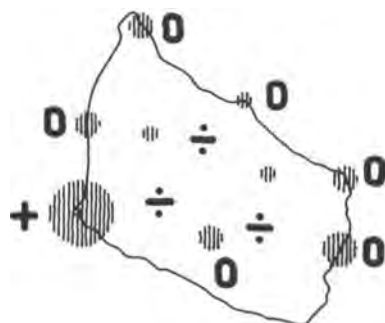


1:200.000

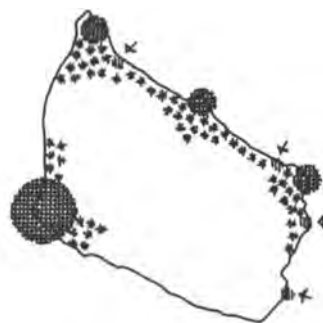


SKITSEPLAN:

BYER, INDUSTRI, TURISME, SKOV OG GRØNNE OMRÅDER, LANDBRUG.



1. **Befolkningsudvikling:** Såfremt der ikke sker specielle nydannelser - f.eks. placering af større industri - må man regne med en fortsat ringe befolkningstilvækst på Bornholm, tenderende imod stilstand i byerne og tilbagegang i landdistrikterne. De største chancer for en vis udvikling ligger i området omkring Rønne, som kan byde på de bedste muligheder for valg af arbejdssted, indkøbssted, fritidsbeskæftigelse o. s. v.



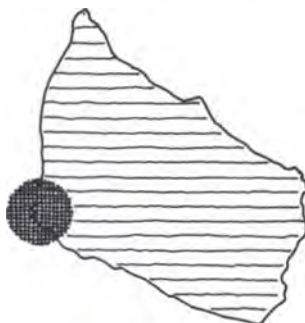
4. **Turistcenter:** Turismen kunne videreudvikles og turistsæsonen forlænges ved en bred indsats f.eks. på følgende områder: Forbedring af hoteldriften, oprettelse af flere fritidsanlæg og udvidelser af de grønne offentlige arealer med forbedrede bade- og campingmuligheder og med moteller, sportsanlæg o. s. v. i turistcentrene - Allinge-Sandvig, Gudhjem, Svaneke og Rønne -. Småhavnene ved østkysten vil kunne anvendes som sejlsportshavne.



2. **Erhvervsfordeling:** ■ industri ■ fiskeri ■ landbrug ■ turisme.
Bornholm må som hidtil betragtes som et landbrugsområde, der i endnu højere grad end tidligere tilknyttes en enkelt større by - Rønne - hvor industri og handel er koncentreret. Fiskeriet burde have en veludrustet havn - Nekse -, mens kysterne med de mange små byer fremover vil få særlig betydning som "sommerland" for turisterne.



5. **Sommerhusområder:** Ved en samlet sommerhusplanlægning for hele Bornholm vil man være i stand til at anvise plads for en ret betydelig yderligere sommerhusbebyggelse. Ved friholdelse af kysterne og ved at gøre dem tilgængelige for offentligheden vil der være mulighed for at skabe ideelle sommerhusområder både i de store plantager ved sydkysten og i "baglandet" ved nordøstkysten, uden at de landskabelige værdier derved behøver at blive ødelagt.



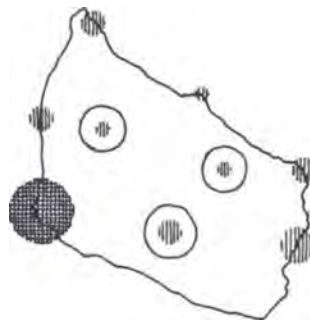
3. **Administration:** Kun ved en fælles indsats vil man kunne klare de kommende vanskeligheder - befolkningstilbagegang i landdistrikterne, stagnation i industrien o. s. v. -. På næsten alle felter vil der være brug for et initiativ og en planlægning, som omfatter øen som helhed - det gælder for den egentlige erhvervsudvikling, for havnepolitikken, for sommerhusplanlægningen o. s. v. -. Alt dette kunne lettere gennemføres, hvis man havde en fælles administration af hele Bornholm.



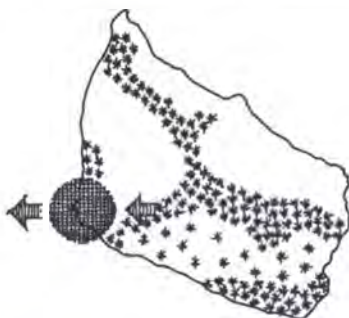
6. **Grønne områder:** Turisterne søger til Bornholm på grund af dens særprægede natur. For at bevare denne bør der gennemføres omfattende fredninger efter en samlet fredningsplan - ikke alene af kysterne, men også af naturskønne områder inde i landet. Der bør gennemføres flere stianlæg - på tværs af øen og mellem de enkelte turistområder, således at særlig smukke områder - f.eks. sprækkedalene og Ølene - bliver lettere tilgængelige for offentligheden.



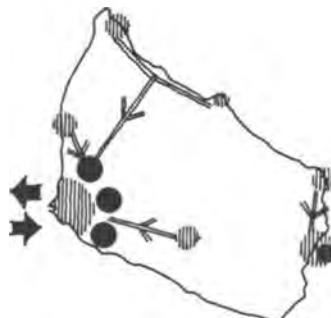
7. Landbrug: De mange små landbrug på Bornholm vanskeliggør en rationalisering af landbruget. En sammenlægning af disse vil blive nødvendig, og dette vil medføre yderligere befolkningsnedgang i landdistrikterne. Ved overgang til specialafgrøder - især på nordøen på den bedste landbrugsjord - vil der være mulighed for fuld selvforsyning (incl. forsyning af turisterne) og for leverancer til en konserverfabrik i Rønne (evt. export), der vil kunne opsume en del af den ledige arbejdskraft.



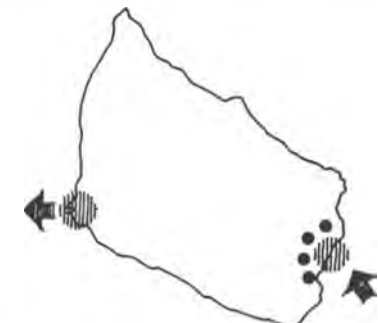
10. Handel: ● oplandscenter ● lokale dagligcenter ⊕ landbrugscenter. Den største del af handelen foregår idag i Rønne. Da afstandene er så korte på Bornholm, må man regne med en fortsat større koncentration af oplandshandelen i Rønne, hvilket vil give mulighed for større vareudvalg og bedre forsyninger. Klemensker, Østermarie og Åkirkeby synes at kunne blive de naturlige landbrugscenter.



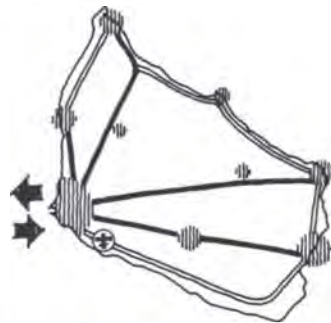
8. Skovbrug: En rationalisering af småskovene og nyplantning af skov på de dårligste landbrugsjorder - især på sydøen, hvor jorden mange steder kun giver ringe udbytte som landbrug - vil skabe nye muligheder indenfor dette erhverv. Ved udvidelse af eksisterende og ved placering af nye træ- og møbelindustrier kunne man muligvis forøge eksporten på øen. Dette ville dog nok forudsætte et mere systematisk samarbejde - arbejdsdeling, afsætning o. s. v.



11. Industri: For at imødegå den kommende stagnation eller tilbagegang af industrien bør en udbygning af øens industri koncentrerer til Rønneområdet, hvor der er bedst mulighed for hjælpeindustrier og transport. Med kun eet industricenter vil man få større slagkraft i konkurrencen med andre byer. Med Rønne som erhvervscenter og ved en udbygning af trafiknettet kan de andre byer fortsat opretholdes som boligbyer eller "placnetbyer" til Rønne.



9. Fiskeri: Kravet om en nødhavn på Østbornholm for Østersøfiskerne og den stigende rationalisering og industrialisering af fiskeriet taler for oprettelsen af en centralhavn også på østkysten med en koncentration af fiskeindustrier i forbindelse hermed. Da Nexø havn forholdsvis billigt kan udvides til den nødvendige størrelse og da der her allerede findes særlig mange fiske- og hjælpeindustrier, er denne havn at foretrække.



12. Trafik: For at nedskære transportudgifterne til et minimum vil det være nødvendigt at koncentrere udvidelser og vedligeholdelser til en enkelt havn. Under hensyn til Rønne havns udbygning og beliggenhed vil det være rimeligt at vælge denne til trafikhavn for hele Bornholm - både for passagertrafik og godstransport. En yderligere udbygning af vejnettet vil formentlig kunne begrænses til fire radialveje fra Rønne til henholdsvis Hasle - Allinge og Gudhjem - Svaneke - og Nexø.



ERIK KAUFMANN

Erik Kaufmann var uddannet på Polyteknisk Læreanstalt i 1940-erne. Hans virke var mangeartet og rakte fra "Onkel Erik" i radioens børneudsendelser i 1950-erne til årene som professor på D.T.H.

I 1944 blev Kaufmann ansat hos Den kommitterede i Byplansager, det nyoprettede statslige organ, som skulle administrere Byplanloven af 1938. Kaufmann interesserede sig for planlægningens større problemer og var - navnlig med sin i 1959 offentliggjorte "Stjernebyskitse" medvirkende til, at statsminister Viggo Kampmann i 1961 nedsatte Landsplanudvalget, hvis sekretariat Kaufmann blev leder af. Allerede i 1962 udsendtes "Zoneplan 1962 for Danmark", som har været vejledende for alle overordnede planlægningsbestræbelser.

I 1963 faldt "Jordlovene" ved en folkeafstemning, hvilket bremsede den langsigtede planlægning. Kaufmann fandt tiden moden til at arbejde med byplanforskningen i SBI. Her lavede han en række opgaver, hvoraf publikationen "27 slags planer" bør fremhæves som en væsentlig analyse af den fysiske planlægning.

Han var optaget af pædagogisk virksomhed og udsendte en række bøger og skrifter om samfundets problemer og muligheden for deres løsning. Han var gæsteforsker ved Nordplaninstitutet i Stockholm. Han har udgivet flere bøger, "Mennesker og planlægning" sammen med Stefan Ott, "Byens liv og form" sammen med Poul Erik Skriver og "Danmark under forvandling" sammen med Knud Bidstrup. I 1974 blev han professor ved DTH's institut for byplanlægning, hvor han arbejdede med den samfundsmæssige og regionalpolitiske forskning.

Landsplaner

"Stjernebyerne"

I 1959 var Erik Kaufmann ansat hos Den Kommitterede i byplansager. Gennem sit daglige arbejde med planer i kommunerne fik han det indtryk, at de mange planer ikke passede sammen.

I alt for mange kommuner regnede man med, at næsten hovedparten af landets vækst ville finde sted netop hos dem - både af beskæftigelse og befolkning. I alt blev der planlagt til langt over 10 millioner indbyggere.

Der var mange ønsker om at få rettet op på "Det skæve Danmark" i forlængelse af egnsudviklingsloven i 1958, og der var samtidig håb om statslige udflytninger. Derfor tegnede han en skitse, der byggede på nogle antagelser om udviklingen i en "Landsplanhypotese". Den blev kaldt "Stjernebyerne". Det blev starten på landsplanlægningen.



Principskitse til landets inddeling i regioner. Hver region har sin "hovedstad", hvortil er knyttet 3 - 4 store oplandsbyer, som atter hver for sig er forbundet med de mellemliggende mindre byer. I Sønderjylland fungerer Flensborg som storby.

En stjernebydannelse vil tjene alle

Fra "En landsplanhypotese" af Erik Kaufmann

"Måden må antagelig være denne:

I en svagt udviklet region vælger man en geografisk velbeliggende by, som i forvejen har en vis størrelse. Derefter gør man denne by til regionens trafikale midtpunkt, dels ved at henlægge alle fjernforbindelser med København og udlandet til byen og eventuelt udbygge dem, så de bliver hyppige, hurtige, billige og bekvemme, dels ved at centrere lokaltrafiknettet af baner, veje og bilruter til byen, så den ligeledes får ekstra god forbindelse med en kreds af andre store købstæder i regionen. Disse må atter hver have god forbindelse med en kreds af regionens småbyer.

Man gør endvidere byen til service-, administrations- og kulturcenter af høj klasse, det vil sige ny- eller omplacering af alle større statslige og overkommunale myndigheder og virksomheder i regionen til denne by, såvel for administration, undervisning og kulturelle foreteelser, sundhedsvæsen, socialvæsen o.s.v., og støtter en udbygning af byens egen offentlige virksomhed mest muligt.

Man sørger for, at der tilvejebringes en byplan af høj kvalitet og med gode udviklingsarealer, og påser, at de andre byer i regionen kun udlægger arealer med en ret snæver margin.

Man yder statsstøtte til tekniske anlæg, boligbyggeri og industribyggeri i denne by frem for andre steder i regionen, og ligeså til bevaring eller frembringelse af naturværdier og rekreative områder.

Man sørger for en økonomisk udligning således, at byen ikke selv alene skal betale udbygningen som servicecentrum for de andre kommuner.

Næst efter denne by sørger man ved de samme midler at udvikle de få udvalgte andre købstæder i regionen, men kun til byer af 2. klasse. Således at fremme en storbyudvikling i en region synes umiddelbart at forøge ulighederne. Men det er tværtimod. Det skitserede stjernesystem af byer og trafikforbindelser – en slags byforbund – vil netop bevirke, at flest mulige af regionens beboere og virksomheder, derfra hvor de er, får let adgang til den størst mulige samling af de bygoder, der efterstræbes.

Der vil tilmed være betydelig chance for, at denne forbedrede forsyning opfylder hidtil utilfredsstillende behov og udløser hidtil uudnyttet produktionsevne, således at en selvforstærkende udvikling kommer i gang i regionen – oftest med udspring i hovedbyen, men med virkninger ud i hele regionen."

ZONEPLAN 1962 FOR DANMARK

"Ideen til zoneplanen opstod ved et møde hos den kommitterede med medarbejdere fra statsbanerne, naturfredning osv. Vi drøftede landsplanlægning og slog nogle streger på et Danmarkskort. Men så trak den erfarne Blixencrone-Møller os ned på jorden "Ja, men skulle man ikke først nøjes med lidt mindre...? Da tændte det i mig, og det kribled i én for at komme til at tegne. Det blev første led i en landsplan, hvor hele landet blev opdelt i 4 zoner for henholdsvis byerne og industrien, landbruget, fredninger og sommerhuse.

Landsplanudvalget vedtog Zoneplanen som vejledende, og da departementsschefgruppen havde tiltrådt den, blev den fremlagt for Jens Otto Krag, som var statsminister. Han trak fyldepennen frem og spurgte "Hvor skal jeg skrive under?". Departementschef Erik Ib Schmidt snupede planen "Uh, det skal du ikke! Den er kun vejledende".

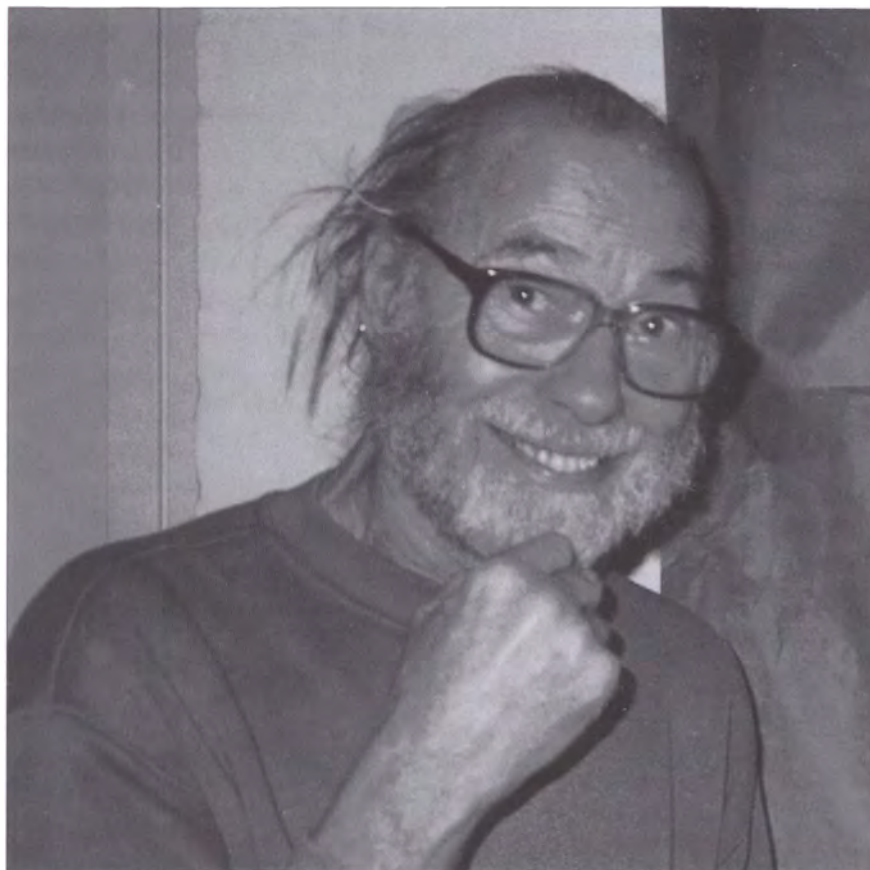
FORSLAG TIL REGIONINDDELING

I 1963 lagde regeringen op til vedtagelse af en række jordlove. Kaufmann og kontorchef Vagn Rud Nielsen arbejdede med et forslag til regionplanlov, og dertil tegnede vi forskellige modeller som på tegningerne. "Men så faldt jordlovene i 1963 med et brag ved en folkeafstemning. Der var også forslag til en regionplanlov, som kontorchef Vagn Rud Nielsen og Kaufmann skrev. Jordlovenes fald lammede regeringen, og den turde ikke foretage sig noget - hverken fysisk planlægning eller økonomisk landsplanlægning. Kaufmann gav op og kom til Statens Byggeforskningsinstitut, og Kristian Antonsen tog over i landsplansekretariatet, men rejste allerede næste år til Fijiøerne. Kun spørgsmålet om antal amter blev aktuelt i kommunalreformen, hvor man reducerede antallet af amter fra 23 til 14. Først 10 år senere kom de nye planlove om lands- og regionplanlægning - og de økonomiske perspektivplaner PP1 og PP2.



Zoneplan 1962 for Danmark

- Zone 1 (sort) by- og industriudbygningsområder
- Zone 2 (kvadreret) interesseområder for byudvikling
- Zone 3 (vandret streg) interesseområder for sommerhuse og fredning
- Zone 4 (hvid) rene landbrugsområder



ROY DRAIBY

Roy Draiby blev ansat i Egnsplankontoret ved Fingerplanens udarbejdelse hos Peter Bredsdorff. Han arbejdede med de grønne planlægningsopgaver.

Han var samtidig knyttet til naturfredningssager hos civilingeniør Blixencrone-Møller, der var Statens Konsulent i Naturfredningssager.

Efter Fingerplanen var færdig, kom han sammen med Sven Allan Jensen og Dea Trier Mørch til byudviklingsudvalget efter vedtagelsen af Byudviklingsloven i 1949. Samtidig arbejdede han hos Blixencrone-Møller. Han blev sekretær for byudviklingsudvalgene for Køge, Roskilde, Hillerød og Helsingør og senere for Frederikssund og Frederiksværk. Gennem dette byudviklingsarbejde blev han opmærksom på, at forudsætningerne for Fingerplanen med befolkningsudviklingen ikke holdt stik, og at købstæderne voksede, mens Københavns befolkningstal faldt. Dette medførte, at Peter Bredsdorff indkaldte de tidligere fingerplanfolk for at forberede en ny egnsplanlægning.

Roy Draiby blev leder af dette kontor 1958-1967, og i 1960 kom Principskitsen, som gav anledning til megen kiv, men som endte i 1. etapeplanen.

I 1964 blev han lektor i byplanlægning ved Danmarks Tekniske Højskole - DTH. Han underviste der til han gik på pension og slog sig ned på Møn, hvor han startede en afdeling af SF, hvorefter han blev medlem af Møns byråd.



Prinsipskiten 1960.

Principskitsen 1960

Som nævnt i indledningen blev planlæggerne fra Fingerplan-holdet efterhånden klar over, at Fingerplanens udlæg af byarealer ikke ville slå til. Forudsætningerne havde nemlig markant ændret sig. I Fingerplanen havde man regnet med en fortsat befolkningstilvækst i Københavns Kommune, men tværtimod skete der en fravandring fra kommunen. Der var ikke flere ledige boligarealer, og husstandsstørrelsen faldt markant fra 3,5 til 2,5 og senere meget mere.

Fingerplanfolkene mødtes så og drøftede den truende situation, hvor byudviklingen især kom uventet i købstæderne og i de ikke byudviklingsplanlagte områder. Dette kunne Roy Draiby berette om, fordi han i sit nye arbejde med byudviklingsplaner for købstadsringen havde stødt på problemet.

Kontorchef Vagn Rud Nielsen fra boligministeriet, som var sekretær for byplannævnets hovedstadsafdeling, blev kontaktet af de 3 sagkyndige professorer for nævnet, Steen Eiler Rasmussen, Peter Bredsdorff og Bendtsen fra DTH. De ønskede nævnet indkaldt for at drøfte muligheden for en fornyet egnsplanlægning. Der afholdtes en række møder, hvor der blev enighed om, at en ny egnsplanlægning var nødvendig.

Der opstod diskussion om, hvem der skulle lede et sådant kontor. Afdelingsarkitekt Jørgen Bang fra Den Kommitterede i Byplansager mente han var den rette mand, da han havde beskæftiget sig med Københavnsegnen i sagsbehandlingen. Der blev holdt hemmelige møder mellem fingerplanfolkene, og det endte med, at Peter Bredsdorff søgte hjælp hos Steen Eiler Rasmussen. Man ville have en planlægger og ikke en administrator. Steen Eiler Rasmussen og Peter Bredsdorff gik til departementschef Skalts og forklarede ham, hvor vigtigt det var, at lederen var helt uafhængig af andre opgaver. Da Roy var den eneste af fingerplanfolkene, der ikke var knyttet til andre planlægningsopgaver, pegede de 3 professorer på ham. Roy blev meget overrasket, da Peter Bredsdorff fortalte ham, at han skulle lede arbejdet – han troede, det skulle have været Anders Nyvig, men han var netop optaget af sin egen tegnestue. Så sagen blev afgjort i 1958 hermed. Jørgen Bang var sekretær for Byplannævnets Hovedstadsafdeling, så han følte vel, han alligevel havde det sidste ord i sagen, da nævnet skulle godkende planen.

I sommeren 1958 blev et nyt egnsplankontor oprettet med Roy Draiby som leder. Egsplanarbejdet skulle også styres af byplannævnets hovedstadsafdeling. Sagen hastede for der skulle laves byudviklingsplan for Køge Bugt-området, så efter en række forudsætningsrapporter kom i 1960 "Principskitsen til en egnsplan for byudviklingen indtil 1980 i København, Frederiksborg og Roskilde amter" omfattede 2 nye bydele med en befolkning på 250.000 indbyggere og et storcenter i hver bydel. De nye bydele med deres overordnede centre skulle placeres i området mellem Roskilde og Køge Bugt. De skulle forsynes med et trafiknet baseret på hurtige gennemgående tog og niveaufri motorveje. Man påregnede en udbygning af Fingerplanens byområder efter byudviklingsplanen fra 1949, mens Nordsjælland i størst mulig omfang skulle bevares som "Københavnsområdets rekreationspark".

Den første nye bydel skulle placeres tæt på den bestående by, men udenfor Fingerplanens områder. I starten skulle banelinien København-Roskilde benyttes, ligesom det nye bycenter skulle placeres nær Køge Bugt-områderne. Herved kunne den nye bydels erhvervsområder støtte sig til befolkningen og arbejdskraften i de eksisterende byområder.

"Det fremgår klart af Principskitsen, både af forord og slutning, at den er udsendt med det formål at sætte Københavns fremtidige udvikling under debat. Når vi billedligt talt fører os frem for offentligheden iført sydvest og store sko har det flere årsager. For det første mener vi naturligvis, at netop hovedidéen - store bydele i sydvestlig retning er rigtig. For det andet mener vi, at debatten vinder ved, at der foreligger en skitse-mæssig plan baseret på de foretrukne principper, simpelthen fordi man derved i højere grad får præciseret problemernes størrelsesorden. Når det hævdes, at planen ikke er gennemarbejdet, kan jeg kun være enig heri, men enhver kan indse, at det har ligget udenfor Egnspansekretariatets muligheder, både tidsmæssigt og økonomisk, at præstere mere end en oversigtlig skitseplan." udtalte Roy Draiby.

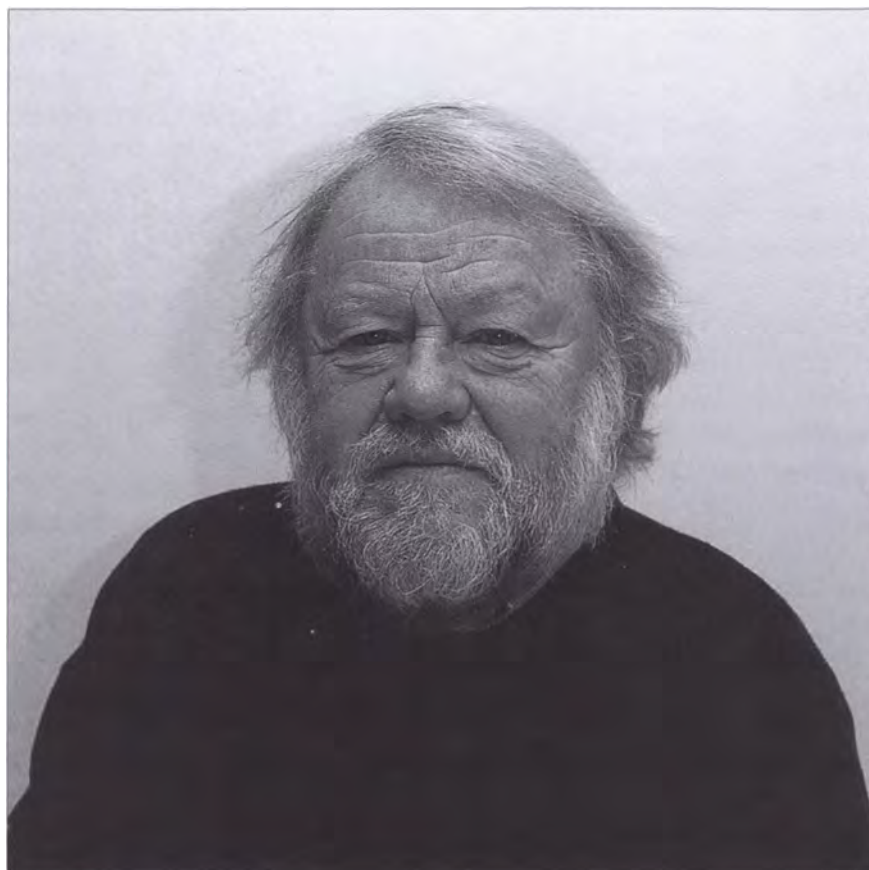


Foto: Sten Moeslund

KRISTIAN LARSEN

Kristian Larsens første job var hos civilingeniør Malling, den legendariske sekretær for Dansk Byplanlaboratorium, i 1957-1958. Det var en god læreplads, hvor han fik skærpet sine evner som analytiker og kritiker.

I 1958 kom han til det nyoprettede Egnspansektariat, hvor han var primus motor i afdækningen af de problemer, der var omkring egnspanarbejdet, fordi forudsætningerne for Fingerplanen ikke holdt. Det endte i 1960 med Principskitsen, som gav anledning til megen debat. Der blev udarbejdet et kompromis i et teknikerudvalg med 1. etapeplanen. Han var i egnspankontoret til 1968, hvor egnspanarbejdet blev overtaget af kommunerne. I 1968-1969 var han knyttet til byplanafdelingen på Kunstakademiet som lærer. Herefter blev han lektor på Danmarks Tekniske Højskole, DTH. Hans store engagement og indsigt i planlægningen var til inspiration for de studerende.

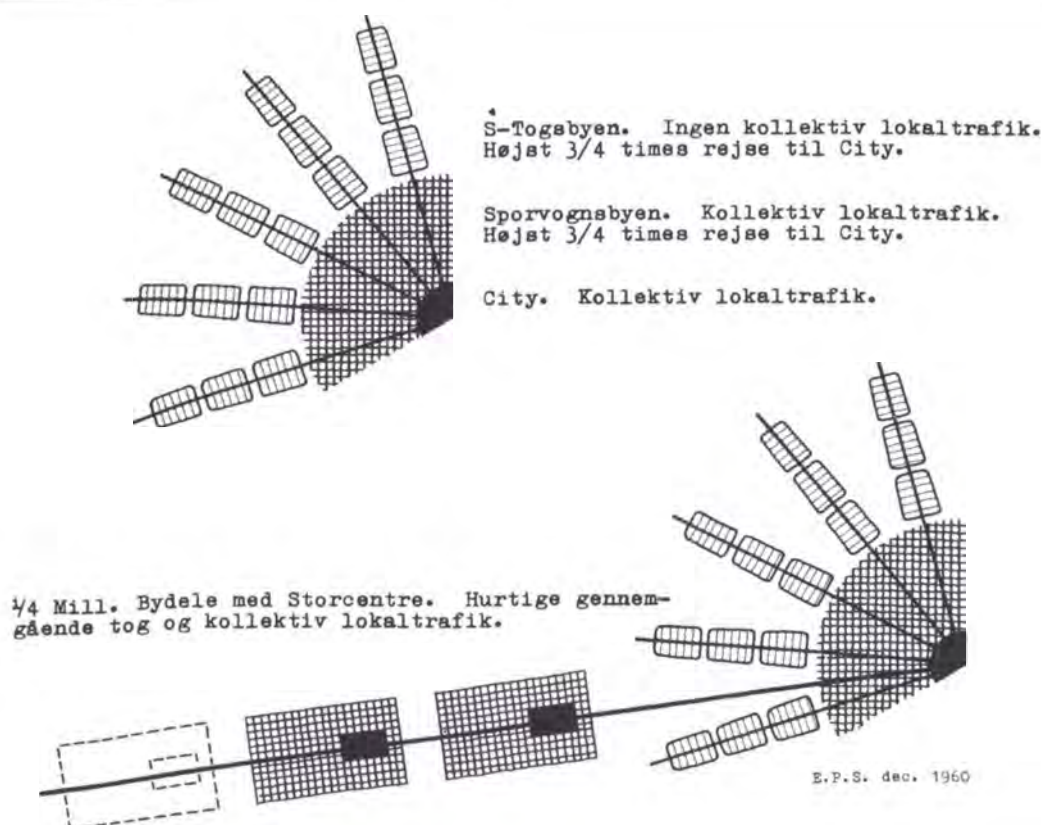
I 1959 oprettede han sammen med arkitekterne Per Gjerding og Flemming Jørgensen en byplantegnesteue, som markerede sig stærkt i debatten om planlægningen i kommunerne. Deres opgaver for Helsingør og Nyborg har været forbillede for andre byplaner i købstæderne. Han har været formand for Foreningen af Byplanlæggere, FAB, og er æresmedlem i foreningen.

De seneste år har han været medlem af Byplanhistorisk Udvalg og har her været meget aktiv både i tilrettelæggelsen af arbejdet og i sine meget inspirerende foredrag.

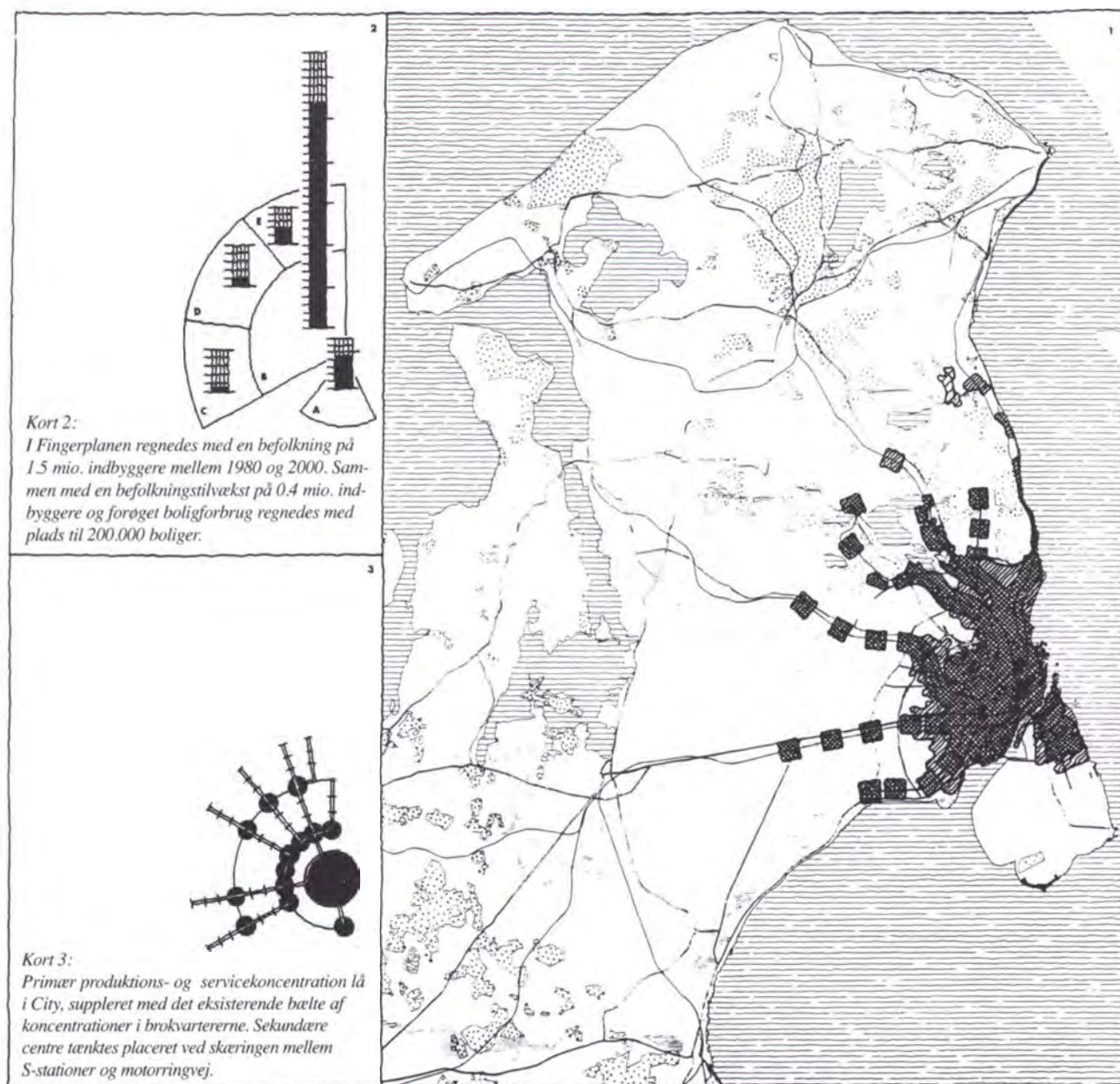
Det nye egnsplankontor

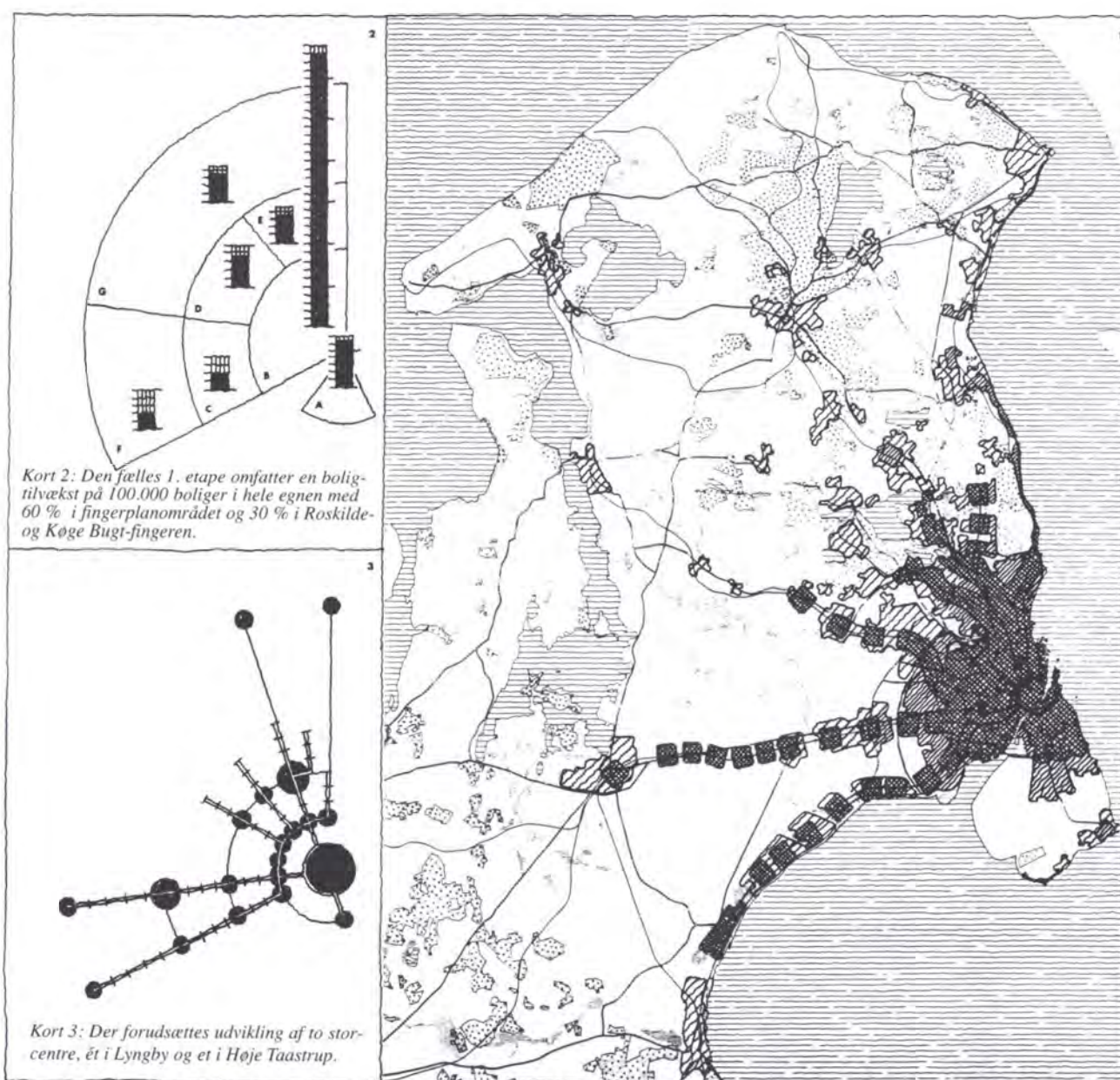
Efter Fingerplanens arealmæssige sammenbrud blev en ny egnsplan nødvendig. Med byplannævnet som politisk ansvarligt organ og Roy Draiby som leder, blev et egnsplankontor igen oprettet under navnet: Egnspansekretariatet for Storkøbenhavn.

I 1958 kommer jeg så ind i billedet, hvor jeg sammen med John Allpass var de første af i alt en halv snes ansatte. I 1959/1960 udsendte sekretariatet en række forudsætningspjecer for en ny egnsplan, herunder om den fremtidige befolkning og om behovet for nye byarealer. Her viste det sig, at der måtte regnes med et så kæmpemæssigt arealforbrug op mod år 2000, at det var ganske umuligt at strikke det ind i en plan á la Fingerplanen.



Egnsplanskitse med færdiggørelse af Fingerplanen samt nye bydele med hver 250.000 indbyggere omkring hvert sit storcenter.





Fælles 1. etape.

Kort 1: Arealerne langs påtænkt Køge Bugt-bane i byudviklingsplan 5 suppleres med arealer langs banen mod Roskilde med et opland på 1 km. fra stationen.

Derfor var inspirationskilden for egnsplanmandskabet i slutningen af 1950-erne slet ikke Fingerplanen, men derimod Raavad, der allerede i 1930 kom med en 1999-plan for Storkøbenhavn. Planen befolkede det meste af Nordsjælland og - læg mærke til det - sprang op og faldt ned på City i modsætning til Fingerplanen, som qua sin fastlåsning i et radiært S-togsnet, var city-fikseret. Hvor Københavns Kommunes stadsingeniør Forchhammer og Fingerplanens gudfader Steen Eiler Rasmussen derfor diskuterede, om Citys centrum var Kongens Nytorv eller Rådhuspladsen, ja da sagde Raavad 20 år før, at man ikke skulle sigte mod udvidelse af City, men derimod af hensyn til den kommende bilisme - det var i 1930 - skulle bygge helt andre steder. Fortsat udvidelse af City var at skabe "fremtidens færdselsgru" (Raavad). Det var derfor nye boller på suppen, der skulle til, men hvordan?

DEN NYE EGNSPLAN

Fingerplanen byggede i sin nybyudvidelse alene på S-tog og gang, men med de store byarealer, der nu skulle til, måtte der opbygges nye store forstæder med en kombination af bus og tog. Og dette mønster med bus og tog ville også kunne skabe grundlaget for en helt ny type storcentre, som betød at bilpresset på City ikke blev så stort.

Men det var ikke et Kæmpekøbenhavn som kraftcenter, vi ville - tværtimod søgte vi netop at stoppe væksten i Københavnsegnen ved at sige ingen vækst i Nordsjælland. Skulle der overhovedet vokses, så måtte det blive i den retning, hvor vi ganske langsomt kunne forskyde væksten til det øvrige land. Planen vakte stort misfag, først og fremmest hos de gamle Fingerplanfolk, der sad på rådhuset med Lyager i spidsen, men også i jernbane- og vejeterne. De ville i stedet have en vækst, der var spredt langs banefingrene i hele Nordsjælland og som alene byggede på S-tog og centervækst i Københavns Kommune. Da hele den forventede vækst ikke kunne indeholdes i de forlængede banefingre, skulle den overskydende vækst placeres i købstadsringen, f. eks. i Helsingør, hvor indbyggertallet skulle mangedobles.

Den kompakte kritik fra disse ældre byplankolleger førte til nedsættelsen af et teknikerudvalg, som skulle bearbejde Principskitsen med henblik på at udpege en 1. etape. Debatten i udvalget førte til, at vi bl.a. under pres af Peter Bredsdorff (udvalgets formand) blev tvunget til at lave konceptet for de nye bydele om, så de ikke var bus/togbetjent, men alene S-togbetjent. Hvordan man havde forestillet sig, at et kommende storcenter mellem Hundige og Tåstrup skulle kunne gro op med S-tog, der kørte direkte videre til Københavns Hovedbanegård, det ved jeg ikke, men det var tidens dogme - at man ikke måtte vise planer for Storkøbenhavn, som ikke alene byggede på S-togsdrift.

Vi accepterede dette forslag, fordi der i det var kimen til et kompromis med Fingerplanfolkene i form af en første etape, der kunne holde et tiår, og som byggede på en forlængelse af Køge Bugt-fingren og af Roskilde-fingren til købstæderne og opbyggede stor-

centre i Hundige og Høje Tåstrup. Det lykkedes, men ikke så snart planen var underskrevet, før Urban Hansen med Amager-konkurrencen totalt sprængte 1. etapeplanen. På samme måde forlængede DSB Holte-banen til Hillerød samme år. Lige så snart 1. etapen var vedtaget, var den næsten død og begravet.

EGNSPLANARBEJDETS SAMMENBRUD

Det gjorde os selvfølgelig rasende. Vi prøvede derfor at tage konsekvensen af Urban Hansens vilde drømme om Amager ved at lave en pjece, der skildrede de trafikale konsekvenser af en udbygning på Amager. En af 1. præmietagerne i Amager-konkurrencen, den gamle fingerplaningeniør Anders Nyvig blev så fortørnet over denne pjece, der i øvrigt ikke måtte offentliggøres, at han kaldte den for byplanlægningens "Fanny Hill".

Efter notatet imod Amager-udbygningen var jeg med til at udarbejde endnu en pjece, denne gang imod motorgade- og tunnelbaneplanerne, men i et andet regi. Vi kunne ikke få Egnspanrådet, som nu havde overtaget egnsplanlægningen til at vurdere udbygningen af trafikapparatet i København kritisk, hverken planerne for motorgadenettet, som generalplanfolkene udarbejdede eller tunnelbaneplanerne, som de også havde del i. Dette forhold opsnusede FDM, som tilbød at betale en kritisk pjece om både tunnelbaner og motorgader. Baggrunden for FDMs henvendelse var en studiekreds i FAB (foreningen af byplanlæggere), hvor ingeniør Gert Moltke og jeg fra egnsplanholdet havde redegjort for en undersøgelse, der viste at både arbejdspladstallet og persontrafik til City faldt. Pjecen blev en torpedo under både tunnelbane- og motorgadeplaner. Generalplanfolkene regnede nemlig med, at City ville øge sit arbejdspladsantal med 50% fra 150-175.000 til en kvart million i løbet af en 20-30 år, og at spidstimetrafikken derfor også ville øges med 50%. Derfor mente de, at både motorgader og tunnelbaner blev nødvendige.

Disse kontroversielle pjecer førte til, at overborgmester Urban Hansen krævede min fyring, og samtidig fik resten af holdet en skrap håndfæstning fra Egnspanrådet. Håndfæstningens indhold betød at holdet herefter var reduceret til umælende kontorslaver. Det fandt de sig ikke i og forlod kontoret i protest.

Et halvt år efter, i 1967, etablerede Egnspanrådet et nyt regionplanhold, denne gang med arkitekt Hugo Marcussen som leder, men det er en anden historie.



Foto: Sten Moelund

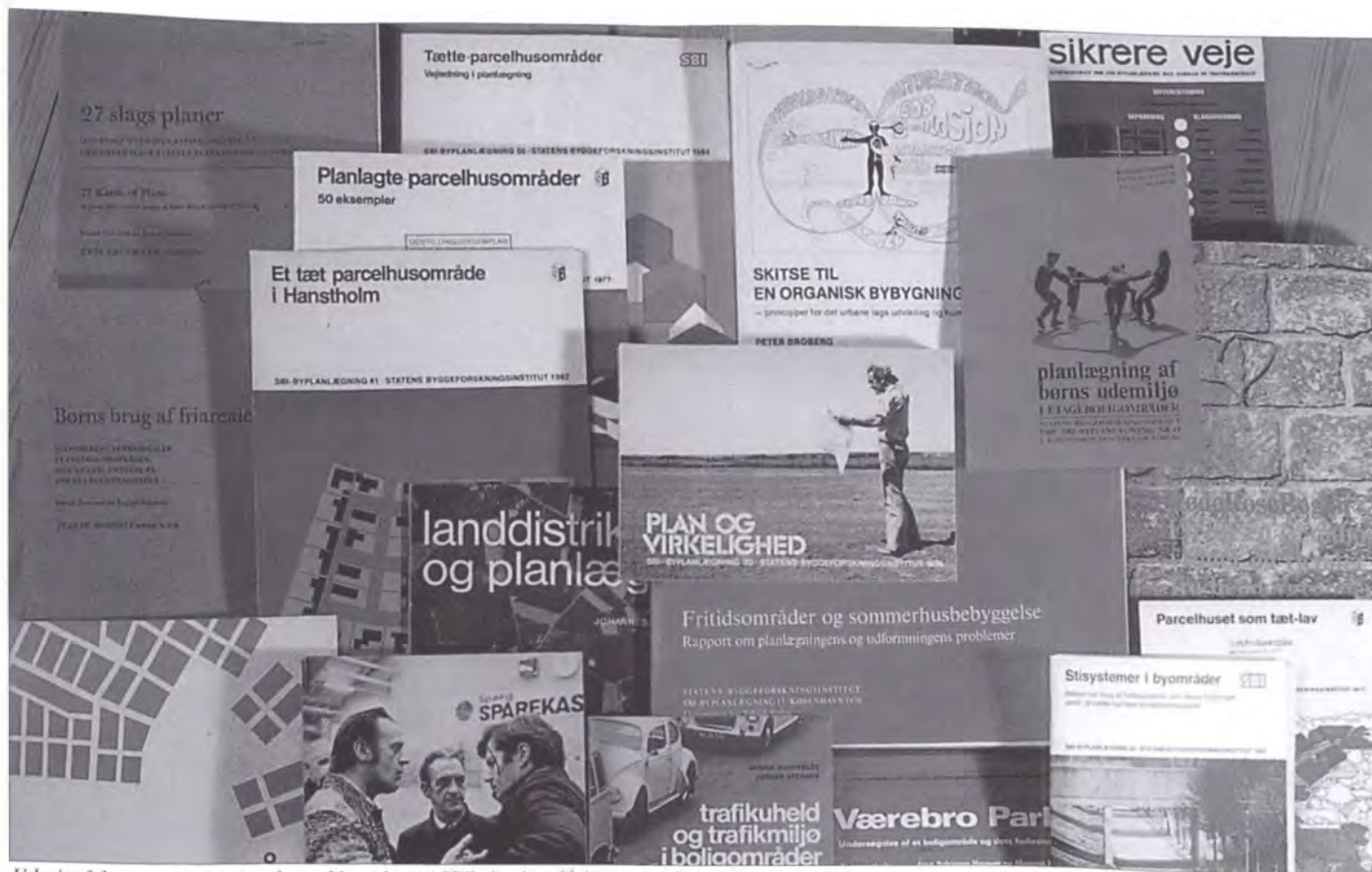
SVEND JENSEN

Svend Jensen startede i 1947 på Københavns Kommunes byplankontor - 2 år før sin kandidatexamen. Byplankontoret var datidens bedste faglige miljø. Efter polyteksamen virkede han i en 12-årig periode i Århus, før i 1959 at blive stadsingeniør i Silkeborg. Da Byggeforskningsinstituttet i 1962 bekendtgjorde planerne for en ny byplanforsknings-sektor, fik han lederstillingen og dermed muligheden for at opbygge afdelingen helt fra grunden. Hans naturlige anlæg for team-lederskab kom til sin fulde ret. Han var medarbejdernes mand i en situation, hvor der sad et vejledende udvalg af individualister, der skulle have "indseende" med, hvad der foregik, men Svend var tilstrækkeligt tværfagligt funderet til, at afdelingen i de 22 år hans "regeringsperiode" varede, har kunnet præstere en række vægtige resultater, spændende fra det "madnyttige" til det strengt teoretiske.

Han var i nogle år lektor i trafikplanlægning ved Kunstakademiets Arkitektskole og var kursusleder i Byplanlaboratoriets kurser.

I nogle år var han medlem af bestyrelsen for Dansk Byplanlaboratorium og for Nordisk Institut for Byplanlægning.

I 1963 blev han af de unge byplanlæggere fra YB 60 opfordret til at blive den første formand for FAB, Foreningen af Byplanlæggere.



Udsnit af de mange rapporter, der er blevet lavet i SBI's byplanafdeling, mens Svend Jensen var leder.

Politikere og planlæggere

Artikel i Byplan 1967 af Svend Jensen

Forholdet mellem politikere og planlæggere har før været debatteret i BYPLAN". "Den snart langvarige offentlige debat herhjemme omkring planlægningsproblemerne i statslig regi, i Københavns Kommune og i Hovedstadsområdet er en illustration af, hvor svært det er.

Debatten afslører, at parterne i mange tilfælde ikke forstår hinandens sprog, hvilket igen skyldes, at vi ikke har formået at organisere samarbejdet mellem politikere og planlæggere på en tidssvarende måde. Vi kører videre i en administrationsform, som var brugelig i en tid, hvor forudsætningerne ikke skiftede så hurtigt. Tilbage står en ufrugtbar irritabilitet hos begge parter. Forslag om at give planlæggerne en organisatorisk mere selvstændig placering har været fremsat. Erik Kaufmann har foreslået den planlæggende myndighed placeret som en fjerde magt ved siden af den lovgivende, udøvende og dømmende. POLITIKEN har i en leder luftet samme tanke. Slige forslag får politikerne til at slå kors for sig og advare mod, at samfundet underkaster sig teknokratiet. Men lurer faren for teknokrati her?

L. R. Hafstad, der er vicepræsident for "The Research Laboratories and the Defense Research Laboratories of General Motors" har i en artikel om den industrielle forsknings rolle givet en tankevækkende beskrivelse af den teknologiske udvikling, vi står midt i. Han minder om, at af alle de videnskabsmænd, der har levet, er 80-90% i live i dag eller sagt på en anden måde: Halvdelen af vor naturvidenskabelige viden er kommet til siden 1950. Det er en kendsgerning, at den fremtidige vækst i et lands økonomi i stadig stigende grad er forbundet, ikke med landets naturressourcer, men med den brug, der gøres af den voksende teknologiske viden. Problemet er, siger Hafstad, at medens mulighederne for at udnytte videnskaben faktisk er uendelige, har vi ikke disponibel arbejdskraft og penge nok.

Efter at have beskrevet, hvordan industrien har lært at gøre brug af videnskabens resultater til løsning af teknologiske problemer ved at organisere samarbejde mellem videnskabsmænd og teknikere, siger Hafstad, at denne måde at gribe tingene an på har medvirket til at forkorte den tid, der forløber mellem videnskabelige opdagelser og deres praktiske anvendelse.

Før århundredskiftet forløb der ofte lang tid mellem opdagelse og opfindelse. Telefonen blev udviklet mere end 50 år efter opdagelsen af de fundamentale principper, den er baseret på. I dag følger opfindelsen, den tekniske udførelse og anvendelsen af ny teknologi og ny produkter i hælene på de grundlæggende, videnskabelige opdagelser, som muliggør dem. Transistoren er et ofte anført eksempel på et sådant produkt.

Overfor en sådan udvikling er det ikke nok at basere en planlægning af vore fremtidige fysiske omgivelser på forudsætninger

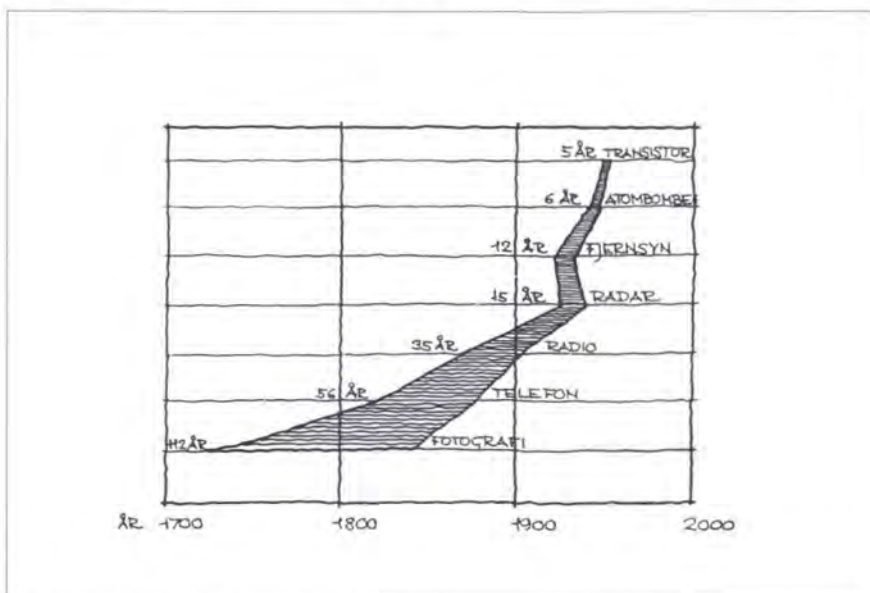
kendte fra i går og i dag og administreret fra planlægningskontorer hengemt i et hjørne af den eksisterende administration med lang kommandovej til politikerne. Planernes forudsætninger kan være ændrede i morgen eller i alt fald før de når til debat i de ansvarlige politiske forsamlinger.

Det foran beskrevne perspektiv for den tekniske udvikling muliggør på den anden side, at vi bliver friere stillede overfor valg af teknik. Og arkitekt Ole Nørgaard (kronik i Information 29-30 april 1967) har ret i, at det ikke mere er muligt at basere en planlægning på teknisk betonedede prognoser alene, men at vi hellere må basere den på et humanistisk grundlag. Debatten om målsætningen er en fælles opgave for politikere og planlæggere og bør foregå i størst mulig offentlighed.

Derfor må planlægningen organisatorisk placeres sådan, at der bliver mulighed for den snævrere mulige kontakt og dialog mellem politikere og planlæggerne. Og planlæggerne må have sådanne arbejdsvilkår, at de som politikernes rådgivere og samarbejdspartnere får mulighed for stadig dygtiggørelse, for tilegnelse af ny viden og for udveksling af erfaringer med kolleger og andre faggrupper til gavn for politikernes afgørelser. Sker det ikke, lurer faren for teknokrati, for så bliver det diverse fabrikanter og de af dem ansatte videnskabsmænd, teknikere og reklamefolk, der kommer til at diktere os vore livsbetingelser.

Disse bemærkninger kan måske af en og anden opfattes som et ønske om at placere planlæggeren på den høje hest, men det er ikke hensigten. Det skulle være en argumentation for en seriøs overvejelse af planlæggerens organisatoriske placering, så samfundet, politikerne og han selv får mest mulig nytte af hans ekspertise.

De fleste planlæggere har deres viden og erfaringer fra arbejdet i og for kommunerne. Denne viden kan ikke udvikles og udnyttes, hvis man lukker planlæggerne inde i snævre båse eller - som det københavnske egnspanråd - giver medarbejderne mundkurv på og forbyder dem deltagelse i faglige møder.



Tidsintervaller mellem opdagelsen og et emne til dets kommercielle udnyttelse.



ANDERS NYVIG

Anders Nyvig har som trafikplanlægger præget byplaner i samarbejde med andre faggrupper. Efter sin uddannelse som civilingeniør knyttedes han til Egnsplankontoret og var her med til at arbejde med den individuelle og kollektive trafik i Fingerplanen.

I 1950 – 1955 var han sekretær i samfærdselskommissionen, og han kom til Vejdirektoratet som leder af planlægningsafdelingen. Kun tre år senere forlod han denne stilling, da han ikke kunne trænge igennem med, at trafikplanlægningen burde foregå efter helhedssyn og på tværs af sektorinteresserne.

I 1962 grundlagde han sit eget firma og var i begyndelsen af 1960-erne trafikplanlæggeren bag f. eks. Nakskov, Holstebro og Åbenrå. Sammen med arkitekt Børge Kjær m. fl. fik han 1. præmie i Vestamager-konkurrencen i 1965, en opgave, der kunne sætte sindene i bevægelse. Han havde en lang række diskussioner om projektet med Københavns Kommune, men det blev ændret så meget, at han opgav samarbejdet.

Siden har firmaet været konsulent for mange offentlige myndigheder, og det har haft store opgaver på Færøerne og i Island. Færøerne var Anders Nyvigs favorit, og han blev ved med at deltage i deres planlægning, efter at han havde sluttet sine andre opgaver.

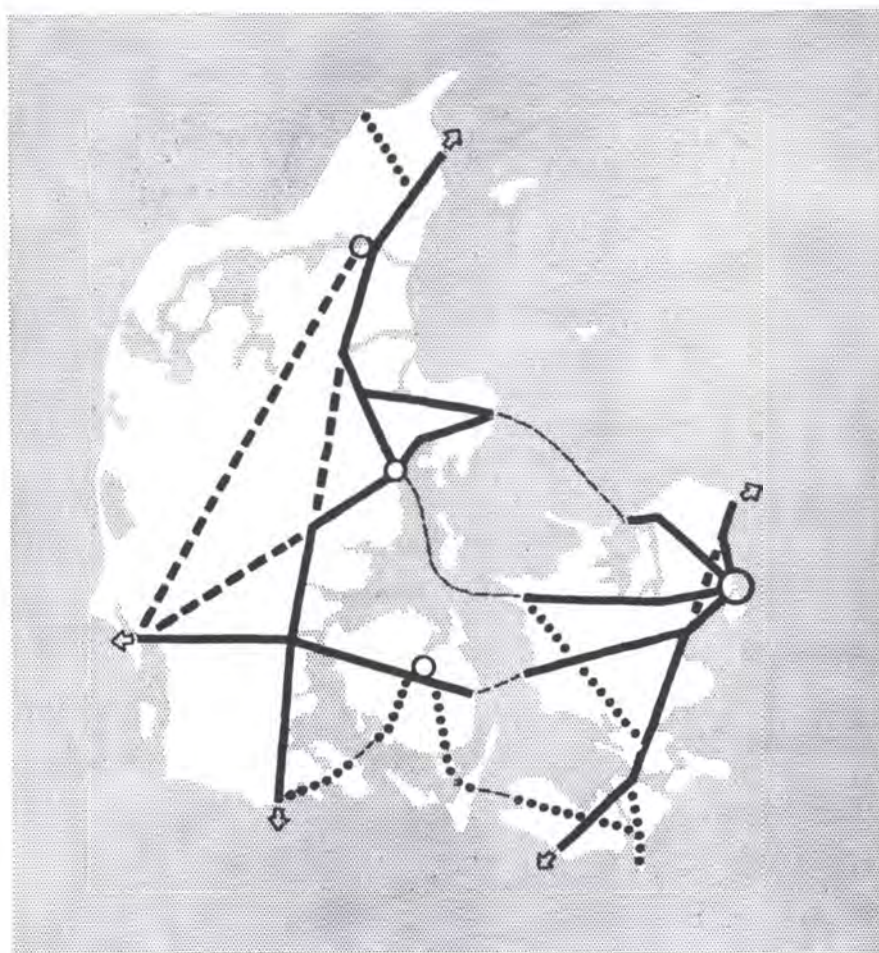


Fig. 11: Foreløbig nationalvejplan.

De nuværende fjerntrafikkrav udpeger visse af behovsdiagrammets linier som sikre nationalveje, der kan lægges fast allerede nu (vist med fuld streg): København–Odense–Esbjerg, Helsingør–København–Rødby, Kruså–Århus–Aalborg–Frederikshavn, København–Hunde-
sted, København–Kalundborg, Grenå–Århus og Grenå–Aalborg
(Randers). Andre af linierne kræver et betydeligt vejplanmæssigt og
trafikøkonomisk forarbejde inden fastlæggelsen (vist med punkteret
streg): Århus–Esbjerg, Aalborg–Esbjerg, Aalborg–Kruså (Vejle) samt
Helsingør–Vestmotorvejen (B5). Endelig kan visse linier betragtes
som mindre aktuelle, bl. a. fordi deres værdi afhænger af udbygningen
af andre trafikanlæg, først og fremmest overfarter (vist med prikket
streg).

"Den nationale vejplan"

Ingeniørens ugeblad maj 1963.

"Vejdirektoratet har som bekendt ingen vejplan. Det er beklageligt, men det er ikke undskyldning nok for ikke at komme med én. I den foreliggende situation ville et nok så spinkelt udspil til en helhedsløsning have været på sin plads, og det ville utvivlsomt have givet et værdifuldt bidrag til løsningen af fremtidens planlægningsproblemer. På den baggrund drister jeg mig til at redegøre for nogle vejplanprincipper".

Der må forudsættes en politisk godkendelse af de principper og den målsætning, der ligger til grund for udformningen af en vejplan, og noget ganske tilsvarende må naturligvis gælde selve den konkrete vejplan.

Når man er kommet så langt med den foreløbige vejplan, vil allerede dette indebære et meget betydeligt - og fortløbende - vejplanarbejde, som der på nuværende tidspunkt må kunne skitseres følgende program for:

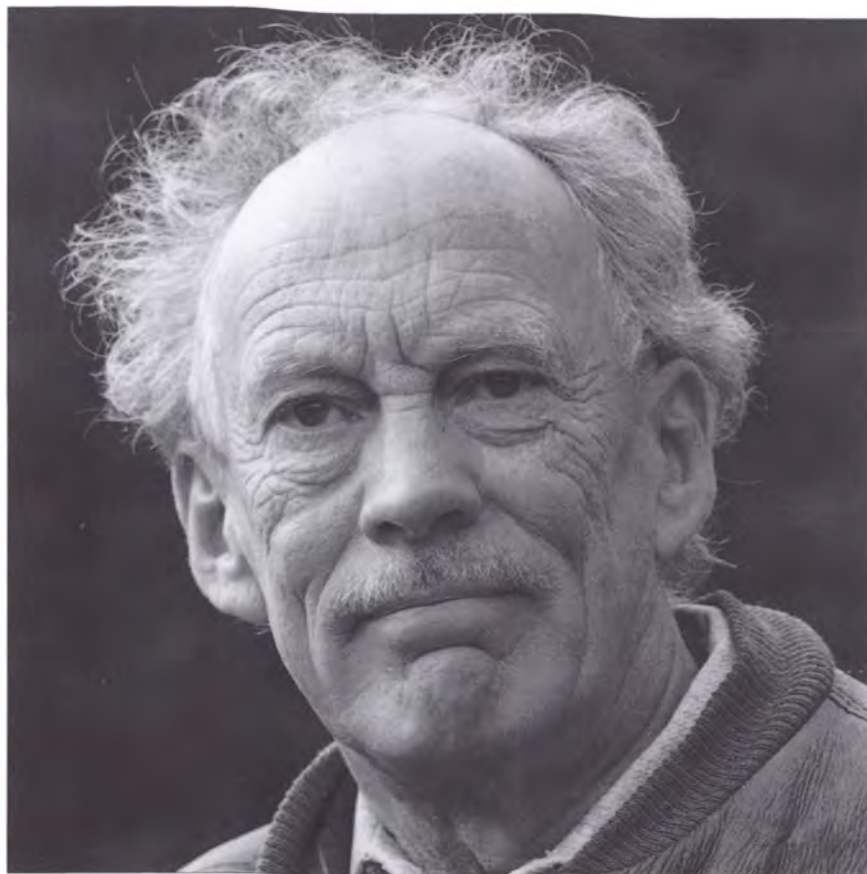
1. For alle de sikre nationalveje skal der ske en planlægning, idet der træffes bestemmelse om vejenes linieføring og tilslutningsanlæg og om deres forhold til bebyggelsen, specielt om beskyttelsesbælter og byggelinier. Denne planlægning skal ske ved et samarbejde mellem Ministeriet for Offentlige Arbejder og de lokale vej-, byplan- og byudviklingsmyndigheder.

2. Når denne planlægning er overstået, fastlægger Ministeriet for offentlige arbejder en etapeplan for vejenes udbygning, baseret på prognoser for trafikens fremtidige udvikling, omfattende en oversigtlig 20-års plan og et mere detaljeret 5-årsprogram. Etapeplanen skal omfatte en redegørelse for de udbygninger, der til enhver tid skal ske med sådanne eksisterende veje, som midlertidig træder i stedet for de angivne nationalveje.

3. For vejplanens øvrige nationalveje iværksætter Ministeriet for Offentlige Arbejder de fornødne tællinger og analyser og foretager de nødvendige trafikøkonomiske beregninger for at vurdere berettigelsen og aktualiteten af anlægget af såvel nationalvejene som de dertil knyttede overfarter og broanlæg.

Længere synes det ikke muligt at komme i første omgang. Men herefter kommer så den endnu vigtigere opgave: at fremsætte forslag til en fremtidig vejplan. Denne opgave må løses gennem en koordinering mellem landsplanmyndighedernes planlægning og vejplanlægningen. I dette samarbejde vil det navnlig være Ministeriet for Offentlige Arbejders opgave at belyse de trafikale konsekvenser af forskellige udviklingsmønstre. For en ordens skyld skal jeg tilføje om min absolutte mening, at de led den skitserede vejplanlægning indeholder, alle dens undersøgelser og resultater - selv de mere skitse-mæssige - bør fremsættes til offentlig debat før der træffes beslutninger i disse vigtige sager. Men det er vel egentlig blevet understreget tilstrækkelig tydeligt af den debat, der gang på gang er kommet, når store planer er blevet født i dølgsmål.

Det er magtpåliggende for mig at understrege, at min artikel ikke har til formål at kritisere Vejdirektoratet for at have forsømt planlægningsopgaverne eller professor Humlum for at have fremsat sit midtjyske motorvejsforslag - selvom jeg er bunduenig med ham i hans motorvejstanker, vil jeg gerne fremhæve det som hans fortjeneste, at vejplanerne er kommet til bred debat i offentligheden. Det, der har ligget mig på sinde, er især at pege på sammenhængen mellem vejplanerne og landsplanlægningen. Det vil blive en meget vigtig politisk opgave at tilrettelægge et udviklingsprogram for landet, og politikerne kan derfor ikke være tjent med, at udviklingen låses på forhånd af planer, som de ikke har mulighed for at vurdere i deres rette sammenhæng. Og mon ikke man løber den risiko med en stykkevis vejplanlægning? Så vidt jeg kan se, er afgørelsen af hvilke hovedlandeveje, vi skal have - altså netop den politiske stillingtagen til hvilke dele af landet der skal betjenes med fjernveje - allerede truffet i og med, at ministeriets cirkulære af 11. oktober 1960 har udpeget omkring 3000 km, sådan at Folketinget kun kan tage stilling til de eventuelle nye. Paradoksalt nok indeholder lovforslaget om statsveje til gengæld en bestemmelse om, at afgørelsen af hvilke veje, der skal udbygges som motorveje, skal træffes af folketinget. Men det er jo i alt væsentligt et teknisk-økonomisk spørgsmål, som der vil blive - eller allerede er - fastlagt en norm for! Eller kan det tænkes, at man kan opleve at høre folketingets formand Gustav Pedersen: De ærede medlemmer, der stemmer for at Esbjerg-Kolding vejen vil få mere end 20.000 biler i juli 1980, bedes rejse sig?



POUL LYAGER

Poul Lyager blev civilingeniør i 1941 og blev straks ansat i Københavns Kommune i Stadsingeniørens Direktorat. Han blev udlånt til Egnsplankontoret, hvor man lavede Fingerplanen. Han var derfor også med i det hold, Peter Bredsdorff samlede for at få gang i egnsplanarbejdet igen. Det var i 1954.

En af de ting, han er kendt for er de isokroner, han arbejdede med til banetrafikken. Og det blev en af hovedretningslinierne i Fingerplanen, at der kun måtte være 1 km gangafstand fra bopæl til station. Han og Flemming Teisen blev udlånt fra Københavns Rådhus til Egnsplankontoret, som kommunens tilskud til egnsplanelægningen økonomisk.

I 1947-48 var han i Skotland, hvor han arbejdede i sir Frank Mears planlægningskontor. I 1950-51 var han konsulent i Statsministeriets Grønlandsdepartement og foretog rejser til Grønland sammen med Flemming Teisen, Hugo Lund Andersen og Mogens Boertmann. Han arbejder for tiden på en note om planlægningen i Grønland.

Han var i perioden 1961-1965 fagleder på Danmarks Ingeniørakademi. Han etablerede i 1965 Cityplanvest-kontoret, der arbejdede for Københavns Kommune indtil 1977, da tegnestuen overgik til Kooperativ Projektering og Planlægning ApS., hvor Poul Lyager som medstifter og meddirektør var knyttet til indtil 1985. I perioden 1978-80 arbejdede han i Lahore Departement Corporation og var udstationeret i Lahore.

Københavnsk trafikplanlægning 1945 - 1965

Som jeg oplevede den -

I 1941 blev jeg ansat i Københavns Kommunes byplanafdeling, med stadsingeniør Poul Vedel som chef. Jeg fik hurtigt lystbetonede faglige tiltag, og Vedel gav mig spillerum.

På Byplanlaboratoriet i Stormgade 12 fandt jeg en artikel af geografen Aage Aagesen "Om Københavns geografiske afgrænsning", hvor han anvendte begrebet "isokron" til at foretage afgrænsningen. Isokroner er "linier gennem steder der kan nås på samme tid fra et givet punkt". Som titlen udsiger, brugte Aagesen begrebet til at afgrænse "indenfor" fra "udenfor". Da jeg samtidig var optaget af statsbanernes på denne tid publicerede plan for udbygning af S-togsnettet, faldt det mig ind, at isokroner kunne bruges til at udpege områder i Københavnsegnen som ved S-baneudbygningen kunne ændre status fra "udenfor" til "indenfor". Jeg sammenholdt befolkningsvækst og dermed byareal, med omfanget af areal som kunne inddrages til by ved S-togsudbygning.

Det var min adgangsbillet til det hold, der fra 1945 blev sat på opgaven at udarbejde en Egnplan for Storkøbenhavn, og hvor jeg kom til at arbejde sammen med Anders Nyvig om trafikplanen for egnen.

Efter Fingerplanen kom jeg til at arbejde med den trafikale del af Generalplanskitsen, se under Generalplanskitsen, Peter Bredsdorff. Efter Peter Bredsdorffs overgang til Kunsthøjskolen i 1954 var det Teisen, Thomassen og mig, der under Poul Vedels overopsyn og ivrige deltagelse, udviklede planer om en aflastning af Indre by ved zoneplaner, der belønnede erhvervsudvikling i Voldkvartererne, langs Nørrebrogade og Vesterbrogade. Det mest synlige forslag



1. Etapes Udvidelse af Trafikoplandet. Det nuværende trafikbetjente område er skraveret. Til oplandet regnes kun, hvad der ligger indfor 45 min. grænsen 1/2 - 1 km fra stoppested eller station.

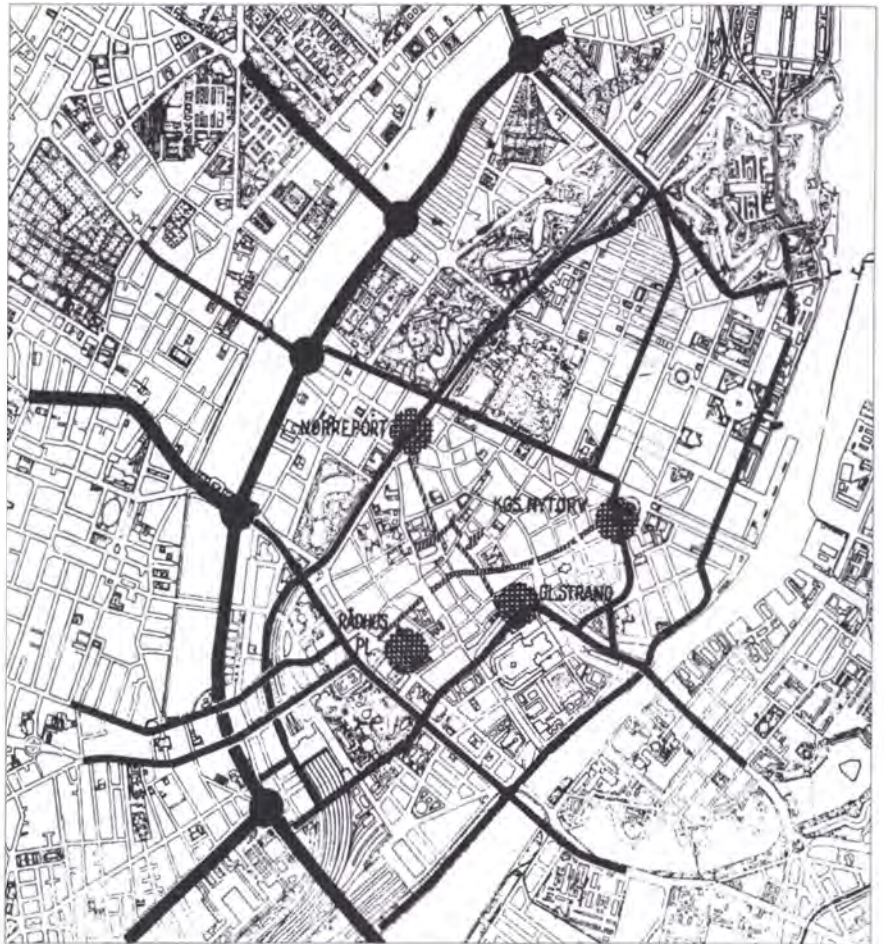


2. Etapes udvidelse af trafikoplandet. 1. Etages trafikopland er skraveret.

var en allerførste bearbejdning af Generalplanens forslag om en centerudvikling i forbindelse med motorgadekrydsning og tunnelbanelinie foran på Vesterbro, senere benævnt "Cityplanvest". I fortsættelse af arbejdet i Tunnelbaneudvalg I fik vi, med Poul Vedel i spidsen i 1955-1956 i nært samarbejde med Vejdirektoratet, DSB og KS gennemført en både arealmæssigt og indholdsmæssigt omfattende analyse af trafik i Københavnsegnen. Sidst i 1950'erne havde Regeringens Økonomiske Sekretariat ved Erik Ib Schmidt brug for en oversigt over de forventede omkostninger ved de store trafikplaner for Københavnsegnen, samt konsekvenserne af alternative udbygninger.

Lektor i trafikøkonomi ved Københavns Universitet, P. P. Sveistrup, fik af Schmidt til opgave at samle de nødvendige oplysninger, og han kom først til mig i Byplankontoret. Jeg foreslog ham at samle trådene hos os. Det blev til en lang møderække, hvori deltog medlemmer stillet til rådighed af DSB, Københavns Sporveje, Ministeriet for offentlige Arbejder, Vejdirektoratet samt Stadsingeniørens Direktorat.

Samarbejdet handlede om at beregne anlægs- og driftsudgifter på alternative udgaver af et nu yderligere bearbejdet S-togsnet og et tilsvarende motorgadesystem. En model bygget på maksimal



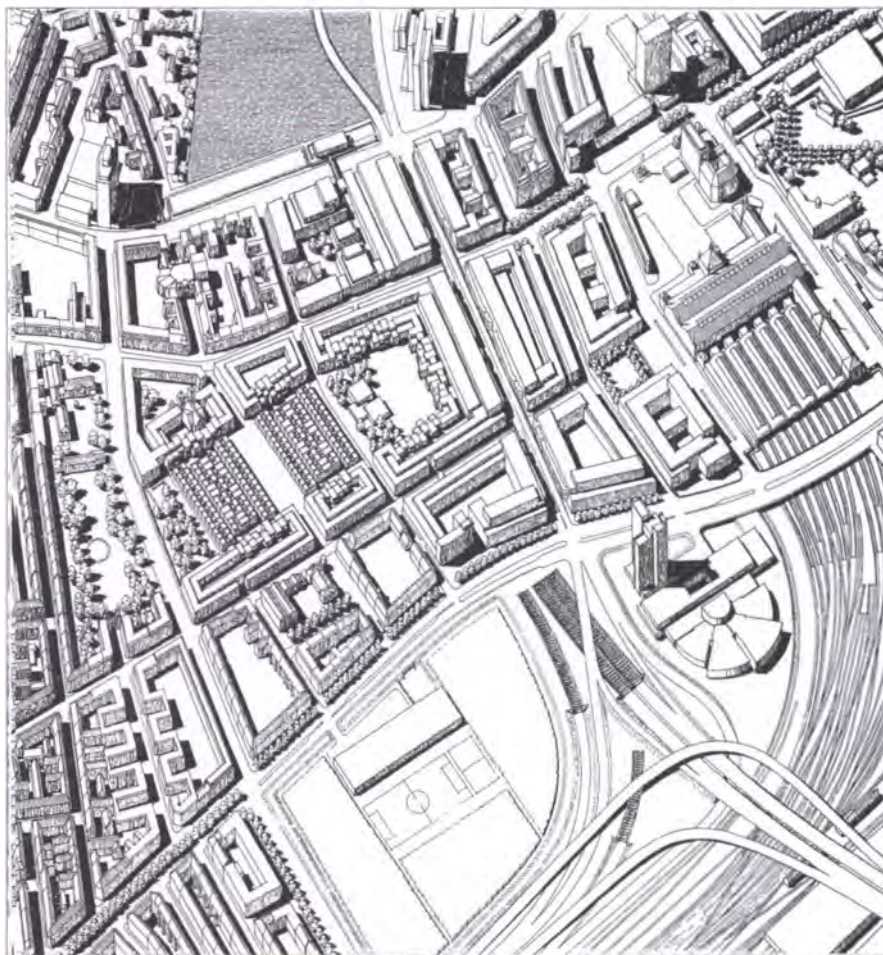
Generalplandrømmen.

Opskrift på et fredeligt og trafikalt velbetjent cityområde: en Søring som afskærmning, høj betaling for parkering inden for ringen, nye S-banestationer ved Rådhuspladsen, Gammel Strand og ved Kongens Nytorv, fodgængergader og -pladser i Gamle Bydel.

udbygning af det kollektive system og et svagere vejsystem, en anden med maksimalt udbygget vejsystem og et svagere kollektivt system. Arbejdet mandede ud i "Rapport vedrørende fremtidige trafikinvesteringer i Storkøbenhavn" (1958), kaldet Sveistrup-rapporten. Den kom til at indgå i Det Økonomiske Sekretariats rapport "Økonomiske problemer i Storkøbenhavns trafikudvikling", og senere i regeringens Trafikøkonomiske Udvalgs betænkning om "De store trafikinvesteringer", hvor det københavnske trafikapparat i øvrigt blev fremhævet som havende højeste nationale prioritet. I efteråret 1956 blev en forbedring af Lyngbyvej aktuel. Det var i Lyngbyvejens og Hørsholmvejens oplande at biltallene steg aller-mest i hele landet.

Vedel foreslog en arbejdsgruppe med repræsentanter for Vejdirek-torat, Københavns Amt, Gentofte Kommune og Københavns Kom-mune som i fællesskab skulle finde ud af hvordan.

Det blev der enighed om, og udvalgets sekretariat kom formelt til at ligge i Stadsingeniørens Direktoratets Vejkontor, men arbejdet foregik reelt i min lille gruppe under Byplanafdelingen. Der blev planlagt og gennemført en trafikanalyse, forskellige mulige alter-native linieføringer blev overvejet og alle forkastede, og endelig blev der lavet en trafikprognose som grundlag for udarbejdelsen af



Den alternative CityVest - plan som tilpassede sig Vesterbros karréstruktur. Søringe forlænget til bro over haveløbet.

et skitseprojekt. Det var navnlig de to sidste opgaver, vi på Rådhuset tog os af.

Prognoseregnestykket byggede - kort fortalt - på en mellemproportional mellem Sveistrup-alternativerne, men helt arbitrært reduceret med 40% til et niveau, som vi forestillede os ville være det højeste som med rimelighed ville kunne håndteres. Reduktionen håbede vi på ville kunne gennemtvinges ved høje parkeringsafgifter. Proceduren resulterede i et trafikbillede for selve Lyngbyvejslinien som blev anvendt ved projekteringen af vejbaner, lokalbaner og af- og tilkørselsramper, og sådan ser Lyngbyvej ud i dag. 1961 foreslog jeg borgmester Estrup, at vi skulle udarbejde et skrift som kortfattet og populært beskrev de trafikale problemer og de løsninger der blev arbejdet med hos myndighederne i egnen. Hensigten var, som led i "overtalelsen" at lægge op til offentlig debat. Det blev til en pjece "Kortsyn og Fremsyn".

I foråret 1965 gjorde jeg stadsingeniør Vedel opmærksom på, at jeg var i færd med at søge job udenfor kommunen. Reaktionen var et tilbud fra borgmester Wassard om en treårig konsulentkontrakt om projektering af Cityplanvest. I maj 1965 nedsatte borgmester Wassard Jørgensen et Cityplanvestudvalg med ham selv som formand. De øvrige medlemmer var overborgmesteren, sporvejsborgmesteren, økonomidirektøren, stadsingeniøren, bygningsdirektøren, stadsarkitekten, sporvejsdirektøren og planlægningschef Teisen, og fra udvalgets 3. møde kommitteret senere plandirektør Kai Lemberg. CPV-udvalget nedsatte et arbejdsudvalg med Vedel som formand og embedsmændene fra CPV-udvalget som medlemmer.

Det var et usædvanligt eksempel på et internt kommunalt samarbejde. Medlemmerne deltog med entusiasme og der blev ydet en betydelig arbejdsindsats, navnlig under arbejdsudvalgets 23 møder. Resultatet af tre års intenst arbejde blev to forslag, hvoraf det ene indeholdt en radikal og total ombygning af det indre Vesterbro med højhuse og koncentreret bebyggelse. Det alternative forslag var venligere i dimensionerne og tilpassede sig Vesterbros karrestruktur. Det samlede resultat blev publiceret i en rapport: CITY-VEST, som indeholdt en omfattende redegørelse og et righoldigt og detaljeret illustrationsmateriale.

Poul Erik Skriver, arkitekt og redaktør af tidsskriftet ARKITEKTEN, gav planen en udførlig og godt illustreret omtale. Lidt forbeholden, som naturligt var overfor dette i dimensionerne helt usædvanligt projekt, men stort set venlig.

Men projektet druknede i en proteststorm, som navnlig rettede sig imod de af havearkitekt Ole Nørgårds udarbejdede beregninger til Søringen. Det var et fornemt projekt med fine detaljer, men det skar Søerne med en strimmel. At det var tænkt som et beskyttende stakit om Indre by fik ingen vægt overfor de stærke følelser.

Men Steen Eiler Rasmussen vedkendte sig faderskabet, og ytrede sig midt under avislarmerne med en bemærkning om, at man ikke skulle være så forskrækket for ny teknik, det var man ikke, da man i sin tid byggede Boulevardbanen.

HVAD KAN MAN SÅ LÆRE AF DEN HISTORIE?

Den udvikling som her er skildret fik en brat ende i mødet med nye tider: Studenteroprør mod alle autoriteter, og mod Søring. Oliekrise og deraf følgende økonomisk smalhans, borgerlige regeringer der ikke yndede tanker om at bruge penge på København, en nødvendig og prisværdig egnsudviklingspolitik overfor landets nødlidende udkantsområder, men som forstærkede københavnske genvordigheder. Dermed var indledt en længere årrække med københavnsk stagnation, store regnskabsunderskud, virksomhedsflugt og brat stigende arbejdsløshed.

Som planlæggere var vi fuldt bevidste om, at uhæmmet bilisme ville være en ulykke for byen. Tiden var ganske vist endnu ikke til bekymringer over luftens kvalitet eller ozonlagets skæbne, men vi vidste, at en overflod af biler ville stjæle af byens arealer og rum, at bilerne ville medføre generende støj alle vegne. At ulemperne først ville ramme de mindst ressourcestærke. Biltrafikken ville formindske sikkerhed og tryghed for familier med børn og for gamle mennesker som ikke ville kunne færdes som før.

Vi havde gode grunde til at stræbe efter en begrænsning af bilismen, og vi der har oplevet, at Fingerplanen bevægede Rigsdagen til at vedtage de love, som i store træk kom tilsat virkeliggøre planens intentioner, havde en tro på, at planer kunne omsættes til virkelighed.

Men vælgerflertal og politikere har - hidtil - villet det anderledes.

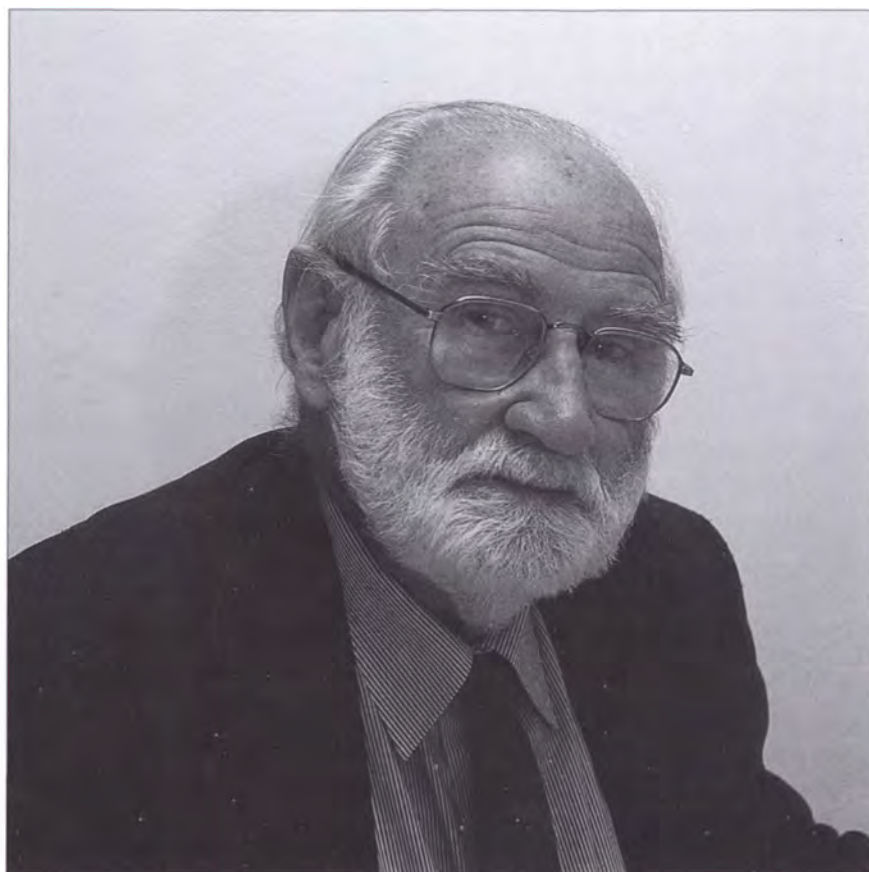


Foto: Sten Moeslund

KAI LEMBERG

Kai Lemberg blev cand.polit. i 1945, og ansat som sekretær i Regeringens beskæftigelsesudvalg i 1945 og i samfærdselskommissionen i 1952. Han var Ministeriet for offentlige arbejders økonomiske konsulent (kontorchef) fra 1955 til 1966. Herefter blev han ansat i Københavns kommune som generalplanchef for Direktoratet for Københavns kommunes generalplanlægning i 1968 - 1984, som direktør for plandirektoratet 1984 - 1987 og som kommitteret i 1987 - 1989.

I 1949 blev han fuldmægtig ved Rigsombudet på Færøerne. 1953 - 1981 var han rådgiver for Statsministeriet vedrørende Færøernes økonomi. I 1982 - 83 var han rådgiver ved planlægningen af Guiza-området ved Cairo. Siden 1986 har han været han adjungeret professor ved Roskilde Universitetscenter og han var tillige professor ved Nordisk Institut for Samhøllsplanering i Stockholm 1988 - 1989.

Han var medlem af Dansk Byplanlaboratoriums bestyrelse 1952 - 1970, samt af en lang række udvalg. Han har bl.a. skrevet: "Pedestrian Streets in Central Copenhagen" 1973, "Two Case-studies of publicly-owned land in Copenhagen: West Amager and Christiania" 1976, "Hvad giver en by identitet?" 1979, "Planlægning i Norden" 1981, "EF og Danmarks udenrigspolitik" 1981, "Allig'vel så elsker vi byen København og regionen gennem 100 år" 1985, "Magt og målsætning i planlægningen" 1986, "Debatten om Københavns kommuneplan" 1988, "Demokrati i Danmark, i Norden, i Europa - med en vision" 1997, "Kan fysisk planlægning, miljø og økonomi enes?" 1999.

Trafikinvesteringer

De store trafikinvesteringsplaners sammenbrud i 1970'erne

2 store milepæle i den fysiske planlægning for Københavnsegnen og Københavns Kommune var Fingerplanen 1947 og Generalplanskitsen for Københavns Kommune fra 1954. Begge banede nye veje for planlægningen med langsigtede visioner og meget grundige analyser af udviklingen. Det politiske klima efter befrielsen var så progressivt, at den vidtrækkende Fingerplan gled glat igennem Folketinget og kom til at danne grundprincip - med byzoner og landzoner i landsmålestok. Generalplanskitsen lå det tungere med, men den blev dog "taget til efterretning" af Borgerrepræsentationen i 1958.

1960ERNES HØJKONJUNKTUR

Tresserne var årtiet med økonomisk højkonjunktur og billig energi - og derfor med stadig større trafikinvesteringsplaner baseret på "optimistiske biltrafikprognoser: 6-7 radiale motorgader ind til det indre København plus en højbro fra Refshaleøen til Nordhavnen, alle samlet i en indre ring "Søringen" langs Søerne og en ydre ring "Godsbaneringen" langs Frederiksbergs ydre grænse. Nye S-baner bl.a. under City og Vestamager og ud i fingrene" Omlægning af alle sporvejslinier til buslinier (rent driftsøkonomisk motiveret), Kastrup Lufthavn erstattet af Saltholm lufthavn, ny Østhavn ud for Kastrup lufthavn, bro derfra over Saltholm til Malmø, et nyt City Vest på inderste Vesterbro og Vestamagerplanen med store trafi-

kanlæg. Næsten alle politikere og de fleste planlæggere (også jeg) antog økonomiske vækst som hovedmålet og var imponerede af de omfattende trafik- og byplaner.

GENERALPLADIREKTORATETS OPRETTELSE

Sidst i 1960-erne dukker jeg op på den københavnske byplanscene efter at have været Trafikministeriets økonomiske konsulent.

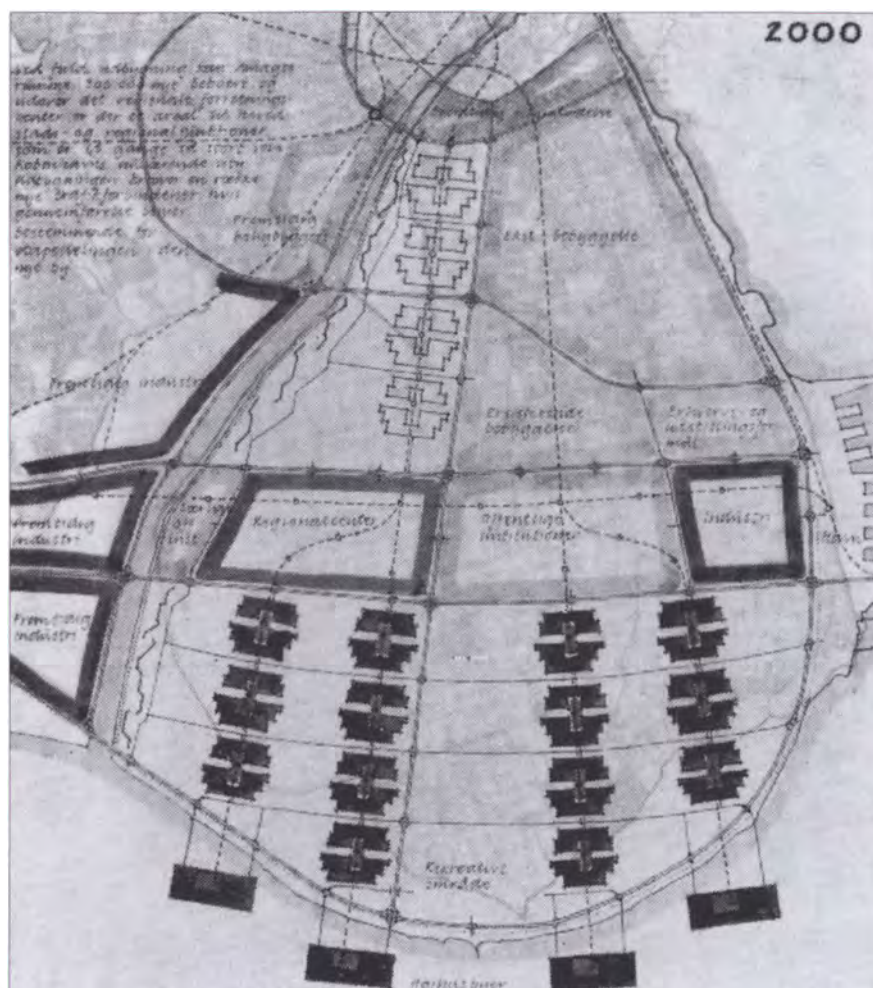
I foråret 1966 henvendte borgmester Wassard sig til mig. Han ønskede at give den overordnede byplanlægning i København en stærkere placering, og han spurgte om jeg kunne tænke mig at lede arbejdet i et nydannet organ for generalplanlægning. Jeg sad i en spændende stilling i Trafikministeriet, så jeg bad om betæknings-tid, som jeg brugte til at fortælle det trekløver, som hidtil havde været drivende kraft i den overordnede byplanlægning i København, nemlig Flemming Teisen, Poul Lyager og Ole Thomassen om tilbudet, som rettelig burde tilkomme en af dem. Deres reaktion var, at ingen af dem havde chance for at få tilbudet, og at det bedste ville være, at jeg tog mod det. Det gjorde jeg så.

Ved min ansættelse betingede jeg mig, at jeg fortsat i foredrag og artikler kunne redegøre for mine personlige grundholdninger til planlægningens mål og midler. Det accepterede Wassard, om end tøvende. Sagen var, at jeg opfattede min loyalitet som trefløjet: 1. over for min politiske chef og hans konkrete planer, 2. over for borgernes velfærd og 3. over for mit fag, idet jeg aldrig ville begrunde politiske beslutninger og handlinger med falske faglige argumenter.

Under forberedelsen af det nye direktorat deltog jeg som kommitteret under Stadsingeniøren især i arbejdet med planerne for Vestamager og en kontorcity udbygning på det inderste Vesterbro, Cityplanvest.

Vestamager planen, baseret på vinderprojektet af Anders Nyvig og Børge Kjær m.fl. rummede vældige trafikale udbygninger med hovedvægt på et vidt forgrenet tunnelbanenet, sammenknyttet med S-bane nettet, en ny Østhavn, udflytning af lufthavnen til Saltholm og et centerbælte øst-vest over Amager med erhverv, institutioner og butikker. Arbejdet i Vestamagerudvalget mandede ud i en rapport 1967 "Amager og generalplanen" fra Stadsingeniørens Direktorat. Efter forhandlinger i Byplan- og trafikudvalget blev der foretaget store ændringer med sløjfning af Amagerbyerne, tilføjelse af statsinstitutioner, hospital og et trade-center. Borgerrepræsentationen vedtog planen, men den blev senere forkastet i Folketinget, som var imod den intensive boligbebyggelse og ønskede væsentlig mere grønt område på Vestamager.

Planen for City Vest, udarbejdet under ledelse af Poul Lyager som konsulent for Københavns Kommune, hang sammen med Søringens forlængelse under Vesterbro til Amager og med en T-bane-central ved Hovedbanegården. Dette arbejde mandede ud i rapporten City Vest i 1968 med 2 modeller: En total fornyelse af indre Vesterbro og en mere moderat karreplan med den eksisterende struktur som grundlag. Begge modeller krævede store motor-



Vestmager konkurrencen, 1. præmie (fra Arne Gaardmands: Dansk byplanlægning 1938-1992).

vejsanlæg og underjordisk parkering. Planen blev overgivet til Byplan- og trafikudvalget, men kom ikke længere. Det var for stor en mundfuld for politikere og erhvervsfolk. Arbejdet med disse store planer var spændende, men jeg var foruroliget over de gigantiske trafik anlægsplaner, som kunne åbne for "amerikanske tilstande" med dominerende biltrafik.

RECESSION OG ENERGIKRISE I 1970'ERNE.

Fra 1972-1973 indtrådte et konjunkturomslag i Vesteuropa med virksomhedslukninger og indskrænkninger, faldende eksport, realindkomster og offentlige indtægter. Perioden 1973- 82 var præget af stagflation det vil sige stagnerende produktion og beskæftigelse, men voksende inflation. Det medførte stramninger i de offentlige finanser, som blev akut forstærket af oliepris-chokkene i 1973 og igen i 1979.

Biltrafikken til Cityområdet stagnerede allerede fra 1965, og til og fra København-Frederiksberg gik den fra 1970 til 1981 tilbage. Samtidig øgedes cykeltrafikken med 40% og togtrafikken med 60%, mens bustrafikken gik 10% ned.

I 1974 annullerede staten sit tilsagn om fuld betaling af de københavnske trafikinvesteringer. Bortset fra Lyngbyvejens indføring til Søerne blev Søringen, Godsbaneringen, Østhavnen og tunnelba-

nerne droppet, Saltholm som lufthavn og bro til Sverige blev udskudt på ubestemt tid. Størstedelen af 1960ernes trafikinvesteringsplaner lå dermed i ruiner.

For mit vedkommende var jeg ganske godt tilfreds med det, selv om jeg var ked af, at tunnelbanerne under City og Amager samt Saltholm lufthavn blev lagt på is.

Det grundige analysearbejde havde demonstreret, hvor drastiske indgreb investeringerne i den eksisterende by betød. Københavns folketal toppede i 1968 med 768.000 indbyggere og begyndte at gå rask tilbage, og industrielle arbejdspladser sivede ud af kommunen. Stadig større befolkningsgrupper vendte sig mod planerne. Forudsætningerne blev på få år så stærkt ændret, at hovedopgaven for den overordnede planlægning snarere måtte blive at få den eksisterende by til at fungere bedre end at forberede dens yderligere vækst! 1973 ophørte endog den samlede vækst i hele Hovedstadsregionen.

Erhvervsbyggeriet gik tilbage, og mange fabrikker blev tomme som følge af udflytning og lukning. 1960-1981 faldt industribeskæftigelsen fra ca. 200.000 til 50.000. Beskæftigelsen i privat og offentlig service steg, men kun med omkring 70.000. Boligbyggeriet var omfattende til 1974, men faldt derpå drastisk til 1/3, indtil byfornyelsen kom i gang fra 1980. Det forskød interessen fra nedrivning og nybyggeri til vedligeholdelse, isolering, opretning, modernisering og byfornyelse. Det offentlige satte som modvægt store anlæg og byggerier i gang.

NY MILJØBEVIDSTHED I BEFOLKNINGEN - OG EFTERHÅNDEN OGSÅ HOS MYNDIGHEDERNE

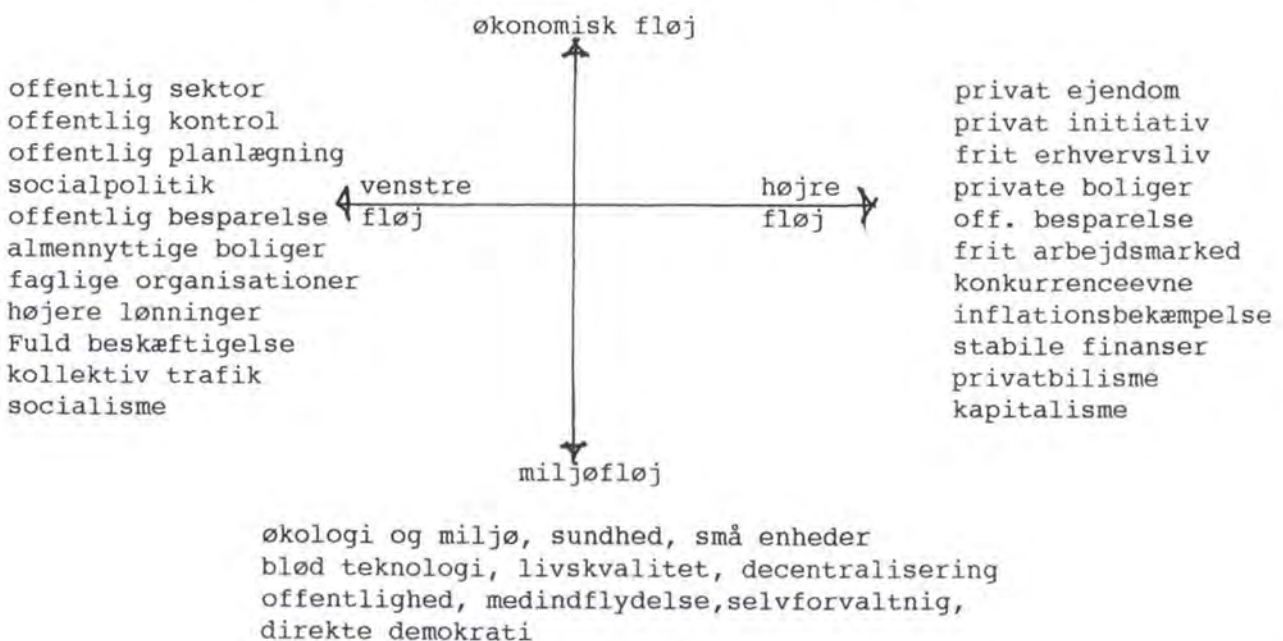
Den kraftige økonomiske vækst gennem 1960erne, ledsaget af en endnu voldsommere vækst i biltrafikken viste sig, både i Danmark og internationalt, at medføre en række alvorlige miljøgrener, som gennemgående aldrig var reelt indregnet i de cost/benefit analyser, der økonomisk skulle retfærdiggøre de enorme trafikinvesteringer. Industrialiseringen og især biltrafikken førte til voksende luftforurening, vandforurening, forurening med pesticider, støj, vibrationer, grundvandssænkning, stress og visuel ødelæggelse af bybilleder og landskaber. Befolkningen oplevede dem som helt reelle forringelser af livskvaliteten.

Den traditionelle, klasseprægede opdeling af partier og holdninger i venstrefløj, centrum og højrefløj blev med befolkningens nye miljøbevidsthed krydset af en ny dimension: grundlæggende mål om økonomisk vækst (gennem markeds kræfter og vækstplaner), centralisering, effektivitet osv. kontra grundlæggende "grønne mål om miljøværdier, økologi, decentralisering og borgerdeltagelse. Planlovreformen med By- og landzoneloven 1969, 2 Regionplanlove 1973, Kommuneplanloven 1975 og Boligforbedrings- og Byfornyelsesloven 1982 betød væsentlige fremskridt i retning af mere borgerindflydelse, indbygning af miljøhensyn, mere alsidig målsætning m.m. Det gav mig alle tiders mulighed for at fare byen rundt til foredrag og debatemøder i lokalråd, politiske partier, bebo-

ergrupper m.m. Personligt var jeg aldrig den "neutrale, objektive" embedsmand, der altid afspejler sin politiske chefs holdninger. Jeg var generelt grøn og venstreorienteret, men uden partitilhør. Sammenbruddet af 1960ernes store trafikprojekter var et samlet resultat af recessionen og oliekrisen i 1970erne samt voksende folkelige protester og omfattende faglig kritik. Det interessante var, at intet af dette afstedkom trafiksammenbrud eller store trafikproblemer. København kunne sagtens klare sig uden motorgaderne, og byen slap for store åbne sår, barrierer og biltrafikoverfyldning.

HOLDNINGER TIL SAMFUNDET

økonomisk vækst, effektivitet, store enheder
hård teknologi, materielt forbrug, centralisering
ekspertstyring, repræsentativt demokrati





HENNING STRØM

Henning Strøm er uddannet jurist i 1950. Han blev ansat i Indenrigsministeriet, hvorfra han blev udstationeret i Esbjerg 1955-57. I 1966 blev han kontorchef i Indenrigsministeriet og i 1969 departementschef i Boligministeriet. I 1981 blev han stiftamtmand for Københavns Stift og statsamtmand i Københavns Amt til 1994, hvor han blev udpeget til særlig rådgiver i Indenrigsministeriet 1994-1995.

Mens han var i Indenrigsministeriet var han "formiddagsmand" hos den kommitterede, hvor han fik kontakt med planlægningsverdenen. Det afspejlede sig i hans store opgave som sekretær for Kommunallovskommissionen. Det lykkedes at få gennemført en reduktion af antallet af kommuner i hele landet efter mottoet "en by - en kommune". Henning Strøm var medlem af indlemmelsesnævnet, kommunalreformkommissionen, landsplanudvalget, gymnasieplanfordelingsudvalget m.m. Han var leder af sekretariatet og næstformand for hovedstadsreformudvalget, hvor man forsøgte at få gennemført et nyt organ til hovedstadsplanlægningen. Han har været bestyrelsesmedlem i Statens Byggeforskningsinstitut og for samejet mellem staten og Københavns Kommune.

Han har været lærer ved Handelshøjskolen og fagleder ved Danmarks forvaltningshøjskole og formand for bestyrelse og undervisningsråd ved Danmarks forvaltningshøjskole.

Kommunalreformen

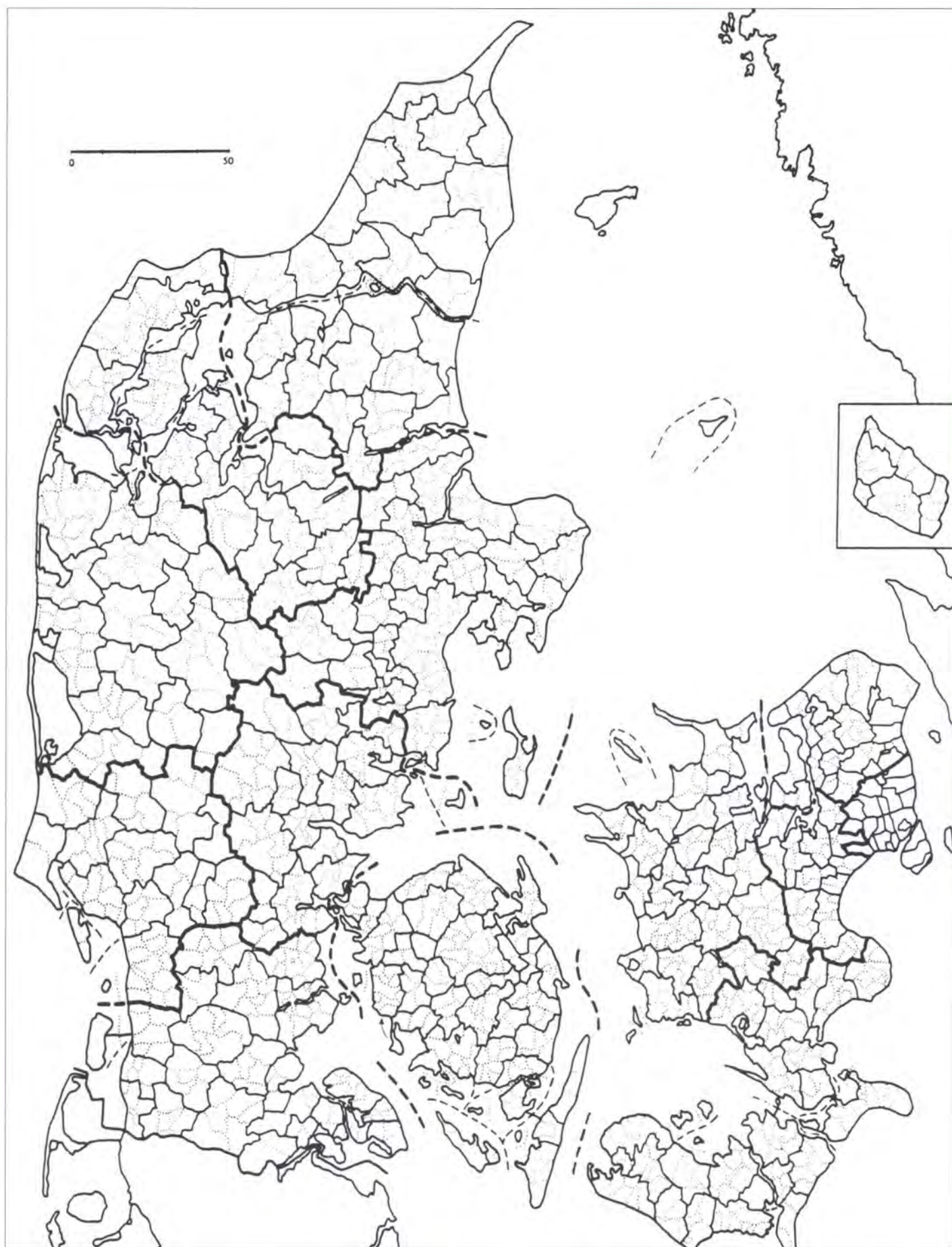
Kommunalreformen er blevet betegnet som det 20-ende århundredes største administrative reform - og det var også en stor reform. Den vendte op og ned på det hidtidige balanceforhold mellem statens og kommunernes indflydelse.

Siden 1930-erne var der sket en langsom forskydning i retning af øget statslig styring af lokale opgaver. Staten havde været nødsaget til at overtage en række lokale opgaver og sikre sig stadig større indflydelse på kommunernes administration af de resterende opgaver. Det hang sammen med, at den kommunale inddeling var ude af trit med den befolknings- og erhvervsmæssige udvikling, der var foregået, og at staten - på grund af kommunernes forskellige størrelse og økonomiske formåen - havde været nødsaget til at yde stadig større økonomisk støtte til kommunerne. Med den øgede pengestrøm fra staten til kommunerne fulgte statslig kontrol med, at pengene blev anvendt rigtigt og forsvarligt.

Det var baggrunden for, at der i 1959 blev indledt et kommissionsarbejde for at undersøge mulighederne for at sikre en større lokal indflydelse på lokale anliggender. Der var ikke store forventninger til, at det skulle lykkes denne kommission at nå frem til en effektiv løsning på problemerne. Daværende finansminister Viggo Kampmann udtalte i et foredrag et halvt år efter kommissionens nedsættelse, at han ikke forventede, at der kom noget ud af dette kommissionsarbejde. "Når man har valgt at lade de kommunale organisationer selv arbejde med tingene, fører det givet til, at der ikke sker de voldsomme ændringer på området", sagde han. Det fik han ikke ret i, men det tog sin tid. 11 år efter - 1. april 1970 - kunne indenrigsministeriet fremvise et nyt Danmarkskort med en væsentlig forenklet kommuneinddeling. 1.388 kommuner var blevet reduceret til 275 nye kommuner, og de 108 enheder, der hidtil havde løst "amtsopgaver" (25 amtskommuner og 83 købstæder) var blevet lagt sammen til 14 nye amtskommuner.

Hvordan kunne det gå til? - Det er der mange forklaringer på, men lad mig nøjes med at pege på to. Den første er, at 1960-erne var præget af fusioner og sammenlægninger på en række andre områder - andelsmejerier, andelsslagterier, landbrugsejendomme, banker og sparekasser, lokalaviser etc. blev lagt sammen til større og mere effektive enheder. Det danske samfund ændrede i disse år karakter, og det var derfor ikke unaturligt, at det offentlige fulgte med.

Den anden begrundelse skal nok søges i den arbejdsform, som kommissionen valgte. Kommissionen gik langsomt, grundigt og stilfærdigt til værks. Man busede ikke frem med forslag og idéer, men undersøgte omhyggeligt, hvordan de daværende kommuner fungerede, og hvilke problemer der var knyttet til kommunestrukturen. Undersøgelserne var baseret på forholdene i udvalgte lokalområder, blev offentliggjort og gav anledning til debat ikke mindst i de pågældende områder. Kommissionens sekretariat deltog aktivt



Kommuner før og efter kommunalreformen.

i møderne, lyttede og indrettede de følgende undersøgelser efter den kritik, som de første havde givet anledning til. Det var den gang en usædvanlig fremgangsmåde for ministeriets embedsmænd. Inspirationen til denne procedure blev i vidt omfang hentet fra den kommitterede i byplansager, der ikke arbejdede for nedrullede gardiner i Tordenskjoldsgade, men rykkede ud og drøftede byplaner, dispositionsplaner og byudviklingsplaner med de implicerede i lokalområderne.

Takket være denne fremgangsmåde lykkedes det at skabe forståelse i kommunerne og hos de kommunale organisationer for, at det var nødvendigt at søge den kommunale inddeling indrettet efter den udvikling, som samfundet havde undergået, hvis man ville sikre et effektivt lokalstyre fremover. Forståelsen blev fulgt op af en række frivillige kommunesammenlægninger, godt hjulpet på vej af den bistand som kommissionens sekretariat ydede. Det gav igen anledning til en voksende opbakning hos landspolitikerne, som så til sidst kunne resultere i, at loven om revision af den kommunale inddeling i juni 1967 kunne opnå enstemmig tilslutning i folketinget.

I årene 1967 -1969 rykkede en ny kommission ud og tegnede Danmarks kortet færdigt i overensstemmelse med de i loven fastlagte principper. Sideløbende med dette arbejde indledtes arbejdet med en ændret fordeling af opgaver, kompetence og økonomi mellem staten og kommunerne - et arbejde der skulle indfri løftet om, at de nye og større kommuner fik øget selvstyre.

Medens kommuneinddelingen - overraskende nok - har stået uændret siden 1970, har opgave- og byrdefordelingen løbende været genstand for ændringer og justeringer. Resultatet er blevet, at danske kommuner i dag administrerer mere end 2/3 af den samlede samfundsøkonomi. Vi har i dag et helt unikt lokalstyre i Europa.



Foto: Sten Moeslund

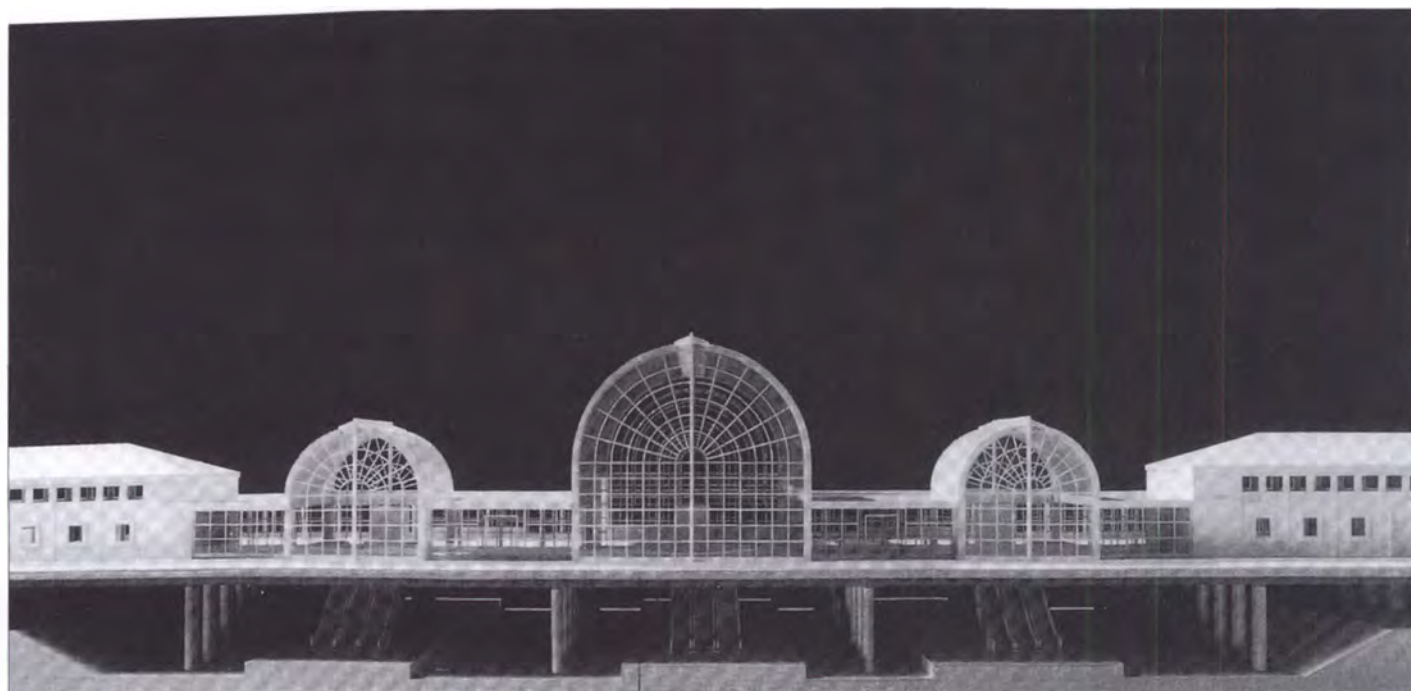
PEDER BOAS JENSEN

Peder Boas Jensen startede sin karriere i 1959 hos Skaarup og Jespersen og blev derefter ansat i Egnspansekretariatet for Storkøbenhavn i 1962. I 1963 fik han afgang fra Kunstakademiets Arkitektskole. Samtidig blev han genansat hos Skaarup og Jespersen, hvor han i 1972 blev medejer. I 1989 blev han udnævnt til professor i arkitektur med byplanlægning som særligt fagområde ved Kunstakademiets Arkitektskole.

Han har deltaget i Århus egnsplan, Centerområdet i Høje Taastrup og arbejdet for en række kommuner over hele landet. Han var knyttet til Havneudvalget for Københavns havn som projektleder. Derudover har han udført arbejder i Ægypten, Jordan og Iran og senest i Island.

Han var medlem af borgerrepræsentationen for Venstresocialisterne 1966-1977 og af Hovedstadsrådet fra 1974-1977. Han har været censor på RUC og Kunstakademiets Arkitektskole, medlem af Byplanlaboratoriets bestyrelse 1978-1982, af Statens Kunstfonds arkitekturudvalg 1981-1984 og af byplanudvalget ved Statens Byggeforskningsinstitut fra 1983.

Han er formand for Kristeligt Studentersejlement og for bestyrelsen for Arkitektens forlag fra 1990. Han har været skribent for Information 1969 - 1977.



Høje Taastrup Station.

Høje Taastrup - centret

Om at bygge "Storcenter"

Jeg var ansat på Egnsplanssekretariatet for Storkøbenhavn under den store strid om Principskitsen. Den endte som bekendt med en fælles 1. etape-plan. I 1962 (lige før julefrokosten) blev vi fyret, og jeg fik ansættelse i Skaarup & Jespersen, der dengang og siden har været konsulenter for Høje Taastrup kommune. 1. Etapeplanen med storcenter i Høje Taastrup var til stor overraskelse i firmaet og ikke mindst i kommunen.

"Nu skal I ikke gøre for meget ud af det", sagde den gamle stadsingeniør, "herude sker alligevel aldrig noget". Men henne i hjørnet sad en ung, lovende ingeniør og senere stadsingeniør i kommunen, Børge Romme. Og ved valget 1966 overtog de unge, borgerlige politikere roret. Det skabte dynamik, ikke fordi de var borgerlige, men fordi de var unge med gå-på-mod.

HVORDAN GØR MAN SÅ?

Hvordan bygger man et "Storcenter" i betydningen en samling af alle slags arbejdspladser?

At det offentlige skulle gå ind med ekspropriation eller opkøb af jorden lå uden for realiteternes verden. Jordlovene faldt med et brag ved en folkeafstemning omtrent på samme tid. At etablere sig med en slags Køge Bugt lov var også udenfor diskussion i en Roskilde-finger, der i modsætning til Køge Bugt-fingeren med mange små kommuner på tværs af banen er domineret af to store kommuner, Høje Taastrup og Roskilde på langs af banen.

Spørgsmålet "hvordan" blev ivrigt diskuteret blandt planlæggerne. Politikerne var ikke i tvivl om, at markeds kræfterne måtte være de drivende i projektet godt hjulpet af offentlige investeringer i infrastrukturen.

Resultatet blev en sindrig konstruktion af udvalg til koordination af offentlige og private investeringer: et særligt centerudvalg med Hugo Marcussen og senere Kirsten Andersen som formænd, et teknikerudvalg foruden et såkaldt AAPP udvalg (spørg ikke hvad det betyder) til koordination af de kommunale aktiviteter.

DSB VAR TIDLIGT UDE.

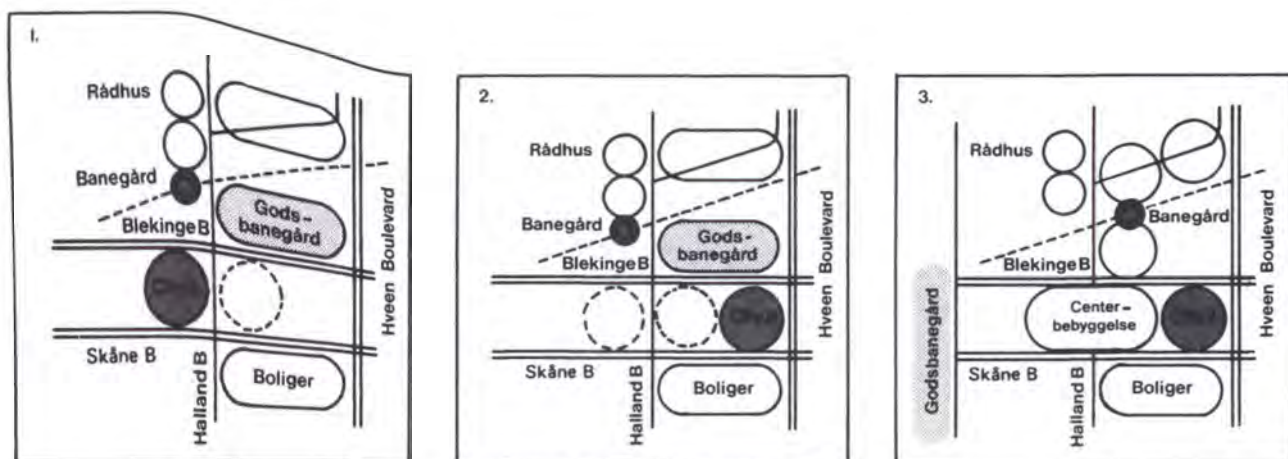
DSB's ingeniører var de første, der allerede i 1963 med respekt for beslutningerne i 1. Etapeplanen ønskede nedsat et teknikerudvalg til planlægning af en S-bane helt frem til Roskilde. Det bestod af amtsvejinspektoratet og de to kommuner, men kunne selvfølgelig inddrage andre berørte parter.

Efter heftige diskussioner blev Høje Taastrup udpeget som overordnet S-togstation med stop for enkelte regionaltoget og fjerntog, en godsbanegård syd herfor, et antal såkaldte A-stationer, som under alle omstændigheder skulle bygges og et antal B-stationer, som der skulle reserveres plads til, og som senere kunne bygges. Det særlige centerudvalg bestod af repræsentanter for Boligministeriets Kommitterede i Byplansager, der følte en særlig forpligtigelse som fødselshjælper for 1. Etapeplanen, kommunen og de private ejere, kommanditselskabet for Høje Taastrup Storcenter. AAPP udvalget bestod af repræsentanter for kommunens involverede afdelinger, med Claudia Pannicelli som formand, senere vicedstadsingeniør i Høje Taastrup og en af de drivende kræfter i promovering af banegårdsbyen.

OG DER BLEV PLANLAGT!

Der blev planlagt til den store guldmedalje. Indtil flere konsulenter var med: Institut for Centerplanlægning, Thomassen & Lyagers Cityplanvest kontor og mit eget firma Skaarup & Jespersen. Selv Peter Bredsdorffs tegnestue var en overgang inddraget i undersøgelserne om placeringen af et evt. nyt anneks til et voksende Københavns Universitet.

Jeg husker en kortvarig, men principiel diskussion. Skulle "Storcentret" spredes over et større areal med enheder, der hver for sig maksimalt kunne generere trafik til et net af 4-sporede veje eller



Den kommercielle del af centret skulle ligge op til banegården. I 1972 blev City 2 anlagt ved Hveens Boulevard – i 1977 flyttedes så banegården mod øst og godsbanegården mod vest – brikkerne faldt på plads.

skulle "Storcentret" dimensioneres til fremtidig stor vækst på et begrænset areal med et motorgadelignende vejnet. Det blev "fortætningsmodellen" der vandt. Det fremgår af Generalplanskitsen fra 1966, et revideret skitseforslag til "Europas største kommercielle center" fra 1969 og kommunens dispositionsplan. Derefter skete der meget lidt. Mødefrekvensen aftog. Centerudvalget holdt sit foreløbige sidste møde i 1968. Alle ventede på de overordnede investeringer i baner og veje.

SÅ PLUDSELIG ET CITY 2.

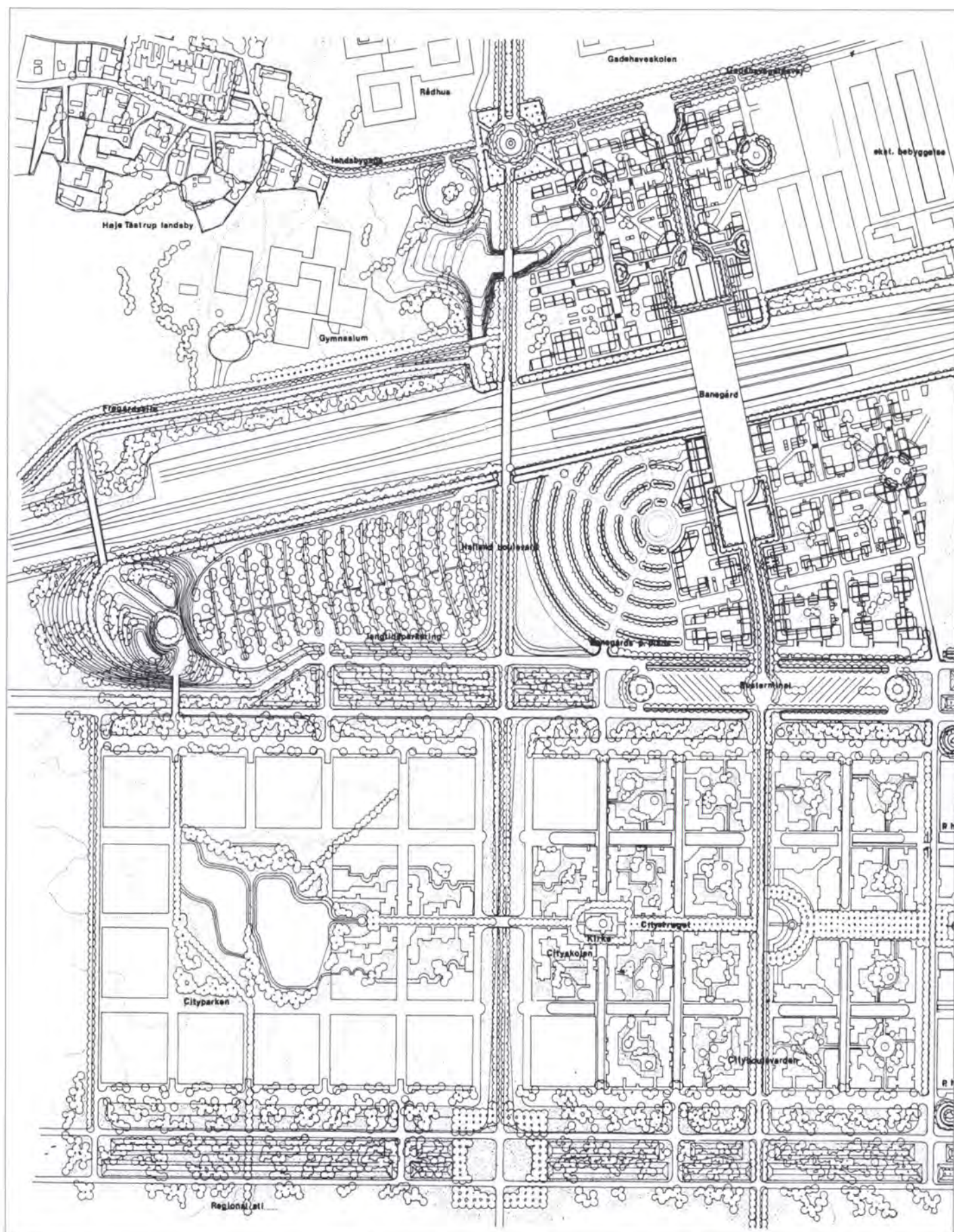
Pludselig i 1972 kunne centerudvalget i aviserne læse, at der var truffet aftale om et City 2 med FDB's lavprisvarerhus OBS som første bygning, der skulle op at stå hurtigst muligt. Centerudvalget og kommunens rådgivere var særdeles kritiske overfor hele projektet "Storcentret" som fra allerførste begyndelse skulle være en alsidig koncentration af alle slags bymæssig service og alle slags arbejdspladser, blev nu en ensidig kommerciel affære. "Storcentret" som efter Generalplanskitsen var et stationscenter placeret tæt op af den kommende S-togstation, blev nu et bilcenter tæt op ad Hveen Boulevard. På en måde forstod vi måske godt både kommunalpolitikerne og kommanditselskabet. S-togstationen havde lange udsigter, så Kommunalbestyrelsen besluttede et City 2 imod byplanlæggernes råd.

DEN STORE REVISION

I 1975 rettede DSB nok engang henvendelse til kommunen om genetablering af teknikerudvalget fra 1960erne og om revision af alle hidtidige planer.

Med kommunalreformen, etableringen af Hovedstadsrådet og HT skiftede DSB politik, tror jeg. DSB ville nu med sin baneplan 1990 nedprioritere tunnelbaneprojekterne og i stedet for satse på en bedre betjening af omegnen.

Revisionen fandt udtryk i en strukturplan fra 1977, nu med helt nye forudsætninger: - den overordnede S-togstation blev til en personbanegård for både S-tog, regionaltoget, intercitytoget og internationale tog;



Jacob Blegvads konkurrenceprojekt. På begge sider af stationen blev bygget tætte bydele med torve og pladser – det skulle være en blanding af boliger, kontorer, hvern og butikker.



Urbanitetsgrad
■ Urbanity degree.



Butikker
■ Shops.



Boliger.
■ Dwellings.



- personbanegården skulle flyttes længst muligt mod vest på med mindst mulig afstand til det i mellemtiden opførte City 2;
 - godsbanegården skulle flyttes helt væk fra personbanegården og ud i transportkorridoren;
 - på den måde blev det hidtidige godsbanearreal ledigt til ny bymæssig bebyggelse på banegården;
 - banegården skulle graves ned for også på denne måde at skabe bedre sammenhæng mellem nord og syd, banegård og bebyggelse;
 - banegårdsbyen skulle planlægges som integreret bebyggelse med en blanding af butikker, serviceerhverv, offentlige funktioner og boliger;
 - og den kollektive trafik skulle fremmes med busterminal på tværs af banegraven og særskilte busveje gennem byen.
- Dette blev også lagt til grund for arkitektkonkurrencen året efter i 1978. Jacob Blegvad vandt som bekendt med et forslag i neobarok (postmoderne) stil.

BANEGÅRDEN ÅBNER.

I 1988 rullede de første tog gennem banegården, 25 år efter ned-sættelsen af 1960ernes første teknikerudvalg. Det var S-tog, regionaltoget og intercitytoget til resten af landet, og året efter i 1989 også de internationale tog til resten af Europa. Uden om blev der bygget banegårdsby helt efter Jacob Blegvads forslag, men langt fra i det omfang som vi tidligere havde forestillet os. Høje Taastrup forblev en torso: - første del af byen, nord og syd for banegården er i dag udfyldt 80-90%,- anden del af byen i forlængelse af City 2 er bebygget 20-30%,- mens den tredje og fjerde del af arealerne op til transportcentret med godsbanegården dårligt nok er rørt ved. Jeg kunne ønske mig, at der nok engang blev udskrevet en arkitektkonkurrence med det formål at bygge banegårdsbyen færdig. Jeg kunne håbe, at en sådan arkitektkonkurrence kunne tilføre området samme dynamik som konkurrencen i 1978.

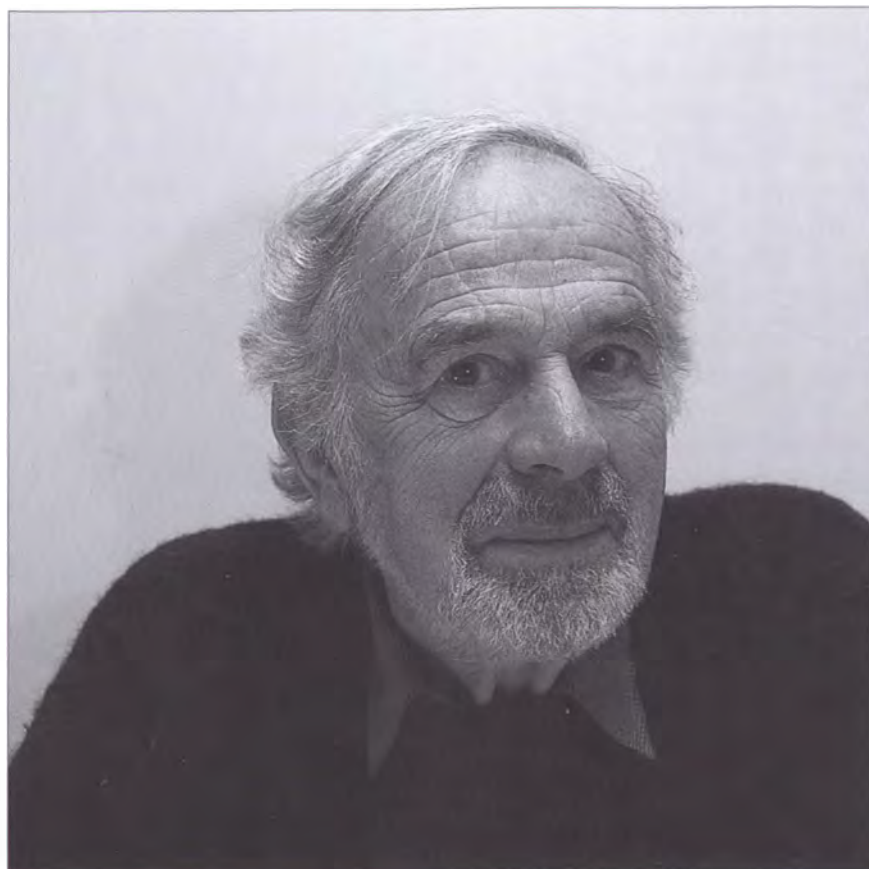


Foto: Sien Moeslund

MOGENS BOERTMANN

Mogens Boertmann fik afgang fra Kunstakademiets Arkitektskole i 1944. Han var medarbejder på Egnsplankontoret 1945-1947, hvor han deltog i arbejdet med Fingerplanen. Han var lærer på arkitektskolen hos Palle Suenson 1946-1958. I 1947-1948 var han medarbejder hos Kaj Fisker og i 1950-1951 deltog han i en Grønlandsekspedition og planlægning sammen med Flemming Teisen, Hugo Lund Andersen og Poul Lyager. Da han kom hjem, fik han egen tegnestue sammen med Erik Chr. Sørensen. Han lavede bl.a. byplaner for Esbønderup-Nødebo, Vejby-Tibirke og Skævinge-Gørløse kommuner sammen med amtsvandinspektør Asger Hansen.

I 1952 blev han ledende medarbejder hos Vilhelm Lauritzen, hvor han arbejdede med Københavns Lufthavn.

Han fik 1. præmie i konkurrencen om DR TV-byen i 1959, og arbejdede med opgaven i flere år. Han lavede ATP i Hillerød 1977-1978 og skitseforslag til Keflavik Lufthavn 1973-1975 samt regionalradiohuse i Rønne, Odense, Vejle og Ålborg fra 1978-1985.

Først arbejdede han som ansvarlig medarbejder hos Vilhelm Lauritzen med program og skitseforslag til det nye terminalanlæg i Københavns Lufthavn. Senere blev han indehaver af tegnestuen med det arkitektoniske ansvar for udbygningen af lufthavnen.



Københavns Lufthavn, Kastrup

Måske var det lidt af et tilfælde, at jeg kom til at tage del i udviklingen af lufthavnen i Kastrup. Det var i begyndelsen af 1950-erne, og det varede til begyndelsen af 1980-erne.

Inden da havde jeg egen tegnestue og havde deltaget i et spændende job i byplanekspeditionen til Grønland. Så en dag ringer Tobias Faber til mig, - han ville slutte et arbejde hos Vilhelm Lauritsen med lufthavnen. Han rådede mig til at tale med Lauritsen - nu skulle lufthavnens fremtid planlægges. Samtalen endte med, at Lauritsen og lufthavnen blev min nye vej ind i fremtiden.

Flyvetrafikken stod nu overfor en voldsom vækst, og rundt om i verden var man i gang med planer til nye passagerterminaler.

Kastrup stod overfor en stærk stigning i trafikken, som de eksisterende bygningsanlæg ikke havde kapacitet til. Den kommende trafik skulle planlægges og bygningsanlæg programmeres. Det var nu det store spring ud i fremtiden skulle formes. Lufthavnens fortid går tilbage til 1918. Det Danske Luftfartsselskab (D.D.L.) stiftedes. De første passagerflyvninger startede i begyndelsen fra Kløvermarken. Der blev eksproprieret 320 ha areal i Kastrup til en ny lufthavn.

I 1925 var Kastrup lufthavn Europas 4. største storlufthavn, og der er opført hangaranlæg og en helt ny passagerterminal. Det var den første helt civile lufthavn i verden. Den blev i mellemkrigsårene til et meget populært udflugtsmål for Københavnerne.

Flytrafikken i de kommende år var stærkt stigende, og i 1936 var

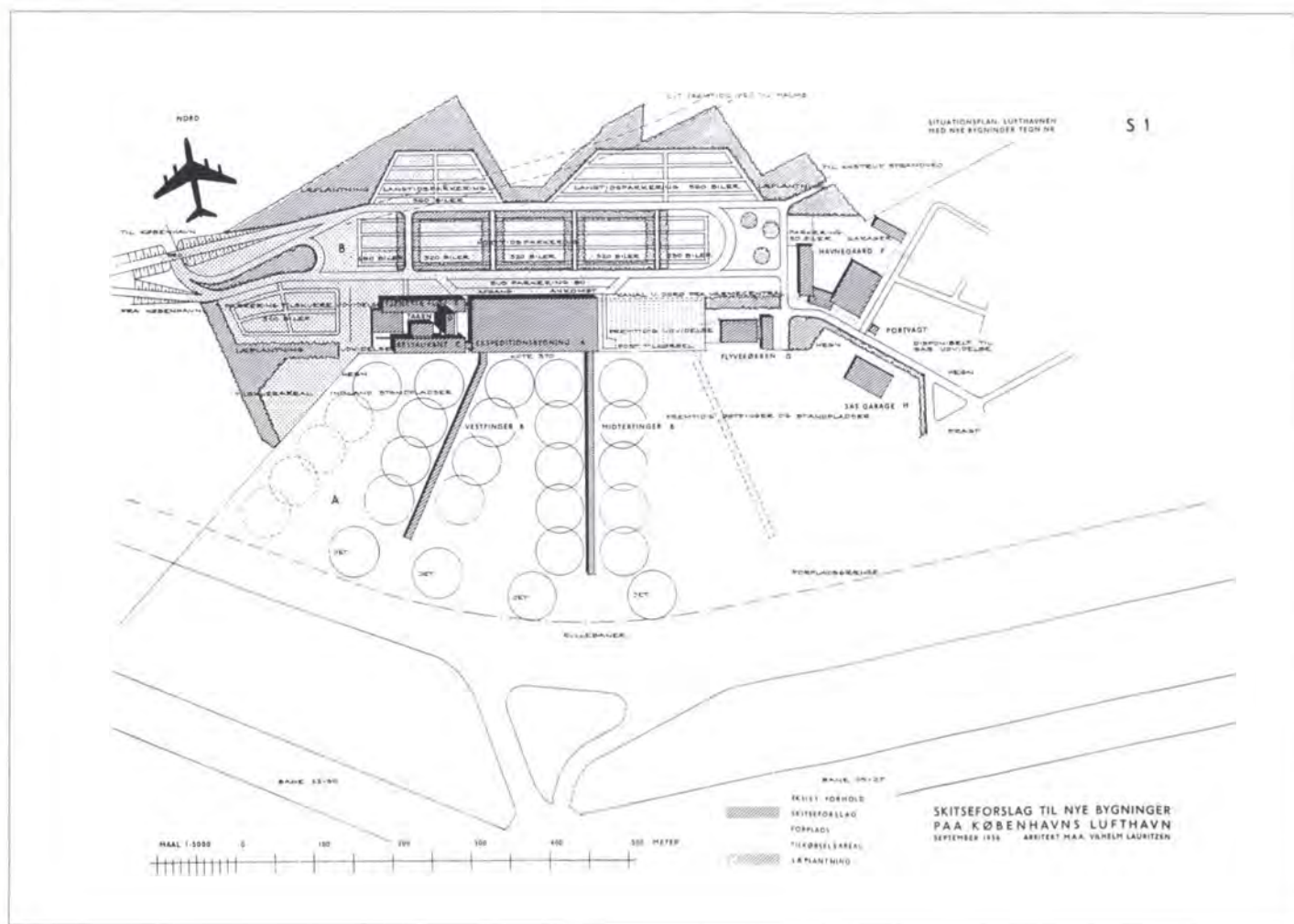
passagertallet på 42.880 pr. år, og nu var der behov for en ny stor terminal. Der blev udskrevet en offentlig arkitektkonkurrence. Der blev indsendt 63 forslag, og 1. præmien gik til Vilhelm Lauritsen. Arne Jacobsen og Flemming Lassen fik 2. præmie. Trafikken var stærkt stigende, nye, større fly anskaffedes med plads til 26 passagerer, og det årlige passagertal i 1938 var på 71.750. Den nye bygning blev taget i brug d. 16. april 1939, og den blev meget populær, især restauranten hvorfra der var en meget fin udsigt til alle flyene på forpladsen. Vilhelm Lauritsens terminalbygning blev meget beundret. Den fremstod i tiden som fremragende arkitektur. Så kom 2. verdenskrig. Men selv under krigen var der initiativer i gang, så lufthavnen kunne være klar til at modtage den en store trafik, der måtte forventes efter krigens afslutning. I 1943 blev Lauritsen engageret til at arbejde med oplæg til nye terminalanlæg. Det første store spring skete i juli 1946 med sammenslutningen af de nordiske flyselskaber til SAS. Den stigende trafik medførte en voldsom udbygning på den eksisterende terminalbygning, så den efterhånden blev helt indkapslet i barakker. I 1952 blev der nedsat et udvalg, der skulle forestå udarbejdelse af et program til nye bygningsanlæg. Nu er tiden kommet, hvor jeg kom ind i den spændende verden omkring flytrafikken, som stod foran det helt store spring. Der var vage tanker fremme om, at der kunne blive grænser i fremtiden for lufthavnens kapacitet og nogle strejfede tanken om Saltholm som en mulighed. Arbejdet med program og skitseforslag gik i gang, og jeg fik fra 1953 til september 1956 den fulde tid til at være med til at forme program og til at udføre skitseforslag til den nye passagerterminal. Det var en ideel arbejdsperiode med tidsrum til studier og oplæg til debat. Trafikprognoser frem til 1969 med 2 millioner passagerer blev sat som grundlag for projekteringen. Ud fra dette skulle vi finde frem til en terminalbygning. Den rigtige placering af bygninger og forplads skulle fastlægges, og der skulle projekteres en terminalbygning med optimal fleksibilitet, så ekspeditionsanlæg og inventar nemt kunne ændres, og fremtidige bygningsudvidelser kunne tilføjes uden gener for den igangværende trafik. Ude i verden arbejdede man med terminalbygninger i flere etager med 2 plans- og 2 1/2 plansløsninger.

Vi valgte at projekttere ud fra et 1 1/2 plans princip. Det gav størst mulighed for fleksibilitet for landssidens vejanlæg og bagagehåndlingen i terrænniveau, medens fordelingen af passagerer mellem de mange flystandpladser efter bagagehåndlingen blev henlagt til 1.sals niveau.

Bygningens bærende konstruktioner blev fastlagt med hensyn til fleksibiliteten, således at ekspeditionsanlæg og inventar let kunne omlægges uden væsentlige bygningsindgreb. Endelig var det væsentlig, at bygningens indre kom til at virke som et stort åbent transparent lysvenligt rum med god oversigt.

I den første fase blev der lagt stor vægt på, at publikum også kunne få kontakt og udsigt over til forpladsen med de mange fly, så den publikumsvenlige førkrigstradition kunne bibeholdes. Den

første fase blev taget i brug i forsommeren 1960, og den blev indviet med en stor banket oppe i transithallen, hvor bygningens transparente karakter gjorde stærkt indtryk på de mange gæster. Den nye terminalbygning var, da den blev taget i brug, en arkitektonisk helhed med et fint komponeret sammenspil mellem struktur, lys, materialer og inventar. Den blev besøgt og rost af fagfolk fra hele verden. Desværre blev harmonien tabt i forbindelse med inventarændringer og sikkerhedsforanstaltninger senere hen. Udviklingen herefter gik nu meget stærkt. I 1965 var der 3,5 millioner passagerer, og der blev nu stillet helt nye krav til sikkerheden som lukkede for publikums adgang. Støjen fra jettflyene blev stærkt generende, og man blev usikker på om Kastrup kunne få kapacitet nok i fremtiden. Saltholm dukkede frem, og en lov blev vedtaget, om at der skulle udarbejdes en programplan til en Saltholm lufthavn. Der var nu forvirring. Trafikken steg og bygningsudvidelser blev aktuelle. Saltholm lå mindst 10 år ude i fremtiden. Man krævede, at det der skulle bygges i Kastrup skulle være af midlertidig karakter med ca. 10 års levetid. Det gav mange problemer og stridigheder. Det lykkedes dog for os at få projekterne til ny ankomsthall, indenrigsterminal og finger C i en acceptabel arkitektonisk udformning. Så skete der igen en ændring. I 1975 nedsattes Myrup-udvalget,



som kom til det resultat, at udvidelse af Kastrup var den bedste økonomiske løsning, og Saltholm blev sendt i papirkurven. Nye bygningsanlæg skulle planlægges, og vi udarbejdede forslag til generalplaner for udvidelser.

Ankomsthallen som var midlertidig, udvides nu med et permanent indkøbscenter for flypassagerer, og mod øst i forlængelse af denne bygges en ny transitventesal med busstation i niveau til passagertransport. Indtil slutningen af 70-erne havde Vilhelm Lauritsens tegnestue været arkitekt for terminalområdets nyanlæg - men et cirkulære fra Boligministeriet forhindrede herefter, at et enkelt rådgiverfirma, herunder også arkitekter, fik monopol på et områdes store opgaver.

Det medførte store ændringer i lufthavnens samlede helhedsløsninger, og opgaverne splittedes op til flere arkitektfirmaer. Hermed stopper jeg min beretning om lufthavnens udvikling fra starten til 1980. Her må andre tage tråden op.



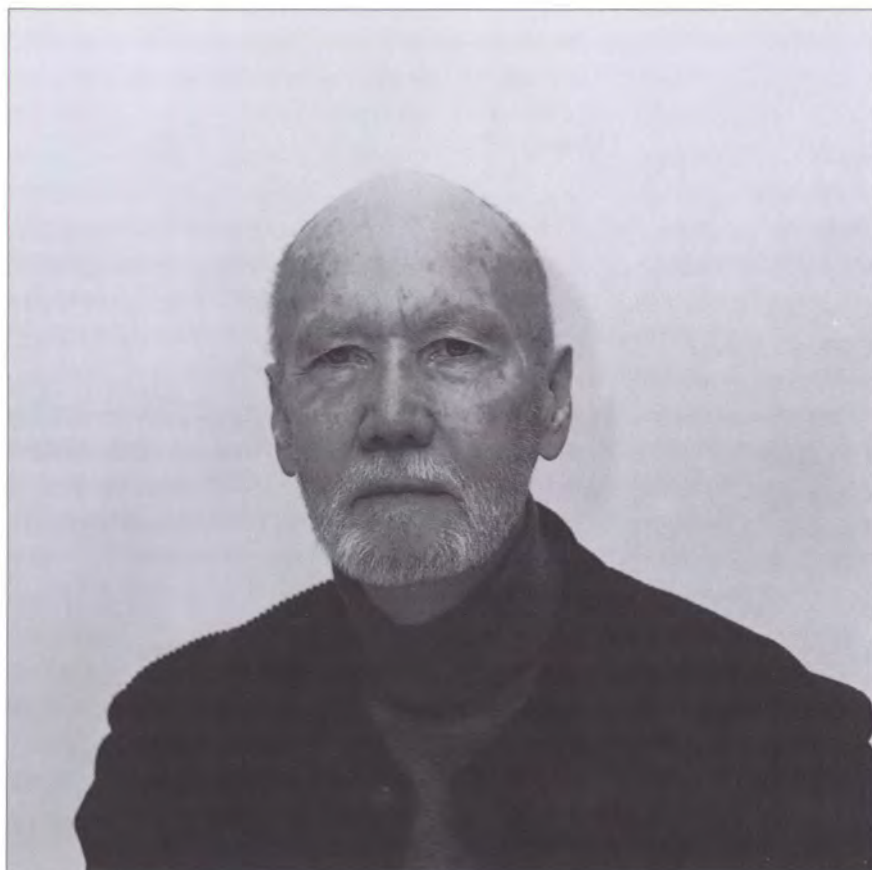


Foto: Sien Mørelund

SVEN-INGVAR ANDERSSON

Sven Ingvar Andersson er uddannet landskabsarkitekt på Sveriges Landbrugsuniversitet i 1954 og Fil. cand. i botanik og kunsthistorie på Lunds Universitet i 1954. I 1958 blev han lærer på Kunstakademiet, arkitektsektionen for landskabs- og havekunst. I 1961 blev han lektor og i 1963 professor samme sted.

I 1959 startede han egen tegnestue i Helsingborg, men flyttede den til København i 1963. Han blev medlem af Akademirådets udvalg for landskabs- og havekunst 1963-1985 og 1990-1991, medlem af Akademirådet 1978-1979 og 1981-1985. I 1989 blev han medlem af Havneudvalget for Københavns Havn.

I 1999 fik han C. F. Hansen-medaljen. Han har vundet en række konkurrencer bl.a. sammen med Peter Bredsdorff i Heming, Gullestrup-planen, Karlsplatz-Resselpark i Wien med Odd Brochmann, Peter Brogaard og Steen Høyer og senest Museumsplein, Amsterdam i 1992. Han har haft mange opgaver rundt om i Norden og i Europa.

Som landskabsarkitekt tager han udgangspunkt i stedets muligheder og lader sig inspirere af tilgrænsende kunstarter.

Af skriftlige arbejder skal nævnes "Parkpolitik" sammen med Annelise Bramsnæs og Ib Asger Olsen, "Havekunst i Danmark" sammen med Annemarie Lund og "C. Th. Sørensen" med Steen Høyer.



20

Københavns Havn

Vores Havn

Det, jeg ved om havnen, har jeg lært som medlem af det ministerielle udvalg, som blev nedsat i 1988. Det var sammensat sådan, at mange interesser blev repræsenteret. Udvalgets formand var forligskvinden Mette Kofoed Bjørnsen. Denne magtfulde dame havde erfaring med at forhandle med to parter, men her fik hun sin sag for. Udvalget afgav betænkning i 1989, men med flere særudtalelser. Repræsentanten for Københavns Havn, som den formelle betegnelse lyder, stillede sig diplomatisk tilbageholdende og uskyldigt an. Hvis der var noget galt, så var det fordi kræfter udenfor Havnens indflydelse havde forsømt sine forpligtigelser. At Havnen havde halvdelen af sine indtægter som grundspekulant, kunne man ikke klage over, al den stund pengene skulle bruges til personalets pensioner. Staten havde i sin tid givet det lovlige grundlag for de frie dispositioner, og kommunen godkendte løbende, hvad man foretog sig både som planmyndighed og som medlem af havnebestyrelsen. Et af de tunge medlemmer var smedenes formand Georg Poulsen som sagde: "Vi skal have arbejdspladser" og sammenkaldte til en stor høring på Christiansborg - men da var industriarbejdspladserne allerede nedlagte.

Planstyrelsens repræsentant var Henning Hummelose, som senere er blevet direktør for Københavns Havn. Han sagde, at man måske kunne tænke sig både det ene og det andet, under særlige betingelser....

Kommunen lod sig ikke repræsentere!!!

Arkitekterne var repræsenteret med 3 personer, hvoraf i hvert fald den ene - det var mig - var uhyre naiv og derved i grunden en god repræsentant for sit fag. Naiviteten ligger i en optimistisk forestilling om at den fysiske virkelighed betyder noget som udgangspunkt for en ny virkelighed, i troen på at man kan forbedre denne fysiske virkelighed og i tilliden til menneskets evne til at reagere positivt på god arkitektur. I sandhed naivt!

Også naivt at tro, at man ved noget, at folk siger, hvad de mener, og at de afgørende beslutninger bliver taget i de såkaldte demokra-

tiske forsamlinger. Det er meget naivt, ikke at regne med de abstrakte kræfters virkelighed.

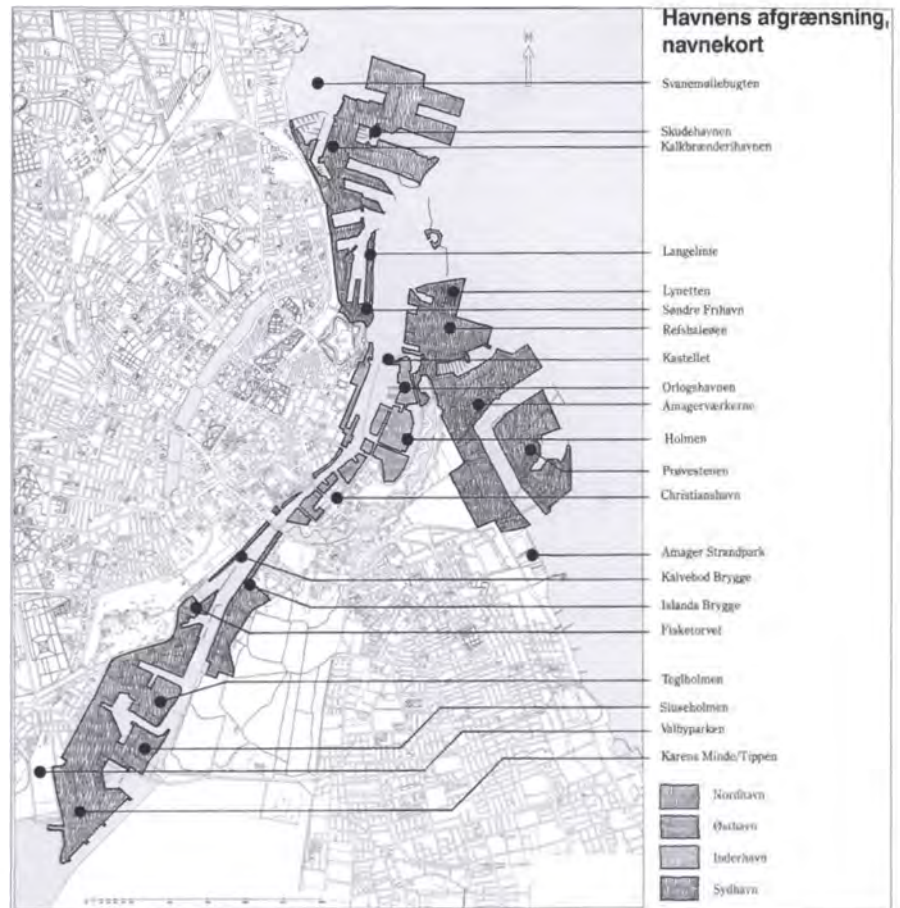
Jeg burde have forstået det, allerede da Halldor Gunnløgsson vandt den store konkurrence om havnens udformning. Den blev lagt til side med et overbærende smil. Fra rådhuset blev der spurgt, hvad sådan noget ville kunne bruges til.

I havneudvalget blev arkitektens naivitet overbevisende tydeliggjort. Eller sagt på en anden måde: den skrumpede ind - som blommen tørrer ind til en sveske.

Men se nu på virkeligheden, vil nogen sige. Hvad er der at klage over. Der er kommet investeringer i havnen. Der er kommet arkitektur i havnen. Har Sven-Ingvar ikke set byggeriet i Sydhavnen og den almene oprydning. Har han ikke set Den Sorte Diamant skyde ud i havnen, og er han ikke selv involveret i byggeriet på den gamle B & W-grund ved Knippelsbroen. Jo, men netop alle disse ambitiøse og i nogle tilfælde arkitektonisk fremragende - eller i hvert fald interessante - byggerier bekræfter naiviteten.

Det naive ved at tro, at byen - fra alle sider - ville komme nærmere havnen. Virkeligheden er, at de nye byggerier lukker for forbindelsen mellem by og havn lige så effektivt som den tidligere erhvervshavns anlæg og aktiviteter.

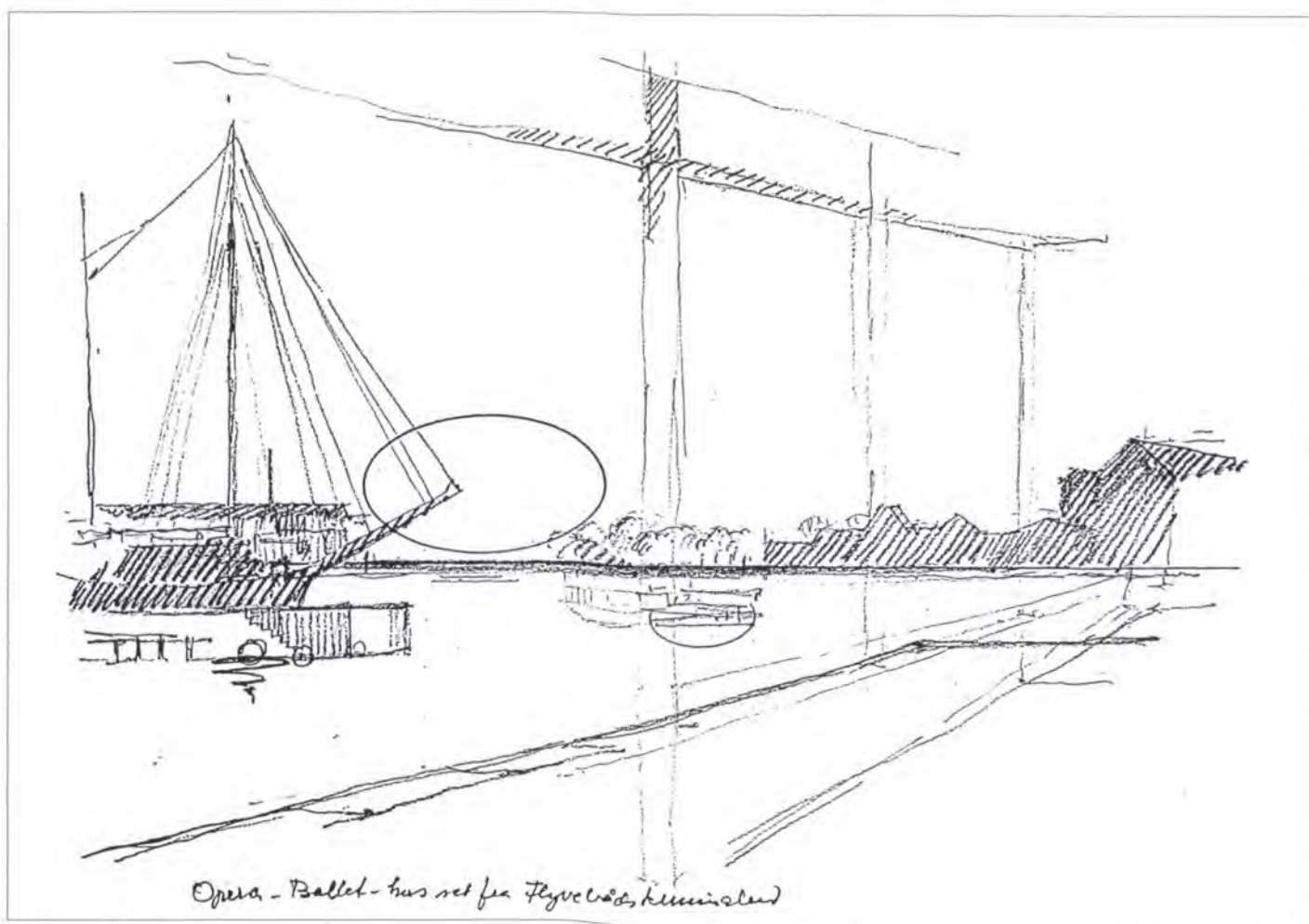
Alt det nye udvikler sig efter stort set samme mønster. Københavns havn eller andre sælger så dyrt som muligt. Derefter tillader kommunen en overudnyttelse og nye udfyldninger - i begge tilfælde ved at give dispensationer fra gældende planer og hensigtserklæringer. Selve byggeriet er i funktionelt henseende et fort. Ved Knippelsbro kan man se, at Nationalbanken, Udenrigsministeriet, Det Kgl. Bibliotek og det enorme bankkompleks, som nu bygges i forlængelse af det tidligere B & W's hovedkontor, ligner hinanden i visse henseender. Til hvert kompleks er der en eller et par nøje bevogtede indgange. Man har smuk udsigt ud mod vandet. Og der er ikke nogen som helst fysisk kontakt mellem det rationelle indre og den smukke beliggenhed. Le Corbusiers udsigtsvision bliver i disse år realiseret i grotesk grad. Men kunne det have været anderledes? Ja, kommunen kunne have forlangt, at stueetagen var stillet til rådighed for åbne funktioner i små enheder. Man spørger, hvor handelsstanden er henne, når den tillader dette lukkede miljø at beslaglægge de områder, der kunne have fungeret som bindeleddet mellem de kendte butiksstrøg og den havn, som burde være en velbesøgt attraktion. Skal jeg klage mere? Nej, det må være nok. Det er nemlig sådan, at skrumpede svesker svulmer op, når de kommer i vand. Og vand er der jo endnu en del af i havnen. De får oven i købet en aroma, som blomster ikke har. Det vil sige, at arkitektens naive optimisme nok kan tørre ind, men aldrig mere, end den kan svulme op igen. Der er muligheder endnu. Til at begynde med må man nu se hele havnen som inderhavn. At tale om Sydhavn, Inderhavn og Nordhavn som tre funktionelt forskellige dele, bygger på forhold, som ikke gælder mere. Hele havnestrækningen må ses som en integreret del af det centrale København. Undtagelsen må være dele af Nordhavnen,



Københavns Havn. Fra havnerapporten.

som forhåbentlig længe endnu vil fungere som erhvervshavn med økologisk og økonomisk bærekraftig transport over havene. Men også Nordhavnen er for store dele potentiel byggegrund og bør forstås og planlægges som sådan. Til de optimistiske visioner hører også nogle boligområder af høj klasse - både ud til vandet og i et bagland, som bevidst forbindes med havnen. At lade administration og erhvervsliv lægge deres bygninger tæt opad hinanden langs begge sider af havnen er den sikre død, hvis man ønsker liv langs havnen. Anderledes med boliger. Nok er der en snæver aldersfordeling i et nyt boligområde, men efter nogen tid er der både børn og gamle med meget varierede døgnrytmer. Og som noget afgørende: Med boliger følger alle de store og små, offentlige og private institutioner, der skal til for at folk skal trives: Børnehaver og pensionistboliger, pøsemænd og bagere, aviskiosker og solarier, cafeer og restauranter. Man kunne tilføje, at der også kommer tryghed. Det Kriminalpræventive Råd er ikke glade for erhvervsområder efter arbejdstid. Og så spørger man: Er der et sted i Danmark, hvor man med større rimelighed kan være forpligtet til at bygge det bedste af det bedste? Til glæde for dem, der kommer til at bo i husene. Til inspiration for arkitekter, bygherrer og investorer. Til støtte for vores alle stolthed over at høre til en nation med æstetisk og social kvalitetssans - sådan som de ser os i udlandet - med større eller mindre hold i virkeligheden. Nogle boligområder kunne være bilfri. Jeg sagde: "nogle kunne være bilfri".

Hvad er det for en mangel på fantasi, som gør, at man ikke kan tænke den tanke, at der i en by, så stor som København, findes mennesker, som vil sætte pris på at bo som i Venedig. Der skal også være en operabygning. Og den skal ligge på Christiansholm som den allermest svulmende sveske mellem alle de andre kunstinstitutioner og studenterboliger, men for nylig har staten modtaget en generøs gave fra A.P.Møller-fonden. Et operahus kvit og færdigt på Dokøen. Siden dette blev skrevet, er der sket det vigtige, at et samarbejdsudvalg med repræsentanter for staten, kommunen og Københavns Havn har stået fadder til en plan, der omfatter såvel Inderhavnen som Nord- og Sydhavnen. Denne plan svarer i mange henseender til hvad arkitekter og planlæggere - de interesserede borgere ikke at forglemme - har bedt om i mange, mange år. Lad os håbe det bliver en ny æra i havnen, for havnen er i sig selv en attraktion. Og der bør skabes flere attraktioner, så mennesker - de og vi og I - vil have glæde af at komme der.





scenetårn med udsigtsrestaurant

sang - spil - dans

publikum ankommer

parkeringskasematter

teaterbåde



Foto: Sten Moeslund

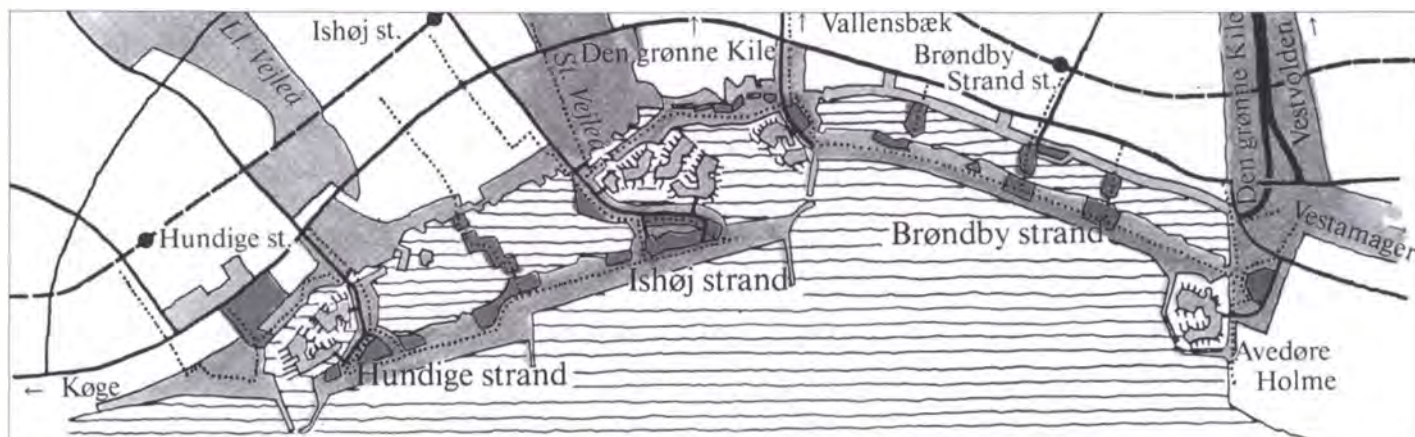
POUL ERIK SKRIVER

Poul Erik Skriver fik afgang som arkitekt fra Kunstakademiets Arkitektskole i 1944. Han arbejdede på Arne Jacobsens tegnestue i 1943-1945, hvor han byggede et par enkle, tidløse enfamiliehuse.

Herefter kom han til Københavns Kommunes byplankontor fra 1945-1955. Samtidig blev han redaktør for tidsskriftet Byplan 1948-1955. Han var i 27 år redaktør af Arkitekten og Arkitektur fra 1956-1982.

Han var medlem af en række udvalg og nævn, og i den sammenhæng kan nævnes Akademirådet 1962-1968, Byplannævnet for Hovedstadsområdet 1967-1983 og af Statens Kunstfond, ligesom han i en årrække var censor på Akademiets Arkitektskole.

Poul Erik Skriver var arkitekt for flere bygge- og byplanudstillinger bl.a. i Paris i 1947, og han deltog i konkurrencer og fik 1. præmie for en bebyggelsesplan for Langenæsområdet i Århus i 1950. Han har skrevet flere bøger: "Danske huse" 1960, "Huset og grunden" 1963, "Guide to Modern Danish Architecture" 1964, "Byen, liv og form" sammen med Erik Kaufmann 1964, "Byerne langs Køge Bugt" 1984 samt mange artikler i tidsskrifter og fagblade.



Køge Bugt Strandpark.

Køge Bugt Strandpark - i sidste minut

Nyere dansk byplanhistorie er ikke uden dramatik. Mange ambitiøse planer er blevet myrdet eller invalideret af hjerteløse økonomer. Men i det mindste et drama fik en happy ending: Omdannelsen af en lavvandet og sumpet strækning af Køge Bugt-kysten til et attraktivt klitlandskab med en 8 km lang sandstrand. Det skete på rekordtid i årene 1978-1980, men forspillet var til gengæld langt.

I 1927 foreslog den socialdemokratiske folketingsmand J. Chr. Jensen, at Avedøre Holme og engene deromkring skulle omdannes til et rekreativt område, først og fremmest til glæde for Vesterbros arbejderbefolkning. Staten ejede store arealer syd for den flyveplads, der under 1. verdenskrig var blevet anlagt umiddelbart nord for Gl. Køgevej, hvor Vestenceinten ender. Det skulle således have været en forholdsvis overkommelig opgave for det offentlige, men rigsdagen anså det ikke for at være en statsopgave, og så blev der ikke mere ud af det. Området lå i cykelafstand fra Vesterbro og Valby, og i 20'erne kom der så småt gang i udstykningen af sommerhusgrunde, typisk til 1 kr. pr. kvadratalen.

Nord for København havde velhavende københavnere for længst beslaglagt kysten til landsteder og ferieboliger. Først fra Greve og syd på havde Køgebugt-kysten en sandstrand, der talte sammenligning med nordkystens. Men Køgevej nåede ikke så langt, derfor



Strandparken.



Vallensbæk Lystbådehavn.

var det ikke københavnernes ferieområde, men Roskildes bedste-borgeres. De havde god vejforbindelse til bl.a. Solrød Strand, som var "Fedet" i tv-serien Matador.

I 20'erne og begyndelsen af 30'erne var det endnu muligt at sikre kyststrækningen fra Avedøre Holme til Hundige til offentlige formål. Holmene var skilt fra "fastlandet" ved lavvandede strandsøer og sumpede enge. Landsiden var i slutningen af 20'erne blevet udstykket til sommerhusgrunde, de fleste uden adgang til stranden. Grundene ved et par veje, bl.a. ved Frydenstrands Alle, var blevet solgt med "strandret". Hvor kørevejen endte ved rørskoven, var den videreført som cykelsti på en opkastet, smal dæmning, der førte ud til den største af holmene, hvor bønderne i Avedøre landsby havde ungkreaturer på græs. På strandsiden af holmen var et område indhegnet som fælles strandgrund for Frydenstrands sommer-



husbeboere. De blev noget opskræmte, da der i 1936 blev offentliggjort en plan for anlægget af et stort fritidsområde ved og på holmene. Det var igen J. Chr. Jensen, der var på banen for sine vælgere på Vesterbro. Denne gang var planen konkretiseret i et projekt, udarbejdet af arkitekt Carl Brummer med ingeniørbistand. Landanlægget skulle have et overdækket svømmebassin med solbadepladser, lejrplads til 2000 telte, restaurant m.m.

En 800 m lang bro skulle føre ud til en stor søbadeanstalt ved dybt vand og med en anløbsbro for udflugtsbåden "Strandgreven", der gik fra Langebro til Greve Strand. Hele herligheden var beregnet til at koste under to millioner kroner. Mine forældre var blandt de opskræmte beboere i Frydenstrands Alle, men den eksorbitante anlægspris beroligede dem: "det bliver sku' aldrig til noget". Og det holdt stik - i hvert fald i første omgang og i den foreslåede form. Tanken om et fritidsanlæg fra Avedøre Holme og syd på til Lille Vejle Å, skabt ved oppumpning af sand, levede videre. Forslaget var i 1936 fremsat i betænkningen "Københavnsegnens grønne Omraader". Muligheden for at skabe en kunstig strand ved oppumpning af sand kendte man i mindre omfang fra etableringen af Bellevue strandbad og i meget stor målestok i Holland. Imidlertid kom Avedøre Holme til at indgå i det inddæmmede Avedøre Holme industrikvarter, et af krigen stimuleret beskæftigelsespro-

jekt. Planen om at skabe en strandpark var næsten glemt, da forslaget fra 1936 blev taget op til realitetsbehandling i 1961 af Planlægningsudvalget for Køge Bugt-området.

Den af staten etablerede planlægning af hovedstadens vækst langs Køge Bugt var et meget ambitiøst projekt til bygningen af en række satellitbyer, der skulle danne den optimale ramme om beboernes livsudfoldelse, inklusive kultur og fritidsliv. Her skulle almindelige lønmodtagere kunne bo under vilkår, der tålte sammenligning med nordkystens, og derfor skulle de selvfølgelig også have adgang til en sandstrand. Nu var det ikke længere Vesterbros befolkning der var hovedmotivet, men hele Køge Bugt-områdets miljøkvalitet.

I den første vedtagne dispositionsplan for de nye bydannelser langs Køge Bugt fra 1966 var der med en konturlinie vist en betydelig landvinding langs kysten, skabt ved inddæmning og opfyldning. I 1965 lod udvalget foretage en undersøgelse af de tekniske muligheder, som virkede lovende. En kunstig, 8 km lang sandstrand ville med de herskende strømforhold blive stabil. Men hvem skulle betale? Skulle økonomien endnu en gang tage livet af projektet?

Ministeren for offentlige arbejder, Ove Guldberg, ville ikke være med til at betale, hvilket var fatalt. Statens deltagelse med mindst 50% var et krav fra amter og kommuner, hvis de skulle være med. Men udvalgets formand, Aage Hastrup, troede på planen, og i 1972 lod han udarbejde et projekt med et dertil hørende økonomisk overslag, der kom til at lyde på 67 millioner kroner.

Grundejerne langs kysten var imod forslaget, men de gav sig, da der i projektet blev indarbejdet en dæmning, som kunne beskytte mod de tilbagevendende oversvømmelser af de lavt liggende udstykninger. Tiden for anlægget af en strandpark i sammenhæng med planen for Køge Bugt-området var ved at udløbe.

Udvalgets arbejde var ved at være slut, og derefter ville initiativerne på planlægningsområdet overgå til Hovedstadsrådet som overordnet myndighed og til amter og kommuner, og staten ville let kunne trække sig ud af denne sag.

I sidste øjeblik fik Aage Hastrup behændigt strikket en finansieringsplan sammen. Som et mindste krav stillede amter og kommuner den betingelse, at staten skulle yde 25% af finansieringen. Det lå stadig tungt at få staten med.

Så var det at Hastrup fik den ide, at staten kunne være med uden at slippe kontanter. Staten havde i sin tid erhvervet en del gårde i Køge Bugt-området med henblik på at kunne få en vis kontrol med jordprisernes udvikling. De fleste jorde lå stadig ubenyttede, og dem gik staten så med til at skyde ind i finansieringsplanen. Hovedstadsrådet som skulle varetage den overordnede planlægning fik overdraget de statslige arealer, som herefter blev solgt til kommunerne, der således i en vis forstand kom til at betale hele gildet. Herefter etableredes et I/S Køge Bugt Strandpark med amtsborgmester Per Kaalund som formand. De varetog den mere detaljerede planlægning. Det var i sidste minut, at Hastrup sikrede



Køge Bugt Strandpark en sommerdag.

sig statens tilsagn. Det kom samtidig med nedlæggelsen af Køge Bugt-udvalget i 1975. Den samfundsøkonomiske nedtur var godt i gang efter oliekrisen i 1973. Voldsomme prisstigninger fulgte. I hundredvis af store og veludstyrede boliger i de nye bydele stod tomme. De ambitiøse planer om kulturelle centre med biografer og teatre blev skrinlagt. Centrene blev rent kommercielle. Strandparken blev en succes.

Efter bare to års intensivt entreprenørarbejde med de hollandske sandpumpere som hovedaktører blev parken indviet i 1980. Dette nye landskab med tre meter høje klitter, der beskytter de bagved liggende rasteplasser, indsøer, og fire lystbådehavne og de dertil hørende faciliteter, samt et kunstmuseum, kan på et år have lang over en million besøgende.

Dermed lever dette projekt op til de oprindelige intentioner. 120 millioner kom det til at koste, en klatskilling i sammenhæng med de milliarder, der i øvrigt er investeret i området.



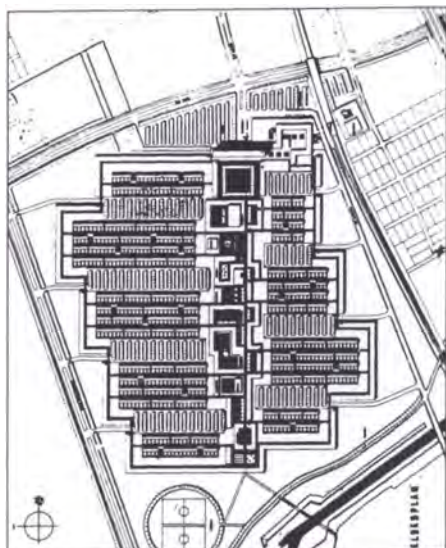
HANS HARTVIG SKAARUP

Hans Hartvig Skaarup var arkitekt hos Steen Eiler Rasmussen fra 1947-1950 og hos Kaj Gottlob 1950-1953. I 1953 oprettede han egen tegnestue sammen med Jens Marius Jespersen og drev den til 1985.

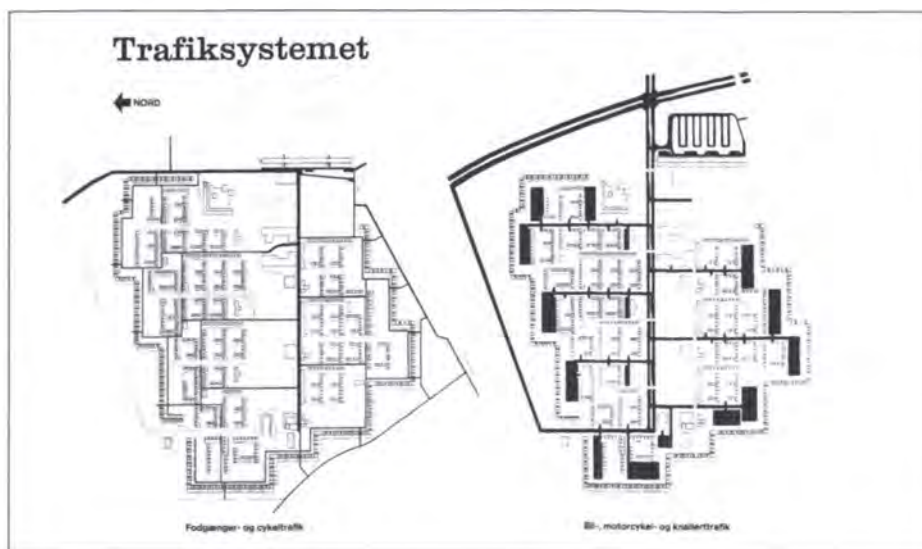
Han var undervisningsassistent på Arkitektskolens byplanafdeling 1950-1969, formand for Akademisk Arkitektforening 1961-1964 og formand for Arkitekternes Landsforbund 1973-1976. I 1978- 1987 var han formand for Arkitektens Forlag. Han var en af initiativtagerne til oprettelsen af Gammel Dok, Dansk Arkitekturcenter og blev centrets første direktør 1985-1990.

Han deltog i en række byplankonkurrencer, gerne sammen med Sven Allan Jensen (Højbjerg ved Århus, Humlebæk Vest m. fl.) ligesom de ved oprettelsen af en fælles tegnestue i Århus udarbejdede Egnspan for Århus-egnen 1963-1967 og planer for Tranbjerg Haveby, Vejlbj Nord, Holme-Tranbjerg m.v.

Skaarup og Jespersens tegnestue lavede planer i mange byer i Danmark, Grønland, Mellemøsten og Afrika. I Danmark kan fremhæves bebyggelsesplaner for Nivå, Avedøre Stationsby og Høje Tåstrup. Tegnestuen byggede også skoler, gymnasier, institutioner, sportshaller, butikcentre m.v.



Den oprindelige plan havde trafikbetjening fra ydersiden, men man valgte undervejs i projekteringen at vende systemet med en hovedstamvej i midten langs institutionsbåndet.



Avedøre Stationsby

af Hans Hartvig Skaarup

Grundlaget var den første dispositionsplanskitse fra Køge Bugt-udvalget, som var publiceret i maj 1961.

Det ca. 70 ha store, ubebyggede område, med den kommende S-station i det sydøstre hjørne var tænkt som en klart afgrænset bymæssig bebyggelse, i kontrast til og som samlingspunkt for de omliggende åbne haveboligkvarterer.

Beliggenheden op mod Vestencienten, der skulle åbnes for offentligheden, var en fin kvalitet ved stedet.

Boligbebyggelsen skulle bestå af godt 2.000 enheder med tilhørende fællesanlæg, 2 tresporede skoler, 2 børneinstitutioner, en kirke, fritidscenter med sportsfaciliteter, teatersal og mødesale, dagcenter, værksteder og ungdomsklub m.m. Institutionerne burde så vidt muligt placeres samlet for at skabe mulighed for samarbejde og fleksibilitet. Yderligere skulle der findes plads centralt til et statsgymnasium og selvfølgelig et stærkt butikcenter i nær forbindelse med S-togstationen.



Højhuset ved Avedøre Station

BYBYGNING OG TRAFIKDIFFERENTIERING

Perioden i begyndelsen af tresserne var præget af entusiastisk tro på helhedsplanlægningens betydning. I 50erne var byplanlægning blevet oprettet på Arkitekt-skolen i København, og ude i den store verden blev der planlagt og bygget "nye byer" som aldrig før. Litteraturen om bybygning og planlægning blomstrede og danske kommunalpolitikere drog med rådgivere og embedsmænd på studierejser til de nye byer i Europa. En nyttig aktivitet, der desværre ikke længere eksisterer grundet smålighed og misundelse i den politiske verden. Den hurtig voksende bilisme skabte interesse for adskillelse af trafikarter, hvilket radikalt ændrede de nye bebyggelses strukturering i en overskuelig trafikdifferentiering eller klassificering af byernes kredsløb i tilslutningsveje, fordelingsveje, stamveje, blinde boligveje og helt adskilte fodgængerstier. Principper, der først blev formuleret af den amerikanske byplanlægger Clarence Stein i en serie nye boligbyer, "Green belt byerne", fra årene efter 2. verdenskrig, beskrevet i bogen "New towns for America" fra 1957. Klassificeringen blev konsekvent gennemført for byerne i den nye Køge Bugt-finger.

Det engelske arkitekturtidsskrift "Architectural Review" publicerede i denne periode en række artikler om bybygningens betydning. Først under Gordon Cullen og fra 1961 under Kenneth Browns redaktion. Begrebet Townscape blev formuleret, analyseret og dyrket med ildhu af en kreds af arkitekter især fra Akademiets byplanafdeling. Gordon Cullen samlede en række af de bedste artikler i bogen "Townscape" fra 1961.

BYRUM - FORSTÅELSE OG OPLEVELSE

En bygning, der ligger isoleret i landskabet er et stykke arkitektur, et kunstnerisk arbejde. Men når man skal placere mange forskellige bygninger sammen - måske med forskellige funktioner, hægte dem sammen med veje og stier og samtidig tage hensyn til at de måske skal bygges på forskellige tidspunkter, at de skal udvides og ombygges på forskellig måde - så står vi pludselig i en anden form for kunst, der er noget andet og mere end arkitektur. En kunstart, der rummer arkitekturen som et enkelt instrument i et stort orkester. Cullen opererer med to begreber - closure og enclosure. De to ord dækker nærmest modsætningen mellem bevægelse og ankomst. Closure er at opdele delineære elementer i byen, gaden, strædet og stien i farbare overskuelige afsnit, hvorved man får følelsen af et rumligt forløb. Enclosure er derimod et rumbegreb, der skaber en privat verden, der vender indad mod rummets midte i selvtilstrækkelighed. Når gamle byer ofte er rige på oplevelser, skyldes det snævre uregelmæssige gade- og torveforløb, en sammenkædning af closures og enclosures.

Vi kan ikke kopiere de gamle byers Townscape, men vi kan studere dem for at finde ud af, hvilke elementer der ligger bag de rumlige oplevelser. Menneskets trivsel beror på, om man har mulighed for at forstå byen og den måde man færdes på og udnytter byen. Den amerikanske byplanarkitekt Kevin Lynch fortsætter Townscape betragtningerne i flere bøger fra 60-erne. Lynch mener, at en række typiske markante træk er dominerende i menneskets forestilling om byen. Fem elementer eller træk i byen er væsentlige. Han kalder dem færdselsstrøg, knudepunkter, grænser, områder og kendemærker. Alle elementerne kan genfindes i Avedøre-planen:

- leddelingen i færdselsstrøgene både for fodgængere og biler
- knudepunkter, som institutioner og væsentlige fællesanlæg
- grænser, der understreger forskellen mellem det åbne land og byen
- områder kendetegnet af overskuelig kvarteropdeling
- kendemærker er stationscentret med det høje bolighus og gymnasiet.

Bebyggelsesplanen for Avedøre stationsby kan ses som en reaktion mod de foregående års åbne stokbebyggelser, der i vore øjne var blevet monotone, oplevelsesfattige. At den godkendte bebyggelsesplan ville få sin endelige form og detaljering gennem andre arkitekters arbejde stod os klart. Vi stillede forhåbninger til at udbygningen ville strække sig over en længere årrække, så man undgik en ensartet sammensætning af beboerne aldersmæssigt.



Hovedstrøget gennem byen og fra et boligområde med frodig idyl en sommerdag.

"FÆSTNINGSBYEN"

Bydelen blev i folkemunde ofte kaldt "fæstningsbyen" på grund af etagehusenes muragtige omkransning af byen. For os havde hoveddispositionen været velbegrundet: Alle byens etagehuse fik direkte udsyn og adgang til de grønne åbne områder. Til gengæld fik rækkehusbebyggelsen, inden for murene, private gårdhaver, der højdemæssigt ville harmonere med det øst-vestgående institutionsbånd, hvis fodgængerstrøg dannede byens rygrad



Byens etagehuse mod Vestvolden.

REALISERINGEN

I 1968 blev den endelige planlægning og projektering overdraget Kooperativ Byggeindustri. En gruppe meget dygtige arkitekter tilføjede planen nye kvaliteter, især hvad angår den tætte lave bebyggelse. En måske mere betænkelig ændring var, at man ændrede trafikbetjeningen til en hovedstamvej i midten af byen med niveaufri fodgængerbroer, der sammenbandt de to byhalvdele. Man flyttede den samlede kørende trafik ind i byens midte, hvor den oprindelige plan havde trafikbetjening fra ydersiderne.



STEFAN OTT

Stefan Ott fik ansættelse som byplanarkitekt ved Malmø Kommune 1958-1960. I 1960 blev han ledende medarbejder på Peter Bredsdorffs tegnestue sammen med Hans Mammen og Jens Johansen til 1980. Samtidig var han undervisningsassistent på byplanafdelingen hos Peter Bredsdorff, Kunstakademiet i perioden 1961-1973. Han var medlem af DAL's bestyrelse 1968-1970, af SBI's udvalg for byplanforskning, af evalueringsudvalget vedrørende Nordplan 1984-1985 og af Miljøankenævnet 1983-1993. Fra 1980-1993 var han professor ved DTH, Institut for veje, trafik og byplanlægning.

Af opgaver han deltog i kan nævnes: By på Nordals 1959-1964, generalplan for Reykjavik 1960-1964, analyse af Trekantsbyen, Kolding, Vejle og Fredericia 1962-1963, regionplanskitse for Nordjylland 1962-1967, kommuneplan for Køge 1968-1980, udflytningsplan for Københavns Universitet 1965-1967 m.m. Han deltog i konkurrencer med tegnestuen, Gullestrup ved Herning 1965 (1. præmie), bebyggelsesplan i Viborg 1968 og KAB's konkurrence om byfornyelse 1970 (1. præmie).

Han har skrevet flere bøger: "Om byplanlægning" 1963, "Mennesker og planlægning" 1968, "Byen" 1971, "Bymiljø" 1975, "Debat eller brosten" 1978 og "§6, et instrument i kommuneplanlægningen" 1979.

Køge

af Freddy Avnby

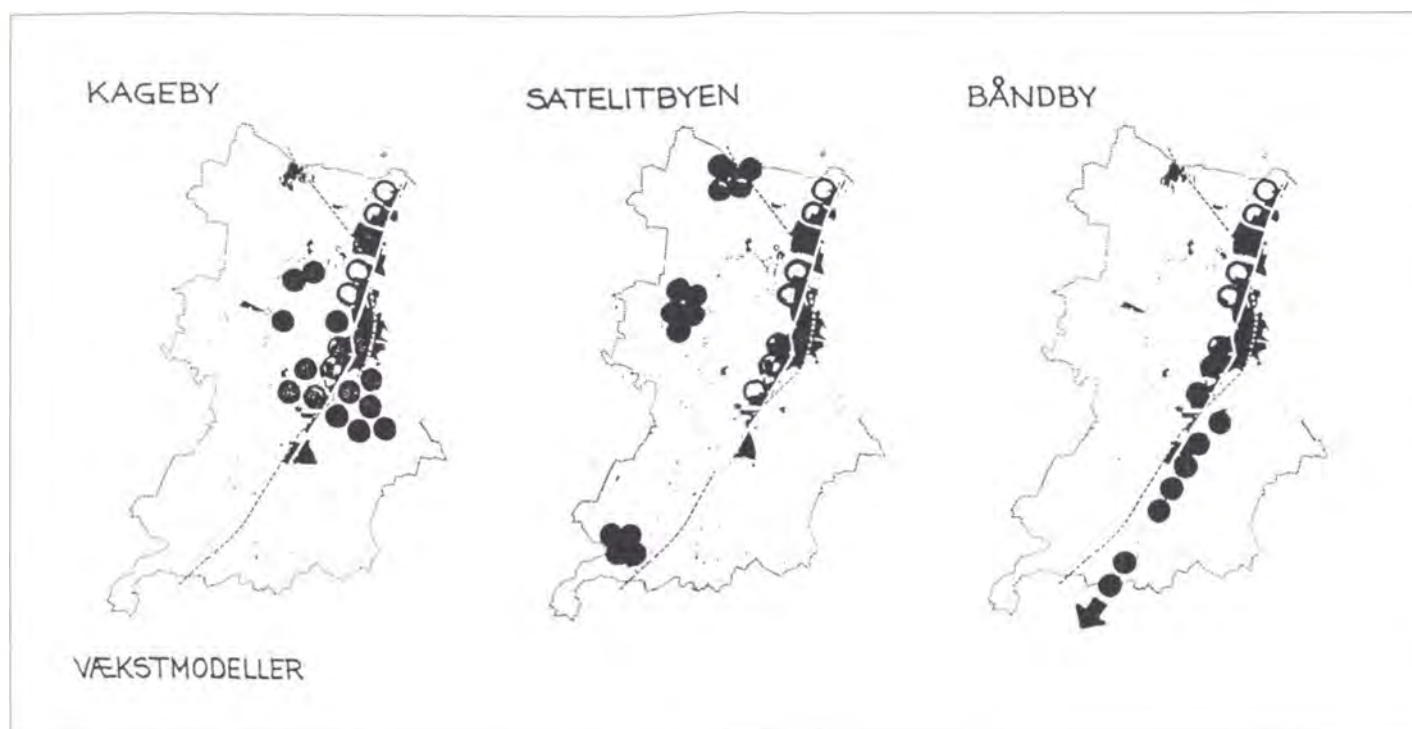
Stefan Ott ("Plys")

Mit kendskab til Plys stammer fra min ansættelse på Peter Bredsdorffs tegnestue i årene 1969-75 og siden som ansat i Køge Kommune fra 1975-85, hvor tegnestuen fortsatte med at være byplan-konsulent for kommunen. To hovedaktiviteter prægede Plys' forhold til planlægningen, nemlig for det første en udpræget analytisk tilgang til udarbejdelse af planerne og for det andet en indgående forståelse for planlægningen som en proces i et samspil mellem politikerne og de professionelle planlæggere. Han svømmede som en fisk i vandet, når den politiske diskussion i byplanudvalget gik højt. "Planlægning er ikke at fordele, men at forfordele" kunne han formane, når politikerne fra de fire sammenlagte kommuner prøvede at lave en "dele sol og vind lige"-plan. Det analytiske vil jeg illustrere med hans diskussion af udbygningsmodeller for den samlede Køge kommune, hvor det var vigtigt for ham, at det var forståelige og rationelle valg der blev gjort.

(Citat fra Dispositionsplan 1974)

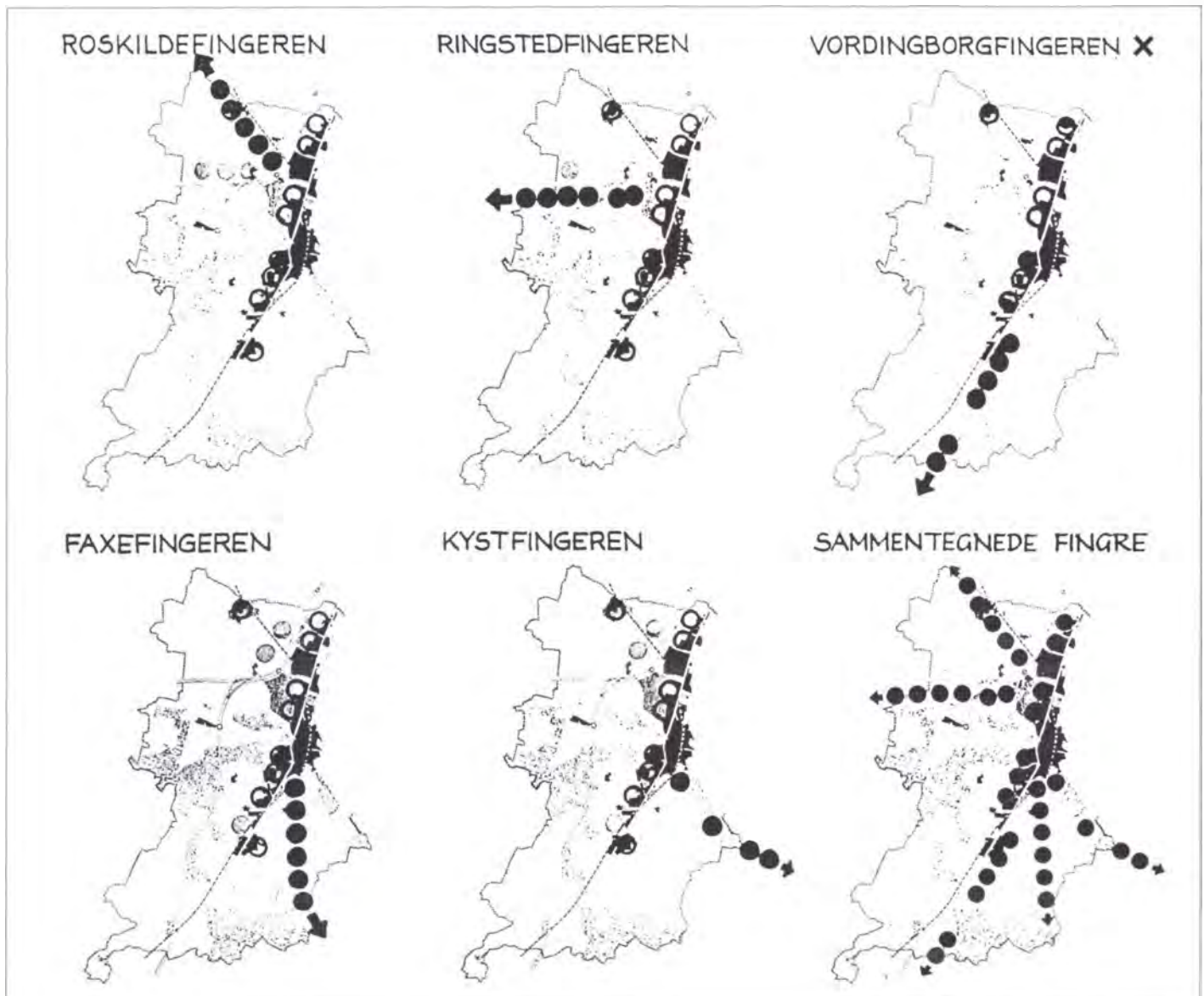
TRE FORSKELLIGE UDBYGNINGSMODELLER

Størstedelen af byvæksten i Danmark er sket i forbindelse med eksisterende byer. Lag på lag er nye bydele blevet lagt i en ring omkring den gamle by. En sådan udbygningsmodel kan kaldes



Tre forskellige udbygningsmodeller.

"Kageby" (Fig. 1 a). I en periode kan denne udbygningsmodel synes rimelig, idet de nye bydele derved har let adgang til centret i den gamle bykerne. Man efterhånden som ringene breder sig, bliver afstanden så stor, at man må benytte bil og bus for at komme fra sin bolig til centret, og da har det i mange tilfælde vist sig, at en sådan bymodel er svær at betjene effektivt med buslinier. Det har også vist sig, at den gamle bykerne bliver klemmt inde. Dels bliver der langt fra bykernens boliger til de grønne områder, dels er det svært at skaffe plads til nye funktioner i bykernen uden alvorlige indgreb. For at undgå disse problemer opstod blandt planlæggere meget tidligt tanken om at bygge helt nye, selvstændige byer langt fra de eksisterende byer. Man har kaldt denne bymodel en "Satellitby" (Fig. 1 b). Især i England har man brugt denne bymodel, men det viste sig hurtigt, at en satellitby skulle være ret stor (50. - 200.000 indb.) for at kunne fungere nogenlunde selvstændigt. I stedet for kageby med de indeklemte bydele, og



5 Principmodeller.

i stedet for de isolerede satellitbyer, kan man placere byvæksten i en sammenhængende og langstrakt bydel, en såkaldt "Båndby" (Fig. 1 c). Denne båndby kan godt bestå af relativt selvstændige byer, men når behovet for institutioner er størst og mindst, er det muligt for byerne at samarbejde. Dels vil afstandene ikke blive ret store, dels vil det være muligt at forsyne bybåndet med et effektivt busnet.

Det er denne bymodel der er foreslået som hovedmodel for de næste 15-20 års byvækst i Køge. En sådan båndby kan have forskellige retninger, og den båndby, som foreslås er et resultat af et valg mellem 5 principmodeller

(Fig. 1 d, e, f, g og h):

- d) en "finger" mod Skensved (som vil pege væk fra det "strøg", som må antages at blive forsynet med S-bane inden for en kortere årrække),
- e) en "finger" mod Ringsted (som ville pege ind i landet og ikke udnytte fordelene ved nærhed til vandet),
- f) en "finger" langs kysten mod Stevns (som ville blive usammenhængende på grund af de store skovområder),
- g) en "finger" mod Faxe (som måtte opbygges helt fra bunden på – bymæssigt set - jomfruelig jord) og
- h) et bybånd langs hovedvej A 2.

Det er den sidste mulighed, der er valgt, og den har umiddelbart følgende fordele:

1. Den bygger videre på allerede eksisterende bydannelser, og udbygningen vil derfor kunne foregå gradvis og smidigt.
2. Den bygger på et allerede eksisterende vejnet af ganske høj kvalitet.
3. Den vil ikke komme i konflikt med værdifulde og fredningsværdige landskaber.
4. Den udnytter nærheden til kysten, men uden at forulempe den med bebyggelse.
5. Den har bedst mulig trafikmæssig kontakt til andre dele af landet.

(Citat slut)

Plys troede selvfølgelig ikke på, at man kunne regne sig frem til den "rigtige" løsning og der var næppe heller tvivl om, at han tidligt i planlægningsforløbet vidste hvilken model han syntes var den bedste, men modeldiskussionen var nyttig for at afklare tankerne også i byplanudvalget.

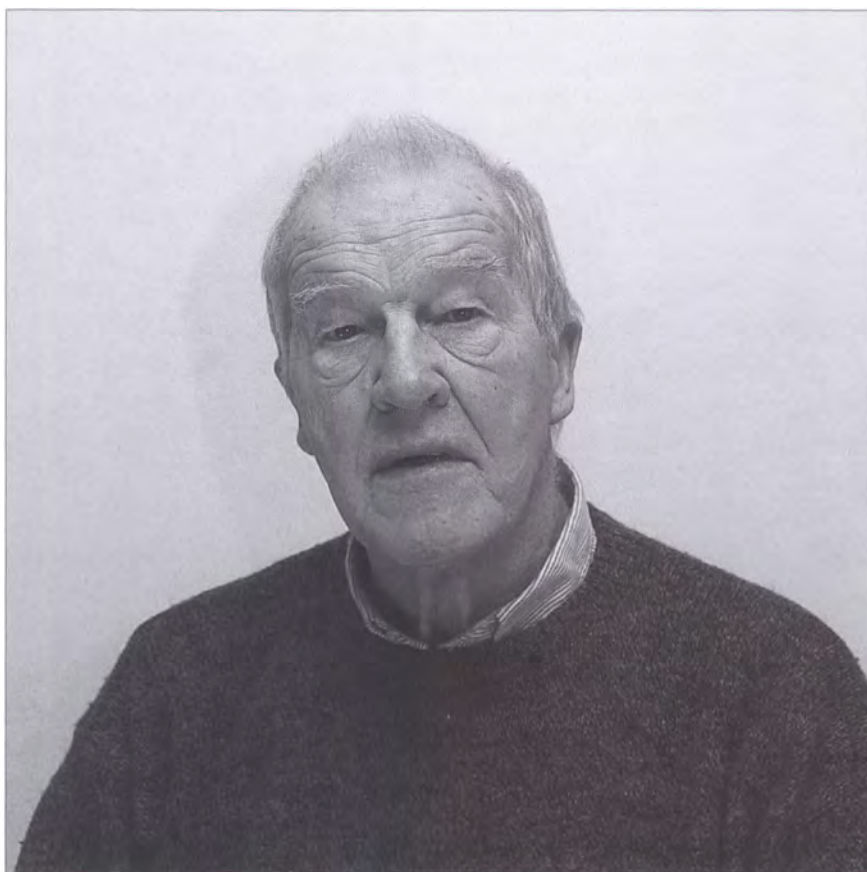


Foto: Sten Moestlund

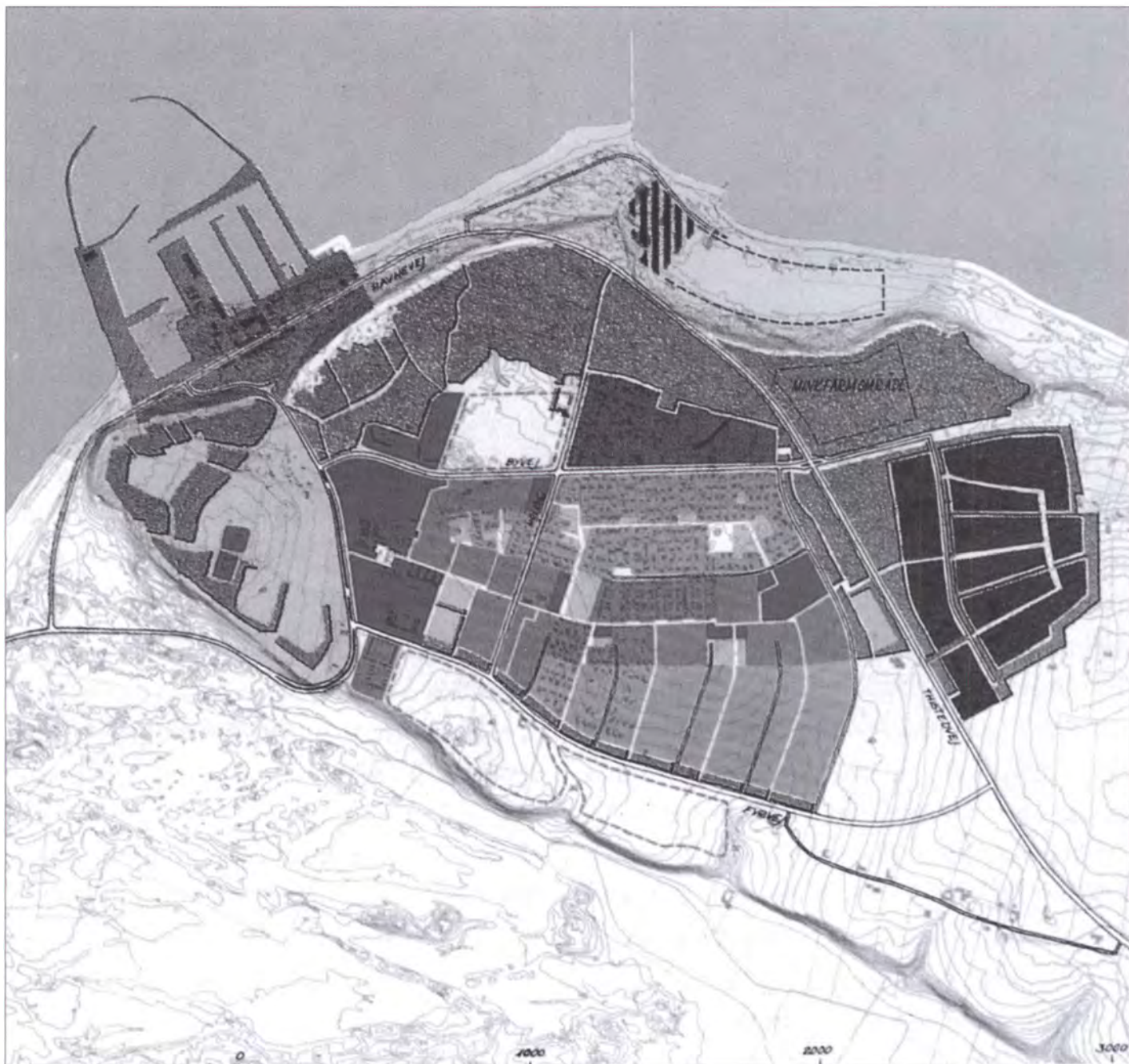
ARNE GAARDMAND

Arne Gaardmand fik afgang som arkitekt i 1959. I 1953 fik han ansættelse hos Boligministeriets kommitterede i byplansager. I 1962 blev han afdelingsarkitekt til han i 1975 overgik til Planstyrelsen som kontorchef til 1987, hvor han blev konsulent til 1991.

I 1975 var han gæsteprofessor ved Arkitektskolen i Aarhus og fra 1979 - 1981 gæstelektor ved DTU. I 1995 blev han adjungeret professor ved Aalborg Universitet.

Har været redaktør for A5, meningsblad for unge arkitekter, tidsskriftet Dialog og for Byplan 1983-1989. Var formand for Politisk Revy, for uddannelsesudvalget under Danske Arkitekters Landsforbund og arkitektuddannelsesudvalget under Kulturministeriet samt Dansk Byplanlaboratorium 1972- 1981. Var medlem af styrelsen for Nordplan 1980-1989.

I 1970'erne og 1980'erne skrev han en række bøger om planlægning : "Boligområdets planlægning", "Vejledning i dispositionsplanlægning", "Fornyelse af bycentre", "Planlægning under nye vilkår", "Plan og politik", "Plan og frihed", "Jobbet til manden eller manden til jobbet?", "Plan og metode" Senest "Dansk Byplanlægning 1938-1992", "Bro til drømmeland" 1991 og "Magt og medløb" 1996.



Dispositionsplanen af 1956 for det nye Hanstholm er hovedideen, at byen skal udvikles omkring et vest-øst gående bystrøg med hovedsti og fællesanlæg. I Hanstholm var man usikker på byggebehovet og fordelingen af boligtyper, så der var i byplanen arbejdet med en udbygning, så stagnation eller ophør i byggeriet ikke ville betyde et misfoster af en by.

Hanstholm

I bogen Dansk Byplanlægning 1938 - 1992 beretter Arne Gaardmand fra sit arbejde med planlægningen og bygningen af Hanstholm Havn og by i 1960'erne:

De første planer om at bygge havn og by, hvor nu Hanstholm ligger, fremkom allerede i midten af 1800-tallet. Man forestillede sig dengang, at der skulle bygges en række vestkyst-havne, og at der herfra kunne forhandles landbrugs- og industriprodukter via Nordsøen. Men kun Esbjerg blev bygget. I 1917 vedtog folketetinget dog en lov til støtte af et havnebyggeri ved Hanstholm, og under ledelse af ingeniør Jørgen Fibiger (der havde erfaringer fra Hirtshals havn) gik man i gang med det dristige projekt. Staten erhvervede godt 400 ha jord til de påtænkte bymæssige anlæg, og man drømte om, at der i løbet af en årrække ville opstå en by med et indbyggertal på ca. 20.000, udbygget efter ideer, der fremkom i en byplankonkurrence i begyndelsen af 1920'erne. De årlige bevillinger til havnebyggeriet var imidlertid karrige, og arbejdet gik i stå i 1930'erne.

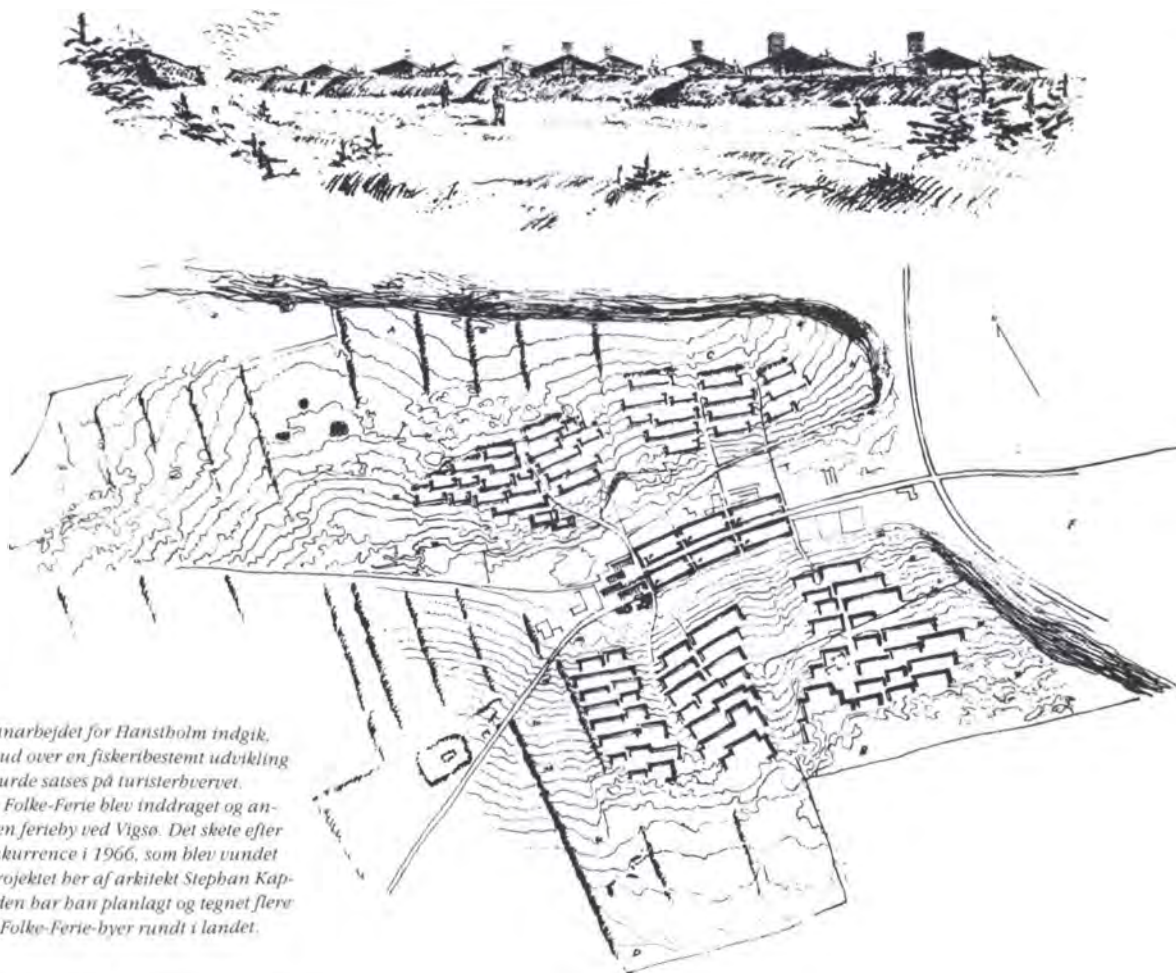
Under besættelsen blev den kalkhorst, som ligger bag havnen, omdannet til et af de største fæstningsanlæg i Nordeuropa. Det ufærdige havneanlæg forfaldt yderligere, og af frygt for invasion blev alle bygninger på havnepladsen sprængt bort. Befolkningen evakueredes, og stedets sociale og religiøse mønstre gik i opløsning. Efter krigen mente en kommission i 1951, at man skulle undlade at færdigbygge den ruinagtige Hanstholm havn, og at der i stedet skulle satses på en udbygning af andre og intakte havne ved Vestkysten. Der rejste sig en storm af protester imod denne udsulningspolitik over for Danmarks nordvestligste egn, og efter endnu et kommissionsarbejde besluttede folketetinget ved en lov i 1960, at havnen skulle gøres færdig, at den skulle fungere som fiskeri- og trafikhavn og at der hermed blev givet støtte til et vigtigt egnsudviklingsprojekt. En særlig byplangruppe fik til opgave at udarbejde en byplan for Hanstholm-området, og med arkitekterne Scherning Dybbro og Knud Haastrup som konsulenter afgav denne gruppe sit forslag til dispositionsplan i 1966.

Til forskel fra situationen i Albertslund var det her umuligt at forudsige, hvor hurtigt udbygningen ville foregå, og hvor stor byen ville blive.

Et hovedprincip i planen blev derfor, at Hanstholm skulle kunne gå i stå på et hvilket som helst tidspunkt, uden at se ud som en torso af en by. Byplangruppen og konsulenterne fandt, at disse ambitiøse forestillinger bedst lod sig efterleve med et udbygningsprincip, hvor der omkring et langsgående "bystrøg" kunne anvises en udbygning "indefra og udefter", og hvor der var muligheder for at indpasse skiftende fordelinger mellem parcelhuse og forskellige former for tæt-lav bebyggelse. De offentlige og kommercielle funktioner foreslog man samlet i et overdækket bycenter, placeret på arealer oven for havnen og nært knyttet til byens rådhus, skole, bibliotek, børneinstitutioner, hotel, kro mv. Der blev indarbejdet

friarealer og legeområder, og byens stier var adskilt fra den kørende trafik. Mod nord og vest afskærmedes byen af en plantage, som var plantet umiddelbart efter krigen (blandt andet for at sløre tyskernes bunkersbyggerier), og som havde vist sig robust nok til at modstå de barske klimatiske betingelser på kalkhorsten. I 1976 blev der gjort status med en ajourført dispositionsplan, og i alt væsentlig er udbygningen foregået på dette grundlag. I de allerse-neste år har der været stagnation og mindre tilbagegang, og flere huse i den nye by står tomme. Det skyldes den almindelige økonomiske afmatning, men også kvoteordninger og lignende. Hanstholm tilføres dog større og større fiskemængder (til stigende kil-opris), og det skyldes fortsatte stigninger i udenlandske fiskeres landinger.

Det er indgået i byplanarbejdet, at det fiskeri-bestemte erhvervs-mønster burde suppleres med f. eks. de muligheder, som turister-hvervet kunne byde på. Det største projekt var at få bygget en feri-eby i Vigsø, 6-8 km øst for byen, og på arealer, der var erhvervet af Dansk Folkeferie, blev der her i slutningen af 1960'erne opført ca. 120 feriehuse med tilhørende fællesbygninger. I midten af 1980'erne er bebyggelsen blevet udvidet til i alt 174 huse, og der er opført et "Vandland" og et stort centerområde.



I byplanarbejdet for Hanstholm indgik, at der ud over en fiskeribestemt udvikling også burde sættes på turisterhvervet. Dansk Folke-Ferie blev inddraget og anlagde en ferieby ved Vigsø. Det skete efter en konkurrence i 1966, som blev vundet med projektet her af arkitekt Stephan Kappel. Siden har han planlagt og tegnet flere andre Folke-Ferie-byer rundt i landet.

Ferieby ved Vigsø.



KNUD BIDSTRUP

Knud Bidstrup startede sin journalistiske karriere i Hjørring, hvor han var født. Og hans tilknytning til Vendsyssel gennemsyrede hans livsform. Han kom i København til Information, hvor han blev kendt for sine artikler om balladen i det kommunistiske parti. Han havde sine forbindelser, men røbede dem aldrig.

I slutningen af 1950'erne blev han redaktør ved Politiken. Det var her hans nære kontakt med planlægning kom til udfoldelse. Og hans håndtering af byplanstoffet blev hurtigt kendt og skattet af planlæggerne. Han kunne omsætte vanskelig tilgængelige tekster til et sprog, som alle forstod, og hans to hovedværker "Danmark under forvandling" og "Danmark dit og mit" gjorde ham til en slags samtidshistoriker. Han var da også med i Byplanhistorisk Udvalg fra starten i 1982.

I slutningen af 1960'erne forlod han Politiken for som selvstændig redaktør at kunne vælge det stof, han gerne ville arbejde med. Bl.a. var han fra 1967 knyttet til først Egnsplanrådet og fra 1974 Hovedstadsrådet, hvor han skrev Meddelelser, populære udgaver af det stof, som fagfolk leverede i rapporter. Det var ofte en svær fødsel, da teknikerne leverede interessant, men ulæselig stof for menigmand. Han fik stor betydning for planlægningens udbredelse og popularitet.



Byen

Uddrag fra bogen "Byen" 1960 af Knud Bidstrup

Hvad er en by? Ja, det ved naturligvis enhver. Og alligevel er der ingen, som rigtig ved det. Selv de, der skulle have et svar på rede hånd - geografer, byplanlæggere, kommunalpolitikere - får gerne et flakkende udtryk i øjnene og indvikler sig i lange, selvmodsigende forklaringer, hvis man pludselig stiller dem spørgsmålet: Hvad er en by?

Det er jo egentlig løjerligt. Der gives tre tusind syv hundrede og otteogfyrre mere eller mindre acceptable definitioner af, hvad kunst er, og endnu flere af, hvad et menneske er. Der gives definitioner på alt muligt mellem himmel og jord, inklusive de nævnte yderpunkter. Men BYEN der har spillet så enorm en rolle i menneskehedens historie, som har været drivfjederen i næsten al materiel og kulturel udvikling, har kun i ringe grad været genstand for forsøg på en begrebsmæssig afgrænsning. I "Staten" har Platon defineret byen som et arbejdsfællesskab baseret på specialisering, og i "Culture of Cities" har Lewis Mumford foretaget en bredere analyse af byens væsen, men dermed er det meste sagt." Intuitivt forstår vi meget vel, hvad en by er. Vi taler om de centrale bydele



som byens hjerte, om parkerne og havnen som dens åndehuller. Gaderne er trafikårer, hvor livet pulserer, og hvor man kan fornemme byens rytme.

Digtere kan endog høre byen synge - hvilket dog i bilalderen må forudsætte, at man har vat i ørerne - ligesom de påstår, at den er udstyret med en sjæl. I det mindste har byen et ansigt, hvilket sætter bybeskrivere i stand til at tegne et portræt af den. Rammen er billedets stærkeste virkning, sagde Harald Giersing, og mon ikke netop rammen, hvorved jo menes afskæringen, er noget meget væsentligt ved det billede af byen, som de mere modne af os holder fast ved i hjertet, i hvert fald hvis vi er opvokset i provinsen? Når man som dreng vendte hjem fra togter i den vide verden, mødte man byen som kontrast til landet, skarpt afgrænset fra dette. På lang afstand kunne man se den som en kulisse, der var stillet op i landskabet, og når man træt af indianerens hårde dagværk nåede frem, var det en tilfredsstillelse at vide, at nu trådte man ind i byen - overskred mållinien.

Vores generation er den sidste, der har haft mulighed for at opleve byen på denne inciterende måde. Byen som en sluttet og kompakt enhed eksisterer ikke længere. Gennem århundreder havde by og tæt bebyggelse været synonyme begreber. Det kan ikke alene forklares med forsvarshensynet, men også af mange andre grunde var det naturligt for folk at rykke sammen, og det blev de ved med, så længe benene var hvermandsbefordringsmiddel. Nutidsmenneskets drøm om at komme til at bo i frie omgivelser eksisterede overhovedet ikke - eller i det mindste kun som en ond drøm.

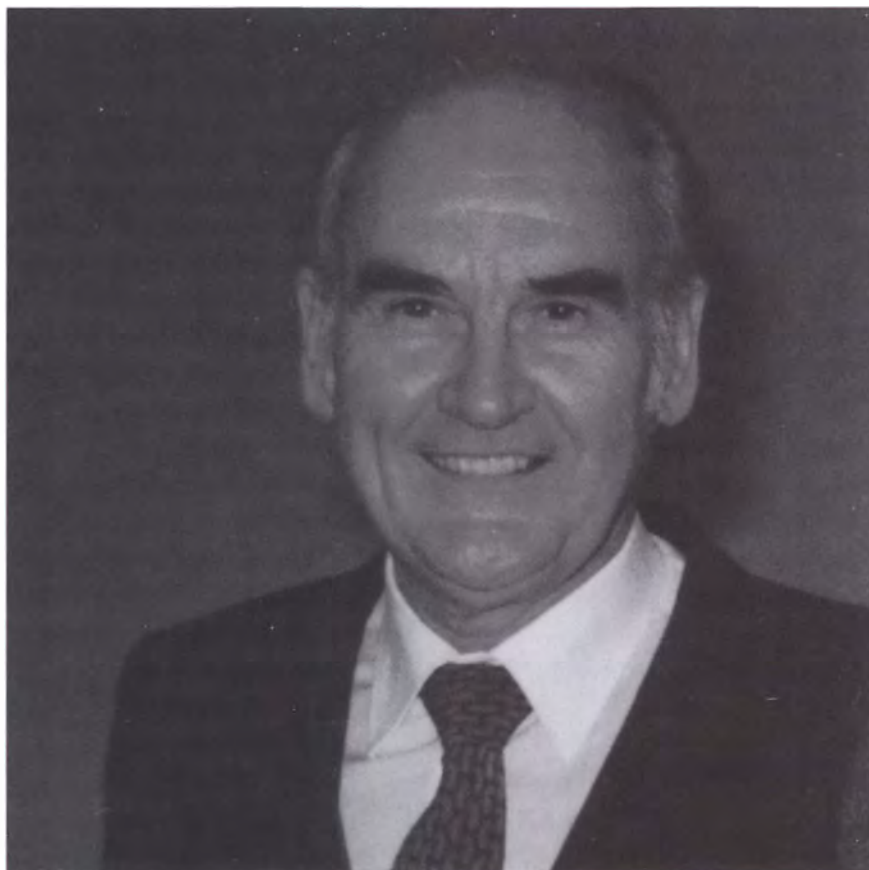
I sidste halvdel af forrige århundrede begyndte der at forekomme eksempler på, at folk forviste sig selv fra civilisationen. Udflytnin-



gen fortsatte stille og roligt i takt med trafikmidlernes udvikling, men om nogen egentlig ændring af byens karakter kan man ikke tale om før i 20'erne og 30'erne. Til gengæld er det siden gået forrygende stærkt.

Vore byer har fladet sig ud, langt mere end befolkningstilvæksten i sig selv begrunder (og arealforbruget pr. indbygger vil fortsat stige stærkt). Også de små købstæder, som har stået stille i mange år eller måske endda er gået tilbage i folketal, er blevet flossede i kanten. I dag kan man kun ganske få steder i Danmark, hvor f.eks. et fredet eller sumpet areal går helt ind til en gammel købstad, opleve mødet med byens grænse. Efter at have hævdet sig helt op til vor tid, er den middelalderlige byform blevet sprængt i løbet af nogle få årtier. En af de ting, som bragte fart i denne udvikling, var byggestøttelovgivningen, der gjorde det muligt og naturligt for mange flere at få eget hus. I fortsættelse heraf satte motoriseringen ind med fuld styrke, og den er nu ved at fuldbyrde værket. Bilerne angriber byen både udefra og indefra. Billedligt kan man sige, at de øver så voldsomt pres på de gamle bykerner, at der fremkaldes en eksplosion, hvorved brokker af byen slynges langt ud i oplandet. Ethvert fremskridt må betales med midlertidige tilbageskridt, og den revolution i byernes liv, vi oplever, har på mange måder skabt kaotiske tilstande, som det endnu ikke er lykkedes samfundet at få under kontrol. Men forude skimter vi alligevel billedet af en helt ny byform, som rigtigt dyrket kan få mindst lige så store kvaliteter som den gamle. Fremtidens by må blive bylandskabet, et mere eller mindre sammenhængende hele af tætbebyggelser fordelt over et stort område.





HUGO MARCUSSEN

Hugo Marcussen startede sin byplankarriere i 1953 hos den kommitterede i byplansager, efter endt uddannelse på Kunstakademiets Arkitektskole. Han var især beskæftiget med Københavns-egnen, og i 1960 blev han afdelingsarkitekt og den kommitterede Edmund Hansens højre hånd. Han blev formand for det udvalg, der forestod realiseringen af Rødovre Centrum i 1962 og i 1965 formand for udvalget i Høje Taastrup for realiseringen af storcentret efter 1. etape-planen.

I 1967 blev han udpeget som regionplanchef i Egnspanrådet, hvor han fik sammensat et ungt, dygtigt hold til regionplanopgaven. I 1974 blev Egnspanrådet erstattet af det lovfæstede Hovedstadsråd, hvortil han fik alle sine medarbejdere overført. Han havde et fint forhold til sine politiske chefer, og formanden Bent Sørensen blev en personlig ven. Han løste langt de fleste udadvendte opgaver med støtte fra sit hold af planlæggere og teknikere. Han var medlem af det dansk-svenske udvalg, udvalget om Københavns Lufthavn, Kastrup, Han blev igangsætter af Hovedstadsregionens Naturgasselskab og han deltog i styregruppen for Køge Bugt Strandparks realisering.

Da Hovedstadsrådet blev nedlagt i 1989 blev han kaldt til Sverige, hvor han prægede skabelsen af opgaverne, der blev tillagt det skånske regionplankontor efter Hovedstadsrådets mønster.



Egnsplannrådet

I 1967 overtog det frivillige fælleskommunale råd "Egnsplannrådet" for Frederiksborg, København og Roskilde amter samt København og Frederiksberg kommuner de opgaver i forbindelse med regionplanlægningen, som siden 1958 havde været varetaget af Byplan-nævnets Hovedstadsafdeling.

Egnsplannrådet havde 17 medlemmer, som blev valgt af de tre amtsråd og de to centralkommuner, således at Frederiksborg Amt valgte 4 medlemmer, Københavns Amt 5 medlemmer, Roskilde Amt 4 medlemmer, Københavns Kommune 3 medlemmer og Frederiksberg Kommune 1 medlem. Medlemsfordelingen afspejlede ønsket om en ligelig fordeling i og syd, hvilket kunne aflæses af "Regionplan 1973". Den havde en ligelig fordeling af byvæksten i nord og syd, i modsætning til Principskitsen og 1.Etapeplanen, hvor byvæksten var koncentreret mod syd. Egnsplannrådet udgav en række rapporter om forudsætninger til regionplanen, havde alternative regionplanmodeller ude til høring i offentligheden og endte med en samlet regionplan "Regionplan 1973", som blev vedtaget af Egnsplannrådet og offentliggjort før regionplanloven forelå.

Hovedstadsrådet

I 1973 vedtog folketinget lov om oprettelse af et Hovedstadsråd og lov om Hovedstadsområdets kollektive personbefordring med et fælleskommunalt busselskab HT. D. 1. april 1974 startede Hovedstadsrådet sit arbejde, idet man overtog opgaverne fra Egnspanrådet og samtidig med at hele personalet fra Egnspanrådet blev overflyttet til Hovedstadsrådet. Rådet havde 37 medlemmer, der var indirekte valgt et partipolitisk og geografisk styrkeforhold i Hovedstadsregionen. Udover selve regionplanlægningen blev en lang række andre opgaver placeret i Rådet -

- samordning, udbygning og drift af den kollektive lokaltrafik og medvirke til en samlet trafikplan
- planlægning og gennemførelse af en samlet miljøbeskyttelse
- vandforsyning
- sygehusplanlægning -
- tilskud til kulturelle institutioner
- by- og landzoneloven
- naturfredningsloven
- råstofloven
- varmforsyning
- landbrugsplanlægning
- landsbyggefonden

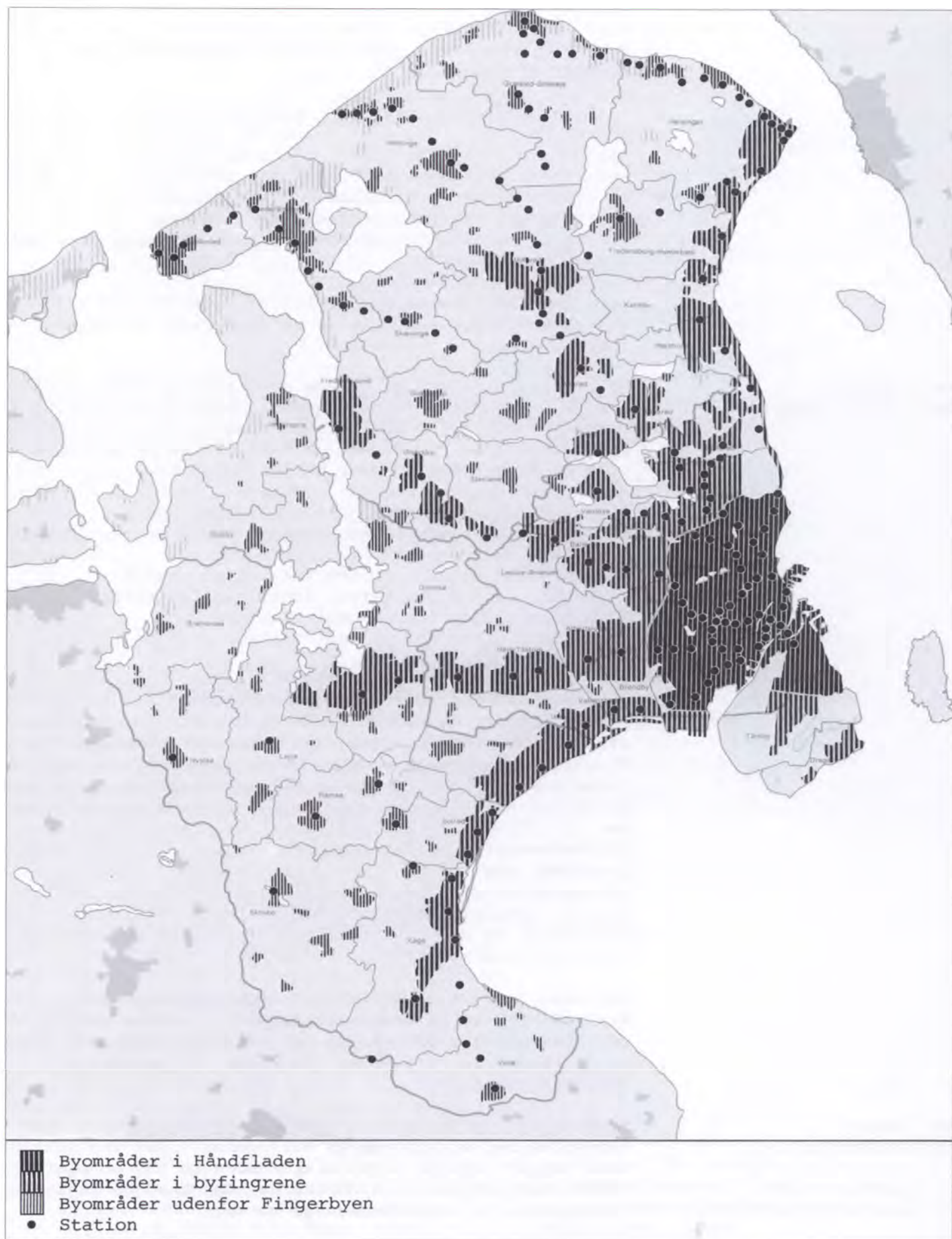
Planlægningsopgaverne i Hovedstadsrådet var derfor langt mere omfattende end ved de tidligere regionplaner, ligesom staten stillede krav om sektorplaner for hvert emne. En vanskelig opgave, når man netop ønsker en sammenfattende, koordineret planlægning.

I 1976 fik Hovedstadsrådet en delvis godkendelse af Regionplan 1973, så kommunerne kunne komme i gang med deres kommuneplanlægning. Af væsentlige opgaver, som blev løst under Hovedstadsrådets 16-årige virke kan nævnes:

- Sikring og opkøb af de grønne kiler mellem byfingrene i vest- og sydeggen
- Igangsætning af den 500 ha store Køge Bugt Strandpark
- støtte til etablering af Hedeland gennem opkøb
- Sikring af Vestamager som grøn kile, samtidig med ideen om den fremtidige Ørestad og sikring af Vestvolden
- opkøb af ubebyggede arealer langs regionens kyster
- Videreførelse af S-banen til Frederikssund
- Gennemførelse af Høje Tåstrup station til S-bane sammen med DSB

I 1989 vedtog folketinget at nedlægge Hovedstadsrådet og udlægge opgaverne til de "Fem enheder", der til gengæld lovede at koordinere regionplanlægningen, så planlægningen af Hovedstadsområdet fortsat ville være et hele.

I december 1989 nåede Hovedstadsrådet at vedtage "Regionplan 1989", som blev videresendt til de fem enheder som en første regionplan for de næste 4 år som man skulle administrere efter.



Regionplan 1989.



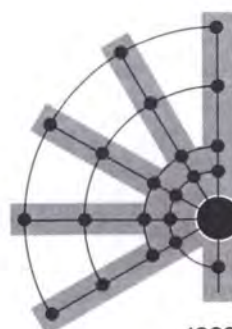
1948



1961



1973



1989

REGIONPLANER 1948-1989

50 ÅRS REGIONPLANLÆGNING

Hovedstadsområdet omfatter Københavns, Frederiksborg og Roskilde amter samt Københavns og Frederiksberg kommuner. Området har 1,7 mio. indbyggere og betragtes i regionplansammenhæng som et naturligt sammenhørende storbyområde. Den helt specielle form, som den storkøbenhavnske byudvikling har fået, er resultatet af næsten 50 års kontinuerlig regionplanlægning. Den første egentlige regionplan, "Fingerplanen", blev offentliggjort i 1948 og har siden haft en afgørende indflydelse på storbyens vækst. Planen anbefalede, at Københavns forstæder blev opbygget som mindre, selvstændige bysamfund forbundet med centralbyen med radiale baner og veje. Byvæksten skulle samles i "byfingre", der voksede ud fra den eksisterende by, "Håndfladen".

Den næste regionplan, "Principskitsen", fulgte allerede i 1961 og var motiveret af storbyens stærkt stigende arealforbrug. Denne plan foreslog, at de to vestlige byfingre blev forlænget til Roskilde og Køge. Høje Tåstrup-knudepunktet og hele Køge Bugt-fingren er et resultat af denne regionplan.

Efter Fingerplanen fra 1947 og Principskitsens 1. etape fra 1960-1962 overtog de kommunale myndigheder i de 3 hovedstadsamter og København og Frederiksberg kommuner regionplanlægningen under det frivillige organ Egnspanrådet i 1967. Egnspanrådet bestod af 17 medlemmer fra de 5 enheder med stiftamtmand Rosel som formand.

Med Regionplan 1973 blev de tre nordlige byfingre styrket, således at der kunne opnås enighed om planen fra Egnspanrådet. De 5 byfingre skulle forbindes med en "transportkorridor", der ville krydse byfingrene i "knudepunkter", til aflastning af København. Med de afdæmpede vækstforventninger nuancerer den sidste regionplan fra 1989 denne regionale lokaliseringsstrategi, idet den anbefaler såvel en central lokalisering i City af særlige cityorienterede funktioner som en decentral lokalisering i en række "trafikknudepunkter" af de funktioner, som med fordel kan lokaliseres i forstæderne.

"Regionplan 1989" understreger vigtigheden af en koordineret trafik- og lokaliseringsplanlægning. Den kollektiv trafik skal prioriteres, og arealanvendelsen på udvalgte stationsnære arealer intensiveres.

5 NYE REGIONER

Hovedstadsrådet, som siden 1974 havde haft ansvaret for regionplanlægningen i Hovedstadsområdet, blev efter Folketingets beslutning nedlagt pr. 1. januar 1990. Områdets tre amter og de to centralkommuner er herefter hver for sig regionplanmyndighed. Ved lovgivningen om Hovedstadsrådets nedlæggelse og etablering af de fem nye regionplanmyndigheder i Hovedstadsområdet blev det forudsat, at regionplanlægningen udføres under anlæggelse af en helhedsvurdering af den ønskelige udvikling i det samlede hovedstadsområde. Regionplanerne i området skal således indgå i en planmæssig helhed, fordi Hovedstadsområdet funktionelt er et sammenhængende bysamfund.

I år 2000 startede et nyt fælles planlægningsorgan for hele Hovedstadsområdet - Hovedstadsrådets Udviklingsråd, HUR med næsten de samme opgaver som Hovedstadsrådet.

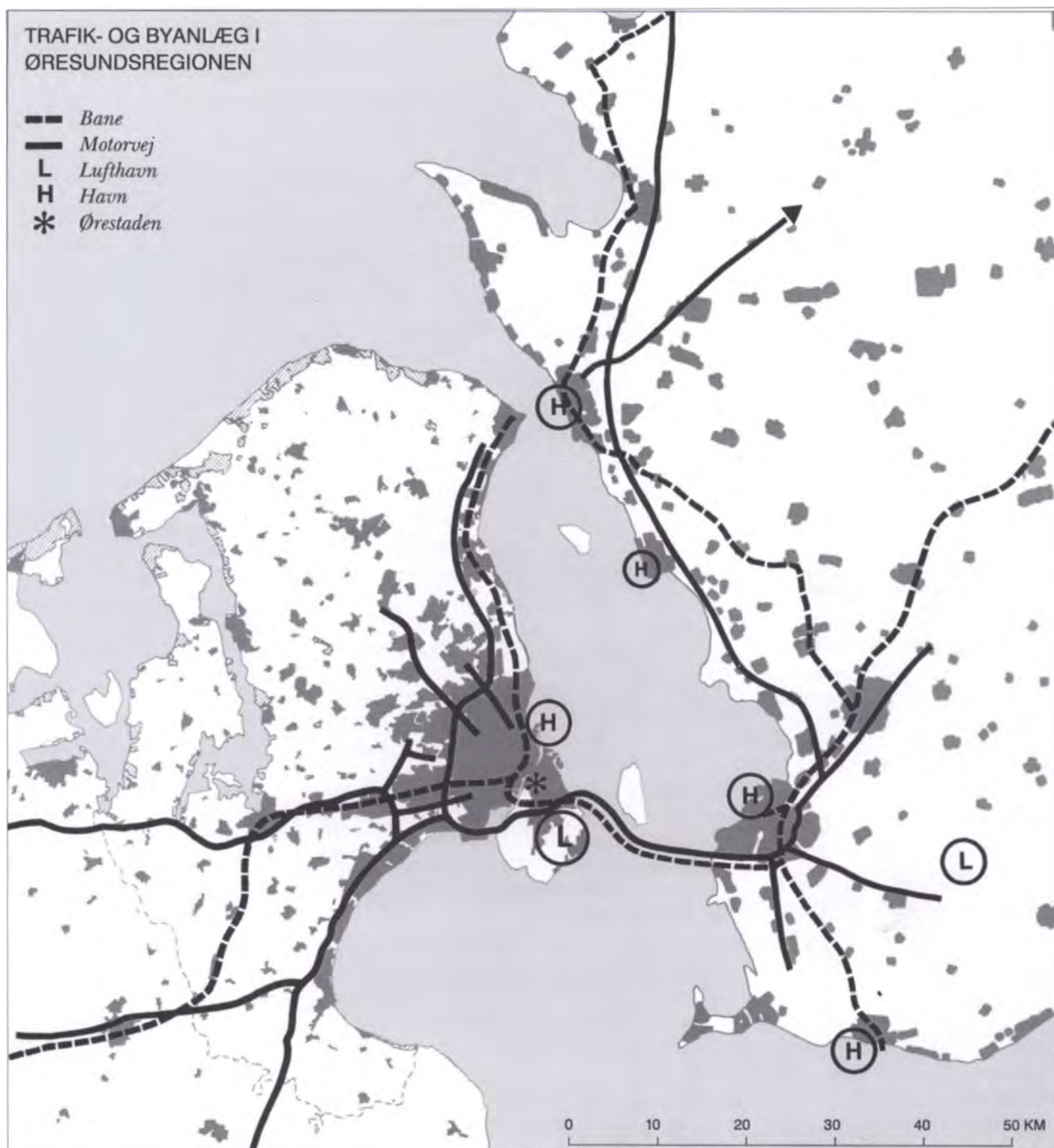
INTER-REGIONALT SAMARBEJDE

Det fælles regionalt planlægningsorgan "Hovedstadsrådets Udviklingsråd" skal varetage den overordnede planlægning og indgå i et samarbejde med den regionale planlægningsmyndighed, der er etableret i Skåne. Med den faste Øresundsforbindelse mellem København og Malmø og med Sveriges medlemskab af EU vil Øresund ikke længere udgøre en barriere, men tværtimod være det farvand, hvorm den kommende Øresundsregion samler sig. Københavns City er Øresundsregionens hovedcenter, Københavns Lufthavn regionens største trafikterminal og Ørestaden denne regions nye centrale vækstområde.

Regionen besidder store udviklingsmuligheder på grund af sine kommunikationsforbindelser til omverdenen, sine videnscentre, sine avancerede produktionsvirksomheder og sine kulturelle aktiviteter. Med sine 2 1/2 mio. indbyggere har regionen endvidere et befolkningsunderlag, der sikrer et lokalt opland, som kan sammenlignes med de andre storbyregioner, som den skal konkurrere med, i det åbne Europa. En harmonisk udvikling af den nye nordeuropæiske byregion på begge sider af Øresund forudsætter, at den danske og svenske planlægning koordineres. Der er derfor indledt såvel et politisk som et teknisk samarbejde mellem de kommunale planlægningsmyndigheder i Hovedstadsområdet og i Sydskåne. Hugo Marcussen blev efter Hovedstadsrådets nedlæggelse bedt om at deltage i den sydsvenske regionplanlægning og være med til at forberede en sammenlægning af Malmöhus Len og Kristianstads Len i 1998 til en ny regional myndighed "Region Skåne" som blandt andet har ansvaret for den fysiske planlægning. Derved lykkedes det ham at få gennemført sin Øresundsvision.

TRAFIK- OG BYANLÆG I
ØRESUNDSREGIONEN

- Bane
- Motorvej
- L Lufthavn
- H Havn
- * Ørestaden





DEA TRIER MØRCH

Født 1918. Kunstakademiets Arkitektskole 1939.
I redaktionen af A5 1942-45.

I studietiden på Hans Hansens tegneskole.
Medarbejder ved udstillingerne om Danmarks
frihedskamp afsluttet med 1 år med
arbejdsplads på Nationalmuseet.

Afgang 1947. Ansat på Egnsplankontoret
i Stormgade og Byudviklingskontoret i
Holmegade. I 1952 desuden deltids-
arbejde som redaktionssekretær ved tids-
skriftet Dansk Kunsthåndværk.

Okt 1952-1985 ansat Statens Byggeforsknings-
institut: Boligforskning, publikationsvirke-
somhed og administration. Sekretariats-
leder 1964-72.

KÆRLIG HILSEN TIL ABAE

Byplanfolk er dejlige mennesker. Jeg er ikke selv byplanlægger - har mest arbejdet med meget andet på SBI, men også her var Byplanafdelingen den hyggeligste.

Nogle år efter krigen smusede jeg til faget på Egnsplankontoret i Slørngade. Stedet sår lystevende for mig: Rummene, det store, mørke hjørneværelse hvor vi spiste frokost ved mødebordet med Halling for bordenden, men først og fremmest entusiasmen hos unge, arbejdsionge idealister - rigtige byplanlæggere.

Det er flovt at måtte tilstå, at jeg intet erindrer fagligt. Jeg husker stemningen, duften og Roy Drabry, der med sin fine skrift skrev "Slangerupba..." da telefonen ringede. Roy tog den, sagde "Slangerupbanen" - "Åh jeg her".

Det slår for mig, som om jeg kun satte en masse runde prikker langs kommunegrænserne, indtil jeg kom på en forskningsopgave:

Flemming Teisen forudbå, at sommerhusbyggeriet snart ville tage fart og foreslog at undersøge, hvordan og hvor meget kolonihavehuse og sommerhuse blev brugt i Kjøgebugtområdet. Det ny-oprettede forskningsinstitut bevilgede 20.000 kr til opgaven (det var mange penge dengang). Sag F-26 blev oprettet på SBI, og vi kastede os ud i det.

Bladkompagniet kunne fortælle os om sommerflytninger af avisabonnenter. Find - indtil et uanseligt antal søkker ankom med rodebunker af krøllede sedler med fedtet, sort carbonpapir på bagsiden.

Vi ansatte arkitektstuderende til en interview-undersøgelse. Flemming lavede et omfangsrigt spørgeskema. Studenterne kom tilbage og klagede over, at folk blev trætte af dem, før de var nået halvt igennem, og når de nåede til spørgsmålene om, hvor mange der overnattede, blev de smidt ud.

Vi rekognoscerede og talte op - tiden gik. SBI krævede halvårsrapporter og vænede sig efterhånden til "F-26: Intet nyt i beregningsperioden".

Så hidkaldte vi Bent Salicath, der så på vores materiale og konkluderede, at vi skulle have brugt de 20.000 kr. til at lave et forskningsprogram.

Jeg skrev det hele sammen til en rapport, så godt jeg kunne. Den blev forelagt Malling. Næste dag lå den på mit bord med store bogstaver på forsiden: "Sludder og vrøvl"!

År senere prøvede Svend Jensen at opspore den rapport. Han meddelte en dag, at den fandtes på Rådhuset, og de synes den var interessant. Hvem har mon sagt det til ham? F-26 endte med "Sagen henlagt uden resultat".

Da jeg blev ansat på SBI, blev jeg mødt af Poul Kjærsgaard: "Du er sandelig en modig mand, at du tør komme her".

Efter de 33 år på SBI blev jeg uventet inviteret til ABA-frukost på Sven Allans tagterasse i Hammerensgade. Det var en stor oplevelse at kunne sidde og mellem de gamle venner fra Stenungades frukostbord og fortsætte snakken, som om det var i forgårs.

Ja - byplanlæggere er dejlige mennesker.

Dea

21.10.1999



