Danmark under forvandling

De store planer og deres skæbne

14. seminar, maj 1998
på Danmarks Tekniske Universitet

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistoriske noter 40

Indholdsfortegnelse

* Da Ole Thomassen havde måttet melde afbud, dækkede Kristian Larsen begge emnerne ØRESUNDSBYEN og PRINCIPSKITSEN

Danmark under forvandling

De store planer og deres skæbne

14. seminar, maj 1998
på Danmarks Tekniske Universitet

Dansk Byplanlaboratorium

Byplanhistoriske noter 40

DANMARK UNDER FORVANDLING - DE STORE PLANER OG DERES SKÆBNE
Byplanhistorisk udvalgs 14. seminar, maj 1998

Dansk Byplanlaboratorium, "Byplanhistoriske Noter" nr. 40

Tilrettelæggelse af seminaret: Kirsten Andersen, Knud Haastrup, Kristian Larsen og Ole Winding

Indlæg af: Sven Allan Jensen, Erik Ib Schmidt, Carl Jørn Mathiesen, Sven Illeris, Kristian Larsen, Poul Lyager, Palle Bruus og Gert Moltke

Udgivet af Dansk Byplanlaboratorium, 1999

Redaktion: Kirsten Andersen og Elith Juul Møller

Tilrettelæggelse, layout og sats: Juul Møllers tegnestue, Gentofte

Tryk: Tutein & Koch

Seminaret er afholdt og hæftet trykt med støtte fra Vilhelm Mallings Legat

ISSN 7-0900-3274 ISBN 87-90413-12-1

Dansk Byplanlaboratorium,
Peder Skramsgade 2B, 1054 København K.
Telefon 33 13 72 81.

Formålet med at udgive "Byplanhistoriske Noter" er at bidrage til belysningen af den danske byplanhistorie i vort århundrede. Det sker blandt andet ved, at planlæggere og andre, der har medvirket, med deres egne ord fortæller om den udvikling, de har deltaget i.

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

For hvert af de af udvalget afholdte seminarer om særlige planlægningsmæssige emner er der udsendt noter med gengivelse af indlæg og referat af drøftelser blandt seminardeltagerne.

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

Danmark under forvandling

et lille overblik over de store planers periode

Forud for seminaret blev nedenstående lille overblik udsendt til seminarets deltagere:

Stikord til formiddagens program

Efter de store københavnske efterkrigsplaner, Fingerplanen (1951) og Generalplanen (1954) steg interessen for byplanlægningen. Der blev udarbejdet dispositionsplaner i købstæderne, og man begyndte så småt at overveje en kommunalreform, så købstæderne kunne behandles i sammenhæng med forstæderne.

Også befolknings- og erhvervsmæssigt var en større sammenhæng nødvendig. Hos Boligministeriets kommitterede i byplansager begyndte Erik Kaufmann (1957-58) at arbejde med landsplanlægning. Han var træt af kommunernes optimistiske skøn over udviklingen, som aldrig kunne nås. Det ville kræve dobbelt så stor befolkning i landet som helhed.

Egnsudviklingsloven, der blev vedtaget i samme tidsperiode, var med til at sætte gang i udviklingen i Nord- og Vestjylland. Et særligt kontor i Boligministeriet, som havde Richardt Larsen som primus motor, stod for planlægningen. Richardt Larsen blev nært knyttet til det nyoprettede landsplankontor, så der blev mere styr på placeringen af egnsudviklingsstøtten.

Departementschef Skalts så de mange Danmarkskort, der var fabrikeret på landsplankontoret, og lod sig overbevise om, at der burde nedsættes et landsplanudvalg. Det blev nedsat med kontorchef Rud Nielsen som formand. Samtidig blev departementschef Erik Ib Schmidt formand for et departementschefudvalg som bindeled til politikerne. Til betjening af udvalgene blev der oprettet et lille kontor i Østergade med Erik Kaufmann som chef.

Der blev lavet en datasamling for hele landet, der blev lavet amtsplaner, zonelov for Danmark i 1962, debatoplæg om trekantsbyen og forslag til ny amts- eller regioninddeling, som indgik i jordlovene. De var til folkeafstemning i 1963 og faldt med et brag efter et dygtigt reklameudspil om den sorte hånd (ekspropriationsforslaget).

Landsbyggeloven, der var kommet til i 1960, blev i stedet det nødvendige supplement til byplanloven. Politikernes interesse for nye love og for landsplanlægningen kølnedes, og der skulle gå en årrække, før man efter kommunalreformen i 1970 igen tog fat.

Stikord til eftermiddagens program

Samtidig med den gryende interesse for landsplanlægning blev presset på hovedstadsområdet øget. Det stod klart, at såvel "Fingerplanen" som realiseringsværktøjet "Byudviklingsplanen" var for små i slaget. Et nyt planlægningskontor for Københavnsegnen blev derfor oprettet i 1958.

Blandt planlæggerne fra centralkommunen, etaterne og det gamle fingerplanhold var stemningen overvejende for videreførelse af principperne bag Fingerplanen og centralkommunens Generalplanskitse (1947 og 1954), altså en langfingret storby, radiært opbygget omkring et altdominerende city. Som et udtryk for denne tendens kom centralkommuneplanlæggeren Ole Thomassen og Malmöplanlæggeren Stefan Ott i 1959 med et udspil til et metropolis "Ørestad", opbygget på begge sider af Øresund og med Københavns city som tyngdepunkt.

På samme tid udsendtes de første forudsætningsprognoser og målsætningsudsagn fra det nye egnsplankontor. 2,5 mill. indbyggere og 1 mill. boliger var buddet på Storkøbenhavn år 2000. Der var tale om en fordobling af boligtallet i forhold til 1960 og en tredobling af byarealet, en øgning på 500 kvadratkilometer.

Måske også påvirket af disse Ørestads- og Københavnsspådomme opstod der på samme tid en protestbevægelse imod københavneri og østvækst og for vækst i Vestdanmark. Blandt fortalerne for vestvækst var folk som industrimanden Gunnar Andreasen fra Harboøres Cheminova og geografiprofessor Humlum fra Århus.

Påvirket af denne debat, de store Københavnsprognoser og den voksende bilisme blev den nye egnsplan for København, "Principskitsen" fra 1960, et brud med både Fingerplanen og Generalplanskitsen. Væksten i Nordsjælland skulle stoppes og cityudviklingen i centralkommunen hæmmes. Midlerne hertil var en sydvendt byvækst med nye storforstæder, bydele hver med et folketal på 250.000 indbyggere, placeret omkring nye aflastningscentre. Trafikalt skulle de nye bydele hænges op på en højhastighedsbane og motorveje, der som bindeleddene i Det store H bandt hovedstad og provins sammen. Bl.a. på den måde skulle ny Københavnsvækst transformeres til tilvækst i det øvrige land.

Dette "tilbud" blev dog taget unådigt op både i centralkommunen og i etaterne, formodentlig fordi de traditionelt var centralistiske, men også vestdanskerne var imod. Man opfattede den nye plan som fortsat statsdirigering og kronisk Københavner-elefantitis.

Der kom derfor allerede i 1961-62 både en alternativ cityorienteret, langfingret egnsplan med centralkommune og etatsplanlæggere som forfattere, en plan for en vestsjællandsk storby af centralkommuneplanlæggerne Lyager og Thomassen, en række alternative landsplanmodeller fra det nyoprettede landsplankontor og endelig, med samme forfatter, et forslag til en endnu vestligere storby "Trekantbyen" ved den jyske østkyst. Som rosinen i den vestre pølseende kom Humlum med et vestjysk storbybånd langs en ditto motorvej.

Nu, næsten 40 år efter disse indledende og heftige planskænderier, vil seminaret afslutte med en sammenligning mellem datidens vækstprognoser for år 2000 og virkelighedens år 2000.

Velkomst

ved udvalgets formand, arkitekt Edmund Hansen

Kære alle, som er kommet her i dag til vort årlige seminar! På Byplanhistorisk udvalgs vegne byder jeg jer alle rigtig hjertelig velkommen til seminaret, som er det 14. i vor serie, som blev påbegyndt i 1986.

Vi synes selv i udvalget, at vi har fået meget ud af disse seminarer, hvor vi begyndte med en gennemgang af byplanhistorien og byplanlovgivningen i Danmark fra 1920'erne og frem og derefter behandlede alle de væsentlige emner, som indgår i byplanlægningen: Boligbyggeriet, Trafikken i byerne, Byens offentlige rum, Forstæderne og det åbne land og problemerne: Byernes fornyelse.

Senest har vi også drøftet: Byplanuddannelserne i Danmark, et varmt emne fandt vi, da vi har følt et misforhold mellem det stigende behov for veluddannede byplanlæggere og den uddannelse, som arkitektskolerne og andre læreanstalter har kunnet tilbyde i de seneste år.

Vi har hvert år fulgt seminarerne op med udgivelse af såkaldte noter, hvori indlæg og drøftelser på seminarerne indgår.

Løbende har vi desuden - siden vort udvalgs nedsættelse i 1982 - fået udarbejdet og udsendt en række noter, mere end 20, handlende om byplanhistorie i videste forstand. De senest udsendte noter ligger til gennemsyn og eventuel bestilling på hylden henne ved døren.

Vort udvalg er selvfinansierende, d.v.s. vi har ingen faste, løbende indtægter, men må støtte os til bidrag fra kommuner, amter eller statslige myndigheder, som beskæftiger sig med de emner, vort arbejde omfatter, og dernæst har vi i en årrække kunne glæde os over løbende støtte fra flere fonde, navnlig Margot og Thorvald Dreyers Fond, som i år imidlertid har måttet afstå fra at hjælpe os.

I stedet har vi så - hvad vi i høj grad er taknemlige og glade for - kunnet hente støtte til vort seminar i dag og den efterfølgende note fra Vilh. Mallings Legat.

Dermed har vi så også fået mulighed for at mindes Dansk Byplanlaboratoriums tidligere sekretær gennem mange år, civilingeniør Vilhelm Malling, som i en lang årrække forestod Laboratoriets betydningsfulde indsats for byplansagens fremme i Danmark.

Med overskriften: "Danmark under forvandling" vil vi i dag prøve at få et vist overblik over det, vi har kaldt: "Efterkrigstidens store planer" fra den gang, da vi begyndte at tale om og praktisere begrebet "Landsplanlægning".

Det er et meget stort og meget bredt emne, som vi jo ikke bliver færdig med i dag, men vi håber, at vi dog kan nå et stykke af vejen til at klarlægge problemernes omfang og karakter.

Med det panel af indledere, det er lykkedes os at samle, ser vi hen til en god fremlægning af de mange og svære problemer om gennemførelse af en landsplanlægning.

Vi ser også meget gerne, at I, som har meldt jer til seminaret, deltager i debatten undervejs!

Og hermed overlader jeg til Kirsten at lede formiddagens forløb!

VELKOMMEN ALLE!

Kirsten Andersen: Jeg skal være ordstyrer i formiddag. Det er ligesom at være til en familiefest, når jeg kigger ud over forsamlingen. I er allesammen en del af mit liv - det er meget hyggeligt.

Først skal vi høre Sven Allan Jensen:

Efterkrigstidens store planer

Introduktion til seminaret ved Sven Allan Jensen

Jeg fik - på afbud - titlen "Efterkrigstidens store planer". Der var dog så heldigt, at da vi havde et seminar i 1988 om de store vækstår, indledte jeg. Jeg havde lavet en oversigt over, hvordan planlægningen havde fundet sted, og hvordan de forskellige planer og lovinitiativer lå kronologisk. Det er smart, for den kan jeg bruge igen 10 år efter. Den eneste forskel er, at jeg har farvet partierne efter hvilke regeringer, vi har haft.

Det starter i 1945 og går til efter 1980. På venstre side er vist de stærke bymæssige faktorer, der påvirker planerne. Det er boligbyggeriet med fuldt optrukken streg, og det skraverede område er den del, der fik statsstøtte og derfor var stærkt styret.

Så har jeg tegnet en prikket linie ind, der angiver antal etagekvadratmeter på erhvervsbyggeriet, for at se hvordan den passer til boligbyggeriet. Den har næsten samme forløb som boligbyggeriet.

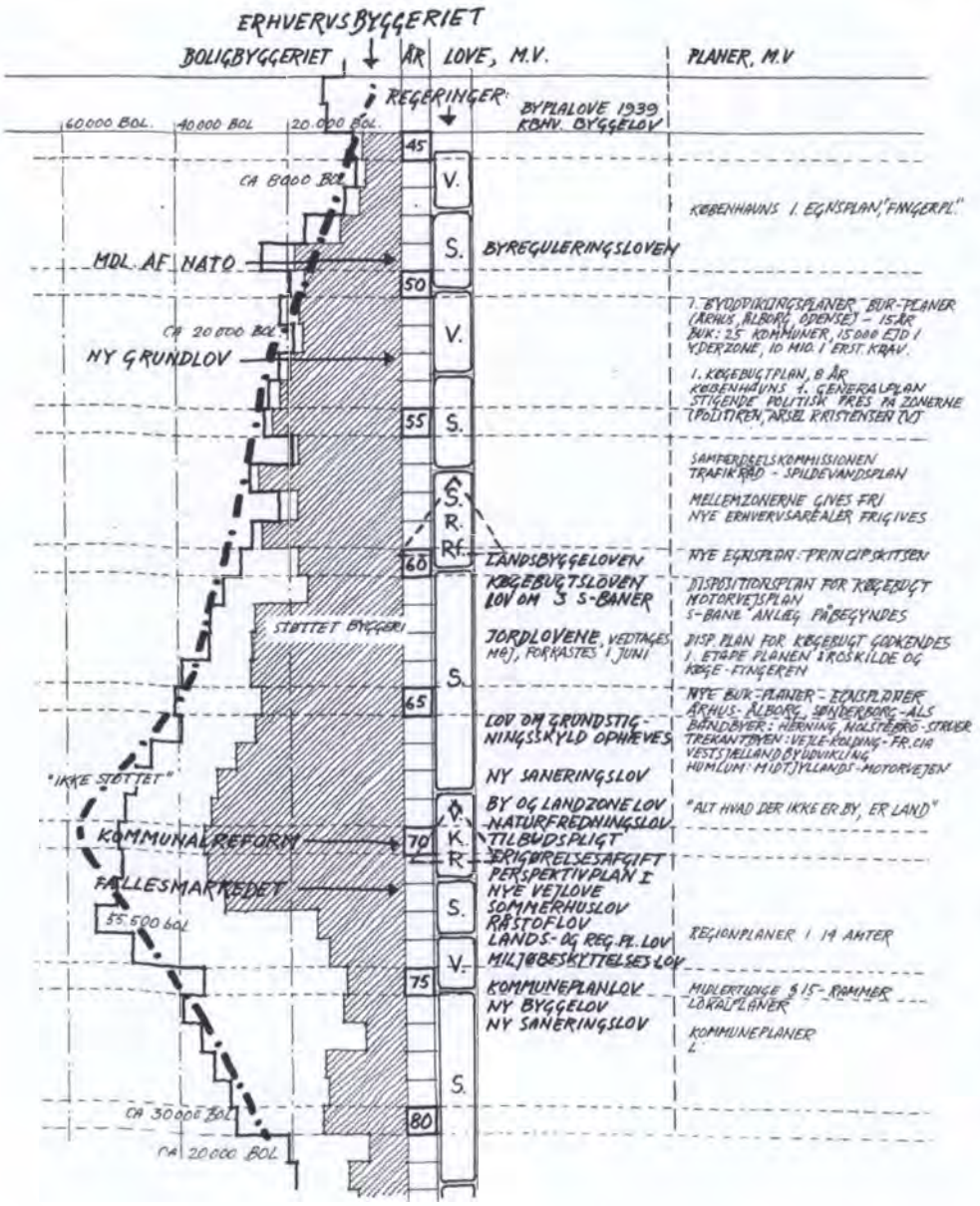
De anførte bogstaver er som sagt regeringernes partifarver, og der er de to karakteristiske trekantsregeringer. Den første var grundskyldsregeringen og den anden var den borgerlige trekant. Man kan se, at der i den overvejende del af forløbet har været socialdemokratisk dominerede regeringer.

De love, der var gældende i perioden, er linet op i første spalte til højre. Jeg vil ikke gennemgå dem allesammen, men det illustrerer i hvert tilfælde, at der var få lovinitiativer helt frem til 1960 til den periode, vi skal beskæftige os med idag. Til gengæld gik det derefter stærkt.

Den første store plan efter krigen i 1945, udarbejdet på privat initiativ (Byplanlaboratoriet), var den københavnske egnsplan, Fingerplanen. Den blev påbegyndt i begyndelsen af 1945 frem til 1947, hvor den blev offentliggjort.

Steen Eiler Rasmussen var formand for byplanlaboratoriet. Han skaffede penge til egnsplanlægningen ved at gå til departementschefsstyret i 1944. På det tidspunkt var der hverken regering eller finansudvalg. Han skaffede tilskud fra staten og de berørte kommuner i amterne samt fra København og Frederiksberg kommuner. Man kunne etablere egnsplankontoret med Peter Bredsdorff som chef. Kontoret fungerede til 1949.

Resultatet af Fingerplanen vil jeg ikke komme ind på, men der var en afgørende efterlysning til sidst i planen: Man manglede en regulering af bebyggelsen til områder, hvor man kunne betjene den fremtidige bebyggelse i fingrene. I 1949 fik man byregu-



leringsloven.

Det var det første klare statslige indgreb i planlægningen på tværs af kommunegrænserne. Der udarbejdedes byudviklingsplaner, ikke kun for Københavnsegnen (36 kommuner), men også for de tre store provinskøbstæder, Århus, Aalborg og Odense. Loven gav endvidere muligheder for at inddrage andre områder, hvilket også skete de næste år.

Planerne for provinsbyerne blev udarbejdet uden baggrund i en egnsplan, den kom først senere, hvorefter man måtte revidere de første byudviklingsplaner.

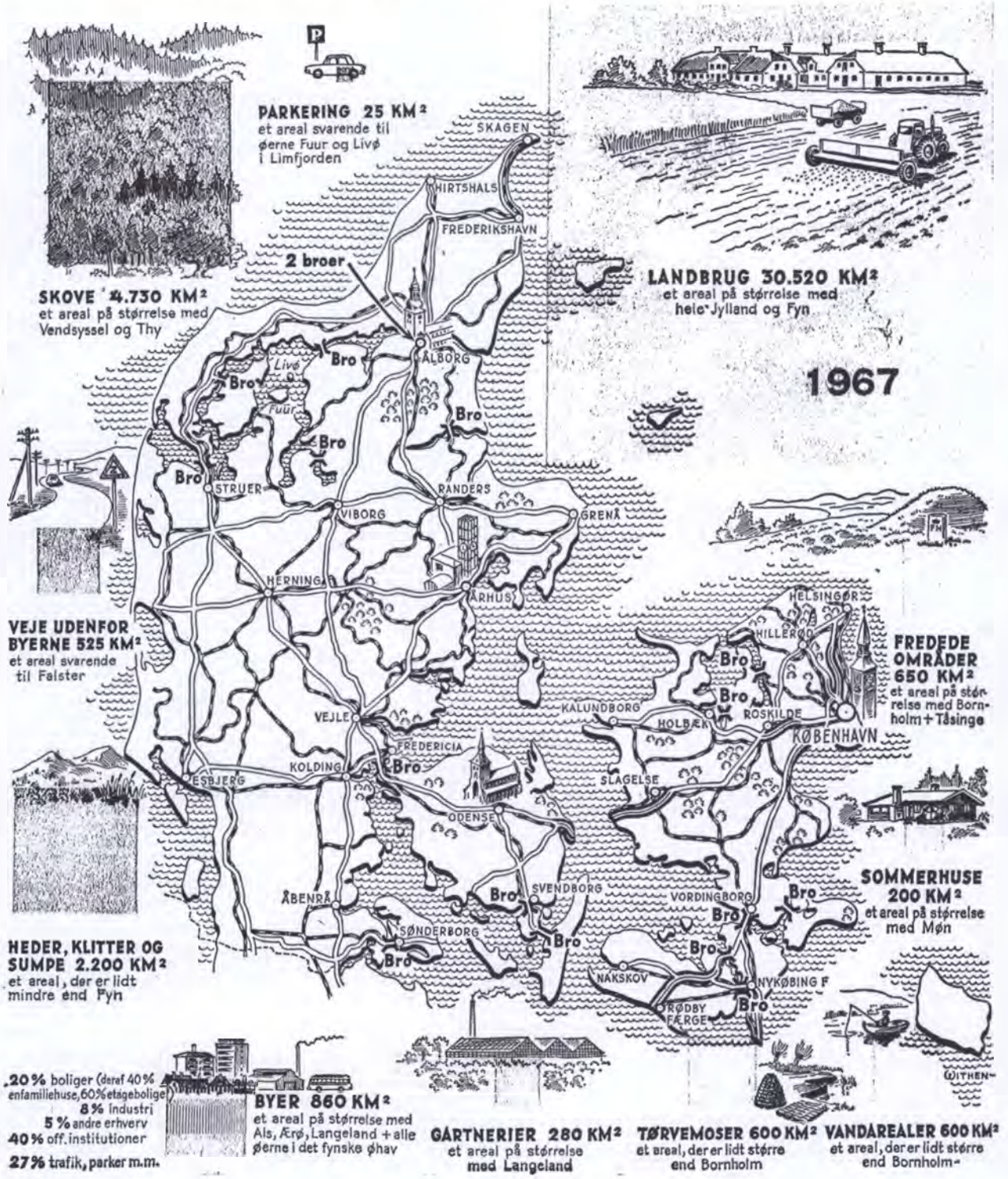
Byreguleringsloven blev fulgt af andre planlove. I 1960 kom landsbyggeloven og Køge Bugt-loven på baggrund af byreguleringsarbejdet i Københavnsegnen. I 1963 blev der fremsat et kompleks af love, "Jordlovene", der blev vedtaget i Folketinget før sommerferien, men som blev forkastet ved en folkeafstemning i ferien.

Efter dette var der stilstand, og der kom ingen nye love eller landsplaninitiativer. Man arbejdede støt videre på det eksisterende lovgrundlag.

Først i 1970 kom kommunalreformen, og så gik det slag i slag.

Jeg vil slutte med at vise to Danmarkskort (nederst på disse sider). Interessen for planlægning var stor i en lang periode og bl.a. er titlen for dette seminar "Danmark under forvandling" i sin tid lanceret af Knud Bidstrup, som var redaktør på Politiken og et skattet medlem af Byplanhistorisk Udvalg.

Han behandlede disse landsplanspørgsmål på en meget illustrativ måde. Vi prøver i Byplanhistorisk



Udvalg at få fat i mere af hans stof, så vi eventuelt kan lave en samling af det. Men dette er hans fremstilling af, hvordan udgangspunktet var, da han skrev om denne planlægning fra 1967, og hans forestilling om, hvordan det ville være i 1992.

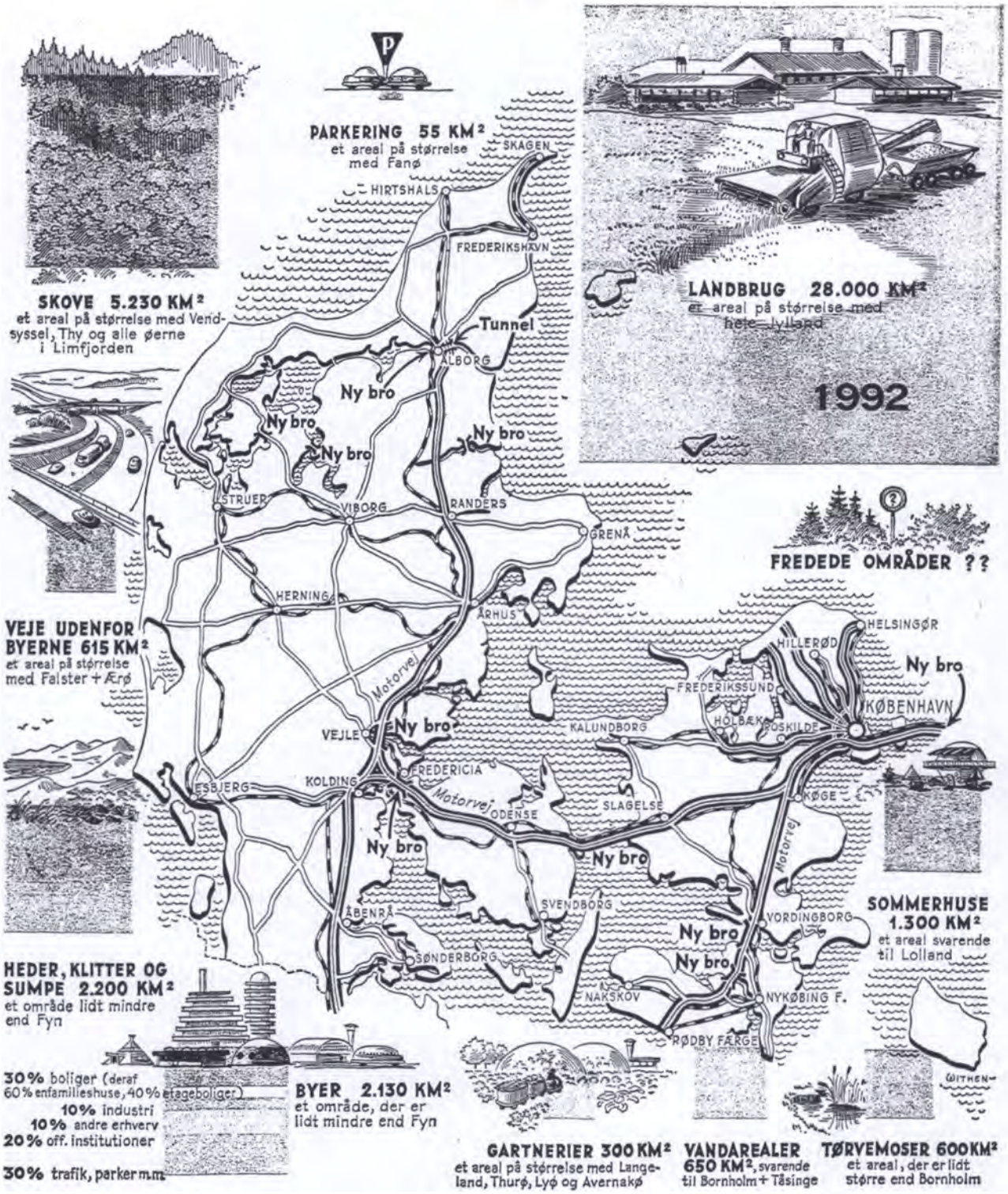
Mange ting kan vi genkende idag, Storebæltsbroen, Lillebæltsbroen, Farøbroen, Øresundsbroen og motorvejene. Bidstrup anfører også spændende forudsigelser om arealforbruget mv., men selv om han var vendelbo, har han ikke vist motorveje nord for Aalborg.

Nu overlader jeg ordet til Erik Ib Schmidt.

■ *Sven Allan Jensen, f. 1924. Arkitekt, byplanlægger, afgang fra Kunstakademiets Arkitektskole 1949. Medarbejder ved det københavnske Egnsplankontor 1945-49 (Fingerplanen). 1949 medarbejder og fra 1952 leder af Byudviklingsplanlægningen i Københavns-egnen, 1960 tillige leder af Køgebugtplanlægningen. 1963 afdelingsarkitekt ved SBIs nyoprettede byplanforskningsafdeling. Fra 1964 egen virksomhed som byplankonsulent med tegnestue i København og flere provinsbyer. Lærer i byplanlægning ved Kunstakademiets Arkitektskole 1954-67, formand for SBIs byplanforskningsudvalg 1969-73.*

Har især beskæftiget sig med kommuners planlægning: Dispositions- og kommuneplaner, lokalplaner, byfornyelses- og centerplaner mv. Har, sammen med arkitekt Hans H. Skaarup og Elith Juul Møller, udarbejdet Egnsplan for Århusegnen 1963-66.

Præmieret i en række danske og nordiske byplankonkurrencer siden 1954.



Landsplanlægningen i økonomisk og politisk perspektiv (Kampmann og Krag)

ved Erik Ib Schmidt

Som det kan læses af nedenstående referat, holdt Erik Ib Schmidt et fremragende foredrag. Han fortalte levende om disse år, hvor store planer drøftedes i fagkredse og blandt politikerne. Heldigvis blev foredraget optaget på bånd, så det nu kan gengives i sin helhed. Erik Ib Schmidt døde i december 1998 og nåede desværre ikke selv at se den færdigtrykte Byplanhistoriske Note.

Jeg vil gerne sige tak for indbydelsen. Det er mig en stor glæde at komme her og møde denne kreds. Jeg må sige lige ud, at jeg har en fornemmelse af, at jeg skal optræde her som en fortidslevning, der bliver trukket ud af skabet, for at aflægge vidnesbyrd om, hvad der foregik for mere end 40 år siden. Jeg opfatter i hvert tilfælde titlen på det, jeg skal sige, som sigtende på det historiske. Det er navnlig parentesen efter titlen i programmet, hvor der står *Kampmann og Krag*, der må relatere til perioden fra midten af 40erne og fremover, da de var centrale skikkelser i den socialdemokratiske politik.

Lad mig først lige sige, hvad jeg forstår ved landsplanlægning. Jeg vil karakterisere landsplanlægning som en planlægning af menneskelige aktiviteters placering i landskabet. Det er et spørgsmål om udnyttelsen af arealer og naturressourcer til menneskelige formål. Det er - mener jeg - meget kort det, der ligger i landsplanlægningen, og det er derfor en del af det, vi kalder fysisk planlægning, som foregår på mange områder, ofte kaldt sektorplanlægning - et frygteligt udtryk - trafikplanlægning, byplanlægning, naturplanlægning og miljøplanlægning osv.

Vi har en masse aktiviteter inden for den fysiske planlægning, og populært sagt er landsplanlægningen det nederste fundament i hele kransekagen af fysisk planlægning, som er bygget op efterhånden gennem årene, og hvor der stadig kommer nye facetter til.

For at sige det lidt provokerende, inden debatten løber ud i den rene provinsialisme, vil jeg trække nogle meget lange perspektiver op.

Landsplanlægning er ikke nogen nymodens foreteelse. Såvidt jeg har kunnet konstatere, er ordet indført i dansk sprogbrug efter krigen. Det er hvert tilfælde først blevet en politisk realitet i 50erne. Men i et historisk perspektiv, så er landsplanlægning og fysisk planlægning urgammelt. Det har eksisteret så langt, vi kan følge tilbage i menneskelig kulturudvikling. Jeg vil gerne nævne fire eksempler på det.

Det ene er planlægningen af landbrugsjordens anvendelse. Helt tilbage i de store landbrugskulturer omkring floddeltaer og floder - i Mellemøsten omkring Nilen, Mesopotamien osv. byggede man en kultur op omkring sindrige vandings- og afvandingssystemer med kanaler og dæmninger, og nøje regulering af de vandmasser, der var til rådighed som grundlag for landbruget. Det var jo fysisk planlægning og landsplanlægning om noget. Det er gået igen i forskellige former gennem de forskellige kulturer. Vi kender det her i landbrugsjord og jord til skovanvendelse. Med lovgivning om skove - markant i 1805 - men allerede tidligere begyndte indgreb fra centralt hold i arealanvendelsen.

Et andet eksempel var problemet om forsvar af den bestående bebyggelse og befolkning. Der har ikke været mange bebyggelser gennem tiderne, hvor militære hensyn ikke har spillet en væsentlig rolle for placeringen af den pågældende bebyggelse. Det har været i større eller mindre fæstningsanlæg, eller anlæggelse af bebyggelse, der var vanskeligt tilgængeligt for fjendtlige overfald. Det er meget tydeligt i Københavns udvikling, hvor København startede omkring et fæstningsanlæg på Slotsholmen, og hvor det gamle København var en snæver bebyggelse omkranset af bymure, som man i de senere år har afdækket dele af.

I en senere fase blev København indkredset af hele voldsystemet fra Kastellet til Østervold, Nørrevold, Vestervold og Christianhavns vold. Dette militære anlæg var bestemmende for Københavns byudvikling. På et tidspunkt sprængtes rammerne, og så blev der et ydre forsvarssystem fra Avedøre til Ermelunden, med en række konsekvenser for arealanvendelsen foran og bagved disse fæstningsanlæg. Det er bare et eksempel, og det går igen overalt, hvor mennesker har samlet sig og bosat sig i mere eller mindre byagtige dannelser.

Det tredie eksempel er den religionsbestemte bebyggelse og placering i landskabet. Når vi ser på kirkebyggeriet i Europa og i Danmark, som det udformedes i 11-1200 tallet, både på bygningernes placering i landskabet, og bygningernes udformning, så bærer de klart vidnesbyrd om, at det var centralt dirigeret af et autoritativt præstevælde, som prøvede på at konsolidere sin magt ved hele denne bygningsstruktur fordelt over landet, og fordelt over Europa. Det er et eksempel på fysisk planlægning, som har præget vores kulturudvikling. Lige som for kulturer i andre verdensdele, specielt i de rigtig gamle kulturer i Nærorienten og Fjernøsten.

Det fjerde eksempel er så de politiske magthaveres planlægning af udnyttelsen af landskabet. Under den danske enevælde havde man et vidtgående styr på udviklingen af landskabet, og et centralt styre og planlægning af udviklingen på det økonomiske område, markeret ved merkantilismen og dens styring af udviklingen. Det tillader tiden ikke at gå ind på, men jeg vil lige nævne, at enevælden foretog jo også en planlægning af naturudnyttelsen til rekreative formål. F.eks. Eremitagesletten, hvor enevældsmagten ønskede et rekreativt område og nedlagde et par landsbyer, der lå i vejen, og flyttede befolkningen til andre bebyggelser. Eremitagesletten blev et rekrativt område for hele

kongefamilien og hoffet. Et typisk eksempel på fysisk planlægning.

Det er altså en gammel foreteelse, men der kom et afbræk omkring midten af forrige århundrede. Der skete det, at vi fik privatkapitalismen og samtidig en liberalistisk filosofi, der gik ud på at afvikle enevældens restriktioner og indgreb i erhvervsudviklingen og folks dispositioner. Vi fik en ret uhæmmet markedsøkonomi.

Staten trak sig tilbage fra at blande sig i det, der skete i samfundet. Derfor fik vi nogle eksempler på fuldstændig planløs og hovedløs bebyggelse, placeringer af virksomheder, som vi kan se dem idag i det københavnske bybillede. Disse gamle, frygtelige bykvarterer, som var resultatet af privat spekulationsbyggeri, dirigeret af profitinteresser og uden nogen som helst samfundsmæssig sammenhæng.

Det var den baggrund, der lå i århundredets begyndelse, og i løbet af 20erne blev det mere og mere klart, at den byudvikling var uforsvarlig, at man måtte gribe ind fra offentlig side, og vi fik de store diskussioner om byplanlægning af den bymæssige bebyggelse, boligernes indretning og brandsikring m.v.

Det førte til den første lovgivning om byplanlægning i 30erne. Men på det tidspunkt var man endnu i en situation, hvor statslige regulerende indgreb først og fremmest vedrørte økonomien, udenrigshandelen og vareforsyningen.

Dermed kommer jeg til den periode, vi først og fremmest skal beskæftige os med, og som begyndte under besættelsen og navnlig lige efter besættelsen.

Jeg beder undskylde, hvis jeg i det følgende bliver noget selvcentreret, men det er den periode, hvor jeg selv har været aktiv på disse områder, og hvor jeg først og fremmest har måttet bygge på mine egne erindringer og notater. Men kort fortalt, så udkom der i 1944 en bog om efterkrigstidens økonomiske problemer i Danmark, skrevet af Krag og Poul Gersmann, der også var økonom, og som senere blev departementschef.

Jeg har gået den efter, og der er ikke et ord om fysisk planlægning.

Kort tid efter kom det socialdemokratiske efterkrigsprogram "Fremtidens Danmark". Her stod et kort afsnit om boligbebyggelse og boligbyggeriets placering i forhold til virksomhederne. Interessen var stor for at adskille boligbyggeriet fra fabriksbebyggelse, men på en sådan måde, at man ikke skabte for store transportafstande. Det er kun en ganske lille passus, og ellers var der intet om fysisk planlægning.

I 1946 publicerede jeg en bog, der hed "Fra kapitalistisk til socialistisk økonomi". Jeg må med skam melde, at fysisk planlægning ikke er taget direkte op. Vi var mange af den tids socialistiske økonomer, der mente, at de problemer, der foreligger om landskabet og naturen, ikke kan løses ved privatkapitalistisk markedsøkonomi. De må løses i et socialistisk samfund, hvor vi har en central planlægning og en overordnet styring af samfundsudvikling og økonomi, og så måtte det uddybes på et senere tidspunkt - og det tror jeg var en udpræget holdning indtil da, men så heller ikke ret meget længere.

Så skiftede situationen fuldstændig - det ved alle. Der kom i kraft af Marshallplanen helt andre synspunkter i dansk økonomisk politik og i andre europæiske lande. Man skulle ikke bare samarbejde over grænserne, men hvert land skulle afvikle de gamle kortsigtede restriktioner. Men man måtte meget gerne lave mere koordineret styring af økonomien.

I den periode kom Fingerplanen - i 1947. Den var ikke resultat af nogen politisk diskussion eller inspiration. Det var fagfolk bestående af arkitekter og ingeniører, først og fremmest fra Københavns rådhus der tog initiativ til at udforme denne plan. Den var et af de første forsøg på en kombination af trafikplanlægning og fordeling af erhverv og boliger.

I de år der fulgte blev Krag handelsminister i den første socialdemokratiske regering efter krigen. Som handelsminister var han optaget af en ganske bestemt lille flig af den fysiske planlægning - nemlig egnsudvikling. Man talte dengang om arbejdsløshedsøer, nogle områder med ekstrem høj arbejdsløshed. Dem måtte man med offentlig støtte hjælpe frem. Det var en af Krags mærkesager som ung politiker, men videre kunne han ikke strække sig.

I 1952 kom der en bog af Jørgen Paldam - den senere økonomidirektør hos Urban Hansen i Københavns Kommune. Bogen hed "Planlægning for velfærd". Det er nu svært at finde noget om velfærd i den. Den handler først og fremmest om den økonomiske planlægning under de privatøkonomiske betingelser, som vi på det tidspunkt havde erkendt, vi måtte acceptere som grundlag for økonomisk politik, og så var der forskellige fornuftige betragtninger om socialpolitik, men behovet for fysisk planlægning og landsplanlægning nævnes overhovedet ikke.

I vinteren 1952-53 kørte Krag en socialdemokratisk studiekreds, som talte ca. 20 medlemmer fra partiledelsen og fagbevægelsen samt nogle af os økonomer fra Socialdemokratiet. Nogle af kredsen blev senere ministre, og tre af dem blev statsministre i socialdemokratiske regeringer. Der var koryfæer som Anker Jørgensen, Hans Rasmussen, Kai Lindberg og Kaj Bundvad, fremstående folk fra fagbevægelsen.

Vi havde en række diskussioner, som førte til, at Krag besluttede at udgive en debatbog, hvor vi så videreudviklede vores indlæg til en bog, der hedder "Tidehverv og samfundsorden" i foråret 1954. Der er ikke et eneste bidrag eller bemærkning om fysisk planlægning eller landsplanlægning. Det viser, at det ikke var noget, der var trængt igennem til den socialdemokratiske ledergruppe og heller ikke til tankevirksomheden blandt de iderige unge socialdemokrater. Det synes jeg er en ganske bemærkelsesværdig historisk kendsgerning.

Men så begyndte der at ske noget. I 1955 var jeg inviteret til at holde et indledningsforedrag på Dansk Byplanmøde - vist nok en årlig foreteelse - hvor man havde samlet alle byplanlæggerne fra kommunerne til årsmøde i Vejle.

Jeg holdt et foredrag om de store trafikinvesteringer, hvor jeg prøvede på at gennemgå totaliteten af investeringer, der var oppe til diskussion: Motorveje, jernbaner, flyvepladser osv. Jeg prøvede at sætte det ind i en samfundsøkonomisk sammenhæng i forhold til det samlede investeringsbehov, de samlede opsparingsmuligheder og finansieringsmuligheder og i forhold til

betalingsbalancen.

Dette foredrag var ganske kritisk over for den daværende socialdemokratiske regerings mangel på planlægning i det, den foretog sig i den økonomiske politik. Jeg fik en påtale offentligt. Det overskred grænserne for, hvad en centralt placeret embedsmand kunne tillade sig at sige som offentlig kritik af regeringens politik. Det førte til, at Piet Hein lavede et Gruk i Politiken, hvor der kort og godt stod:

Hr. Ib Schmidt har talt i Vejle,
det er menneskeligt at fejle.

Jeg har ikke fortrudt et ord af, hvad der stod. Jeg læste foredraget sent i går aftes, og jeg må sige, jeg var godt tilfreds med de bemærkninger, jeg gjorde og den kritik af regeringens politik. Jeg understregede behovet for at oprette et specielt forskningsinstitut vedrørende trafikudvikling og et centralt planlægningsorgan vedrørende de trafikøkonomiske spørgsmål. Det kom jo så et par år senere.

Det karakteristiske for denne periode, og det der frem for alt udløste de intensive planlægningsdebatter, var jo ikke hverken politikere eller eksperter: fagfolk på forskellige områder, der havde ideer, de ville realisere. Men det var den udvikling, der skete i samfundet, den voldsomme dynamiske vækstproces, som kom igang med årlige vækstrater på op til 6 % og dermed store strukturændringer, voldsom ekspansion i trafikken og helt klart et behov for at få orienteret sig om, hvad der skete: Hvor går udviklingen hen på forskellige områder, hvad siger prognoserne, hvordan kan man lave prognoser, og hvilke konsekvenser skal vi træffe. Vi må nødvendigvis prøve at få styr på det og lave nogle planer.

En af foregangsmændene, helt uden for det københanske miljø af økonomer og byplanfolk og trafikplanlæggere på Akademiet og Teknisk Højskole, var professor Humlum på Århus Universitets geografiske institut. Han var et meget originalt og konstruktivt tænkende menneske, der udgav en serie skrifter og holdt foredrag med meget flyvske og vidtrækkende synspunkter på den fysiske planlægning. Det var en kraftig udfordring til alle os andre om at tænke tingene igennem.

Humlum er mest kendt for sit forslag til et motorvejssystem - en midtjysk motorvej i stedet for en østjysk, som spøgte i den offentlige planlægning, og så selvfølgelig en motorvej fra København til Esbjerg. Han gik meget vidt i retning af at lave fuldstændig om på landets struktur og byudvikling.

Udviklingen viste, at Humlums prognoser var absolut forkerte. Han regnede f.eks. med, at København, hvis man ikke greb ind, ville udvikle sig til en bebyggelse med 3 millioner indbyggere. Hans forslag var aldeles urealistiske, bl.a. skulle hele centraladministrationen og Folketinget flyttes til Sønderjylland for at skabe et stort nyt centrum, ligesom man i Brasilien havde flyttet hovedstaden fra Rio til Brasilia langt inde i landet.

Det var en periode med voldsom trafikudvikling, byudvikling og erhvervsudvikling. Det var i den fase, at det begyndte at dæmre, at man måtte have en fællesnævner, en samlet ramme, et samlet fundament for disse mange spredte sider af den fysiske planlægning i form af landsplanlægning.

Jeg har ransaget min hukommelse, om jeg kan datere, hvornår man præcist begyndte at tale om landsplanlægning. Jeg tror, det var eksperter i eller omkring Boligministeriet, der startede diskussionen i 1959 eller 1960. Boligministeriet havde dengang en meget forstandig departementschef. Han var jurist - det skal nu ikke komme ham til skade. - Han var lydhør over for disse forskellige ting og var med på tanken om, at man måtte starte en eller anden form for landsplanlægning.

Tilfældigvis var det sådan, at Axel Skalts og jeg havde gået i skole sammen, og vi var gode venner allerede i gymnasietiden. Så vi havde en god kontakt uden for det embedsmæssige og god forståelse med hinanden.

Det lykkedes os i fællesskab at lave en indstilling til regeringens økonomiudvalg om, at der var behov for en systematisk indsats vedrørende landsplanlægning. Det førte så til, at økonomiudvalget besluttede, at de gerne ville have udarbejdet et helt konkret forslag til, hvordan den sag skulle gribes an. Det blev en noget broget affære, for det forudsatte jo, at der kunne etableres enighed mellem de forskellige berørte departementer, hvor situationen traditionelt var den, at i hvert departement sad der en pave, som sagde "Det her er mit område og hold fingrene væk fra det".

Det var Trafikministeriet, Boligministeriet, Indenrigsministeriet og Handelsministeriet osv. Men Skalts og jeg fik indkaldt departementscheferne til en række drøftelser, hvor vi til sidst fik tilvejebragt enighed om en konstruktion, hvor man på kontorchefniveau fik etableret et embedsmandsudvalg med repræsentanter fra de forskellige departementer samt forskellige uafhængige sagkyndige, byplanlæggere og økonomer, der interesserede sig for disse ting.

Der blev oprettet et sekretariat med ca. 30 medarbejdere og med Erik Kaufmann som leder. Der var en interessant ekstraudbygning på udvalget, som havde Vagn Rud Nielsen fra Boligministeriet som formand. Udvalget kunne ikke direkte afgive indstillinger til økonomiudvalget. De skulle passere et specielt departementschefudvalg, så departementscheferne kunne vogte på, at der ikke kom noget frem, der gik deres interesser for nær, og uden at det var forhandlet nøje på plads.

Det blev min opgave at være formand for dette departementschefudvalg. Jeg måtte så prøve at få de forskellige forslag gennem udvalget.

På det tidspunkt kom Kampmann ind i billedet. Jeg har ikke kunnet finde eksempler på, at Kampmann iøvrigt beskæftigede sig med det eller producerede noget til trods for hans gigantiske iderigdom og energi til at drive ting igennem.

Engang i 1961 ønskede Politiken at udgive et særnummer. Jeg tror det hed "Det ny Danmark". På forsiden var der en fin tegning af Bo Bojesen, og en artikel af Kampmann om landsplanlægning. Her blev påpeget et behov for at få koordineret de fysiske planlægningsaktiviteter og få det koordineret med den økonomiske planlægning.

(Kirsten Andersen holder forsiden op) - "Ja, den kunne jeg ikke finde derhjemme" - "På vej mod en

plan" - "Det ny Danmark". *Se ill. nedenfor.*

Der gik Kampmann ind for at fortsætte denne landsplanlægning, men tog en vis reservation fra tanken om en samlet landsplan. Der står i artiklen, at det vil tage mange år at udarbejde et så omfattende værk som en samlet landsplan. Og i løbet af de år vil samfundsudviklingen være gået videre, så planen vil være forældet fra fødslen. Det var måske for nogle ambitiøse landsplanlæggere lidt af en spand koldt vand, men det var synspunktet dengang.

Så vil jeg være ubeskeden nok til at sige, det var ikke statsminister Viggo Kampmann, der havde skrevet den artikel. Han havde fået opfordringen men konstaterede, at det ikke var noget for ham, og han bad mig skrive artiklen. Jeg har stadig det håndskrevne manuskript, som jeg fik renskrevet og vist til Kampmann. Han var hurtiglæser, så på 2 minutter havde han øjet det igennem og skrevet sit navn under og kaldt på sin sekretær: "Send det straks til Politiken". Det var Kampmanns bidrag til diskussionen. *(Latter).*

Tingene gik videre, og der skete det positive, at det trafikøkonomiske udvalg blev nedsat i 1962. Samtidig arbejdede den daværende trekantsregering, hvor Retsforbundet var med, med jordlovsforslag.

Regeringen kaldtes "grundskyldsregeringen". Det var prisen for at få Retsforbundet med til at sikre et regeringsflertal, at man kunne komme med forslag, der i realiteten eksproprierede - inddrog - naturværdierne og værdistigningen på jorden.

Efter lange og besværlige forhandlinger førte det til lovforslag, hvor ét handlede om landsplanlægning: Man skulle mere formelt ved lov fastlægge rammerne for landsplanlægningen. Som bekendt faldt det hele ved en folkeafstemning, hvor folk kunne sige ja eller nej. Det er vi jo efterhånden fortrolige med, hvordan sådan noget foregår, og det var lige så forvirret dengang. Det faldt.

Og så skiltes vandene - ja - jeg kan føle mig fristet til at læse en passage fra november 1963. Efter at de forskellige skærmysler var overstået, holdt jeg et foredrag på Kæmnerforeningens (dvs. kommunaldirektørernes) årsmøde i Horsens:

"Det er nu knap 3 år siden, regeringen nedsatte et landsplanudvalg, og dettes sekretariat har arbejdet flittigt. Det er dog et spørgsmål, om "landsplanen" er rykket nærmere af den grund. Måske tværtom! Realiteten er nok den, at tanken om "landsplanen" bygger på vrangforestillinger, både om hvad man kan og om, hvad man har brug for. Tiden er vist nu inde til at komme ned på jorden og afskrive højtflyvende tanker om en færdigt opstillet landsplan, baseret på en enkel og klar målsætning vedtaget af regering og folketing som fast grundlag for en årrække frem. Det er ikke først og fremmest det, vi har brug for. Det er ikke "landsplanen", der er det centrale, men landsplanlægningen - det

PÅ VEJ MOD EN PLAN

Af STATSMINISTER VIGGO KAMPMANN

Udviklingen presser på. Manglende planlægning betyder stigende besvær og omkostninger for alle

stadigt pågående arbejde opbygget på et nært samarbejde mellem en række statslige og kommunale styrelser."

Det var mere end Kaufmann kunne bære. Han gav klart udtryk for, at det havde været hans ambition at lave denne store forkromede landsplan, som skulle være fundamentet for det hele. Han drog den konsekvens, at han trak sig tilbage som sekretær for landsplanudvalget og som leder af sekretariatet for landsplanlægning. Han gik over til andre aktiviteter.

Jeg var også på det tidspunkt sat til, ved siden af at være chef for det økonomiske sekretariat, at være chef for budgetdepartementet med henblik på at reformere hele det statslige bevillings- og budgetlægningssystem og skabe en offentlig planlægning på budgetområdet. Så min rolle i landsplanlægningen ophørte også.

Hertil vil jeg så føje, at jeg har været levende interesseret i alt det, der foregik vedrørende den fysiske planlægning på forskellige fronter og stærkt engageret i det. Frem for alt må jeg sige, at jeg i den sammenhæng mødte en række fagfolk fra andre områder - nogle af dem er til stede her - som jeg havde et meget givende og udmærket samarbejde med. Det var sagligt givende, for det var på områder, hvor jeg var amatør, og det var personligt givende, fordi det var udmærkede arbejdskammerater.

Min hovedinteresse var, om jeg så må sige, ikke at være instrumentmager. Min interesse var de samfundsmæssige realiteter og få styr på dem, og få fat på alle de redskaber, man kunne bruge i den overordnede styring af det, der foregik i det danske samfund.

Det blev min opgave at sætte skik på hele det forældede bevillings- og budgetlægningssystem. Som I ved, prøvede vi på et tidspunkt at sammenfatte det hele i de to perspektivplaner PP 1 fra 1971 og PP 2 fra 1973. De fik en noget krank skæbne, bl.a. fordi Per Hækkerup som økonomi- og budgetminister engagerede sig stærkt i at leve op til det, der var anbefalet i PP 2. Krag som statsminister følte, at det var noget, der ville give Hækkerup en alt for stærk og fremtrædende position. Så Krag sagde slut! Det vil vi ikke høre tale om.

Det var nok ret tragisk, at Hækkerups udmærkede indsats i det, der hed støvsugerbanden og kulegravsbanden, hvor der virkelig blev gravet ned til realiteterne og kom brede politiske forlig på bordet, blev fejet væk af Krags ambitioner i en anden retning.

Til sidst vil jeg så sammenfatte nogle punkter:

For det første kan jeg sige, at Krag og Kampmann havde ikke nogen særlig heroisk rolle i landsplanlægningen.

For det andet, at danske politikere i almindelighed ikke interesserede sig nævneværdigt for landsplanlægning. Det er der ikke stemmer at hente i. Der kan være stemmer i lokale spørgsmål og stærke følelser kan være oppe i byplanlægning eller andre lokale ting. Men noget så abstrakt som landsplanlægning og andre vidtsvævende planer kan man ikke sælge til vælgerne. Så er det også noget, der rimer dårligt med vores demokratiske system, hvor kortsigtet tænkning er i højsædet, fordi politikerne aldrig ved, hvornår de skal ud og stå til regnskab for vælgerne. Noget der viser sine konsekvenser om 10-15 år, kan man ikke sælge til vælgerne.

Ikke desto mindre er der jo klare behov, men det er så komplicerede sammenhænge, der vil indgå i en samlet planlægning, og det er komplekse og kontroversielle værdier, hvor økonomi er et alt for snævert synspunkt til at være retningsgivende for alle de problemer, der indgår i en landsplanlægning. Økonomien kommer man ikke uden om, men der er så mange andre værdier i vores samfund og for mennesker, som man må tage hensyn til.

Økonomisk planlægning er ikke tilstrækkelig. Vi er nødt til at have den fysiske planlægning og miljøplanlægningen i dag med som vigtige faktorer.

Denne planlægning bliver mere og mere vanskelig, fordi samfundet er så dynamisk, ikke mindst på grund af teknologiudviklingen, men også på grund af de mere åbne grænser. Det er ikke bare et spørgsmål om EU, som faktisk er en detalje. Det er et spørgsmål om, hvad der foregår i Amerika, og frem for alt, hvad der sker i Mellemøsten, illustreret ved oliekrisen. Hvad der foregår i Indien, Kina og Japan bestemmer også i høj grad, hvad der sker her i landet.

Det er blevet en kompliceret verden. Vore egne værdigrundlag er komplicerede og de ydre impulser, der kommer, er uoverskuelige. Der sker stadig noget nyt. Det er en uhyre vanskelig opgave at lave en samlet samfundsplanlægning.

Der er nødvendigt at bruge alle de planlægningsredskaber, der findes, og som efterhånden vil blive udbygget til at orientere sig i udviklingen, prøve at se frem og prøve at koordinere vores dispositioner, der rækker fremad. Så landsplanlægning og alle fysiske planlægninger har fortsat en uhyre central rolle at spille som led i styringsprocesserne.

■ *Erik Ib Schmidt, 1911-1998, departementschef, cand.polit., dr.scient.pol.hc. 1936-46 ansat i Varedirektoratet, 1946-51 i Finansministeriet. 1951-64 chef for Det økonomiske Sekretariat. 1962-75 chef for Budgetdepartementet. 1975-82 arbejdende formand for bestyrelsen for Risø. 1982-84 leder (s.m. Henning Friis) af Egmontfondens fremtidsstudie. 1987-98 leder (s.m. Gunnar Viby Mogensen) af Rockwoolfondens forskningsprojekt Tid og Forbrug mv. Forfatter til en række bøger om politiske og samfundsøkonomiske emner.*
Erik Ib Schmidt tog initiativet til og var ansvarlig for udarbejdelsen af redegørelsen for de storkøbenhavnske trafikproblemer og var blandt initiativtagerne til oprettelse af landsplanudvalget, rådet for kraft- og varmeforsyning, trafikøkonomisk udvalg og forsvarsøkonomisk udvalg; senest var han hovedansvarlig for udarbejdelsen af de to perspektivplanredegørelser PP1 og PP2 i 1971 og 1973.

Paneldebat: Landsplanlægningen set indefra

1. En økonom i landsplanlægningen

ved Carl Jørn Mathiesen

Mine *personlige* erindringer (baseret på dårlig hukommelse) og fortælling om Landsplan-Udvalgets Sekretariat (LPUS) må tage udgangspunkt i *mine oplevelser og holdninger*:

Født i 1922 - klart bevidst om/påvirket af forholdene i 30'erne: Arbejdsløshed, social nød, politisk uro, nazismens gennembrud, borgerkrigen i Spanien (fængsling af "de frivillige"), tyske emigranter, Sovjet-Unionen - og videre af Verdenskrig II, besættelsen, modstandsbevægelsen, løfterne om og kampen for "fuld beskæftigelse" og socialt velfærd som bl.a. udtrykt (i England) af J.M.Keynes og L.Beveridge og (herhjemme) i "Professor-udvalget"s betænkninger (1945) og Socialdemokratiets ("survival-kit"): Fremtidens Danmark (1945). *"Nu-skulle-piben-have-en-anden-lyd"!* Slut med depressioner, arbejdsløshed, social nød osv. Marshallhjælp, "kold krig" og amerikanisering.

1947 cand.polit. Ansat i Skattedepartementet - fra marts 1948 i Boligministeriet (statslån, lejelov, tilsyn med almennyttige boligforetagender, lejetilskud): Altså "systemets" bestræbelser på at skabe beskæftigelse og boliger til rimelige priser. 1957-58 deltager i ministeriets arbejdsgruppe til (på de Radikales foranledning) at påbegynde begrænsningen af det almennyttige byggeris rolle (en socialdemokratisk "bastion") til fordel for markedsstyring og masser af parcelhuse (til det velbjergede borgerskab). Loven herom trådte i kraft foråret 1959 - hvorefter jeg *flyttedes til Kaufmanns gruppe til forberedelse af en "landsplanlægning"* under ministeriets Kommitterede i Byplansager - og kort efter også med en ikke-specificeret "tjeneste" i Egnsplansekretariatet (EPS) under Roy Draiby.

Dér måtte vi så finde ud af, hvad jeg skulle bruges til: fx at støve relevante statistiske oplysninger frem og bearbejde dem til noget, der såvidt muligt gav viden om lokale/regionale forhold. Resultaterne blev af sekretariatets kreative arkitekter omformet til nogle særdeles instruktive - og naturligvis smukke - "Landskort", der også indgik i en lysbilledserie, som vi efterhånden fik udarbejdet.

Men HVORFOR fandt man pludselig - 15 år efter krigsafslutningen og de gyldne løfter til befolkningen - på at iværksætte en "storstilet" (!) sammenfattende fysisk (arealanvendelses-)planlægning?

FORDI (1) der endelig i sidste halvdel af 50'erne kom gang i beskæftigelse, indkomst- og forbrugsudvikling ("forbrugerismen"), der (2) bl.a. førte til "bilismens" indtog og derefter/sideløbende ønsket om at bo mere frit i sit eget hus ("liguster-fascismen"), hvilket igen (3) førte til stor efterspørgsel efter byggegrunde (til både husholdningerne, erhvervslivet ("industrialisering") og det offentlige) med dertil hørende kraftige prisstigninger - osv. OG så (4) fordi nogle fremsynede folk (bl.a. Kaufmann og Edmund Hansen) tog nogle udadvendte initiativer. Se herom *Kirsten Andersen og Erik Kaufmann: De første landsplan-år 1959-64* (1988). Som nr. (5) kan tilføjes protesterne mod "Det Skæve Danmark": Udviklingen fandt især sted omkring Hovedstaden og nogle større byer, men efterlod store dele af landet som "yderområder" (Syd-, Vest- og Nordjylland + vestlige og sydlige Sjælland/Øerne) uden for slaraffenland. Dette førte til en lynhurtig gennemførelse af Egnsudviklingsloven i 1958 (mens et udvalg endnu sad og tyggede på emnet - de blev sure!).

Alt dette førte til, at såvel det politiske som det administrative niveau følte et vist behov for et bedre *overblik* over de voksende økonomiske aktiviteters fysisk/geografiske udslag som grundlag for eventuelle foranstaltninger med det *formål* dels at "rette op på Det Skæve Danmark", dels at bidrage til en optimering af effekten af investeringerne i by- og byggemodning og af lokaliseringen af offentlige anlæg og tiltag.

Efter min (og andres) opfattelse var der dog ingen særlig begejstring for arbejdet i "ministerielle cirkler", som blev repræsenteret ved departementschefer i "Landsplanudvalget" (LPU) med en "føl(ge)gruppe" af lavere placerede embedsmænd. Jeg mener at huske, at det varede længe inden det lykkedes kontorchef Rud Nielsen at få den ansvarlige minister, boligminister Kaj Bundvad, til at se og høre på hvad vi lavede. Egen oplevelse: En sen eftermiddag troppede Rud + Eva Siesby + jeg (Kaufmann må være bortkommet) op hos ministeren for at orientere ham om vore gøremål. Han blev straks afbrudt af en lang personlig telefonsamtale, men betydede os, at vi blot skulle fortsætte beretningen, som han altså så skulle høre med det andet øre! Måske kunne han klare det, men vi kunne ikke! Jeg husker ikke enden på historien - blot en vag erindring om tre ret frustrerede embedsmænd.

I LPU-undergruppen søgte deltagerne mest at vogte på egne grænser og kompetencer; positive bidrag erindrer jeg ikke. Finansministeriet sendte ("ikke en pige" men) en ung begavet fuldmægtig, hvis klare holdning var at al denne planlægning stred mod grundlovens hellige principper om "liberalisme" og privat ejendomsret - og dermed var også talrige socialdemokratiske regeringers politiske bestræbelser og indgreb i markedsøkonomien grundlovsstridige. Hvem mon havde fundet frem til ham - og hvorfor?

En interessant (og for mig fagligt og personligt givtig) del af mit arbejde var at holde foredrag (og skrive) om vort arbejde - bl.a. til nogle "faste kunder": FDBs skolingsprogram og Dansk Kommunalkursus. Et foredrag for Industriforeningen i Næstved havde et interessant forløb: Efter mit (lysbilled)oplæg var der en splendid middag - derefter en (animeret) diskussion,

hvor formanden udbrød: "Indtil i dag har jeg været modstander af planlægning - men nu er jeg tilhænger!!!" Min hovedtese var: Planlægning betyder at tænke sig godt om, før man handler. Det kunne erhvervsdrivende godt forstå. Også at det var en fordel at vide hvor (og hvornår) relevante offentlige anlæg blev udført. Det lagde lidt luft mellem vor planlægning og de russiske Fem-Års-Planer, som stadig blev brugt som polemisk skræmmebillede.

Lidt konklusioner: "Jordlovenes" fald i 1963 var et tilbageslag og tempotab for en overordnet fysisk planlægning. Skønt der var objektive fordele forbundet med disse love, var der kun en begrænset forståelse hos "husstandene" og erhvervslivet (som også havde nogle drastiske teoretiske liberalister til at formulere deres standpunkter i diskussionen). Men især var kommunerne imod enhver indgriben i deres ret til at kæmpe for udvikling af netop deres kommune. "Det kommunale selvstyre" - stammoderen til alle danske hellige køer - blev vogtet med stor nidkærhed. Der blev ikke sat en effektiv stopper for en grådig jordspekulation (med ophævelse af loven om grundstigningsskyld i 1966 opgav man helt ævred) eller for spild af offentlige og private investeringer pga. manglende klare arealplaner.

Det daværende forløb og det videre forløb kan vel anskues som en fortsættelse af den (ælds)gamle kamp mellem "frihed" (liberalisme) for de stærke til at mele egen kage (=rage til sig) og "lighed" (solidaritet) hvor samfundet søges styret, så forholdet mellem den økonomiske/produktive udvikling og det almene velfærd optimeres og der tages hensyn til de svagere. Denne kamp - som også er en moderne klassekamp - bølger stadig frem-og-tilbage (skrevet på Storkonfliktens 10.-dag).

Personligt fik jeg stort udbytte ud af arbejdet: Herlige kolleger og kammerater - inspirerende arbejdsklima - mange nyttige erfaringer og indsigter. Nævnes må: (1) dannelsen af "Yngre Byplanlæggere" i 1960 (YB-60); en selvbestaltet gruppe der arrangerede en række møder med relevante emner og indledere med vidunderlige faglige slagsmål til følge, og (2) deltagelse som instruktør i de tværfaglige "Fælles Byplankurser" for studerende fra forskellige studieretninger. Alt dette noterede jeg senere i mit "curriculum vitae", som gjorde det muligt at forlade ministeriet i 1965 for at bruge resten af mit arbejdsliv i andre sammenhænge på samfundsmæssige analyser, planlægning, udvikling og administration, herunder 15 ophold i ni forskellige ulande. Noget mere afvekslende end 40 år i Boligministeriet.

TAK FOR DET!

PS: Det kunne være en interessant tværfaglig studieopgave at se på NUTIDENS jordpriser, arealanvendelse, reguleringer osv. i lyset af FORTIDENS bestræbelser.

■ *Carl Jørn Mathiesen, f. 1922. Cand. polit. 1947. Boligministeriet 1948-65 (boligfinansiering, tilsyn m. almennyttige boligforetagender, huslejetilskud, lovforberedelse, udvalgssekretær, Landsplansekretariatet, Egnsplansekretariatet). 1966-74: Hoff & Overgaard, Planlægningskonsulenter (arbejde i Danmark og u-lande med bl.a. trafik- og udviklingsplanlægning, cost-benefit-analyser af off. investeringer, byfornyelse mv.). 1975-83: Københavns Amtskommune (Økonomisk Sekretariat, bl.a. sygehusplanlægning, udenlandske lån). 1984-85: Project advisor i Bank Indonesia, Jakarta (iværksætter-lån til småvirksomheder). 1986-90: Free-lance konsulent med arbejde for forskellige danske virksomheder og DANIDA. Har virket i ni forskellige ulande i 15 udsendelser (Sydamerika, Mellemamerika, Afrika, Mellemøsten, Sydøstasien). 1990- Frivilligt socialt arbejde i ældreråd og ældreorganisationer.*

2. En geograf i landsplanlægningen

ved Sven Illeris

Denne beretning handler om arbejdet i Erik Kaufmanns gruppe hos Boligministeriets Kommitterede i Byplansager fra 1959, som efter Landsplanudvalgets oprettelse i 1961 fortsatte som dets sekretariat.

Egnsudviklingsloven og Kaufmanns gruppe

Da egnsudviklingsloven var blevet vedtaget i 1958 og dens administration henlagt under et Egnsudviklingsråd i Handelsministeriet, erkendte man dersteds at man faktisk ikke vidste meget om det loven drejede sig om: At få gang i erhvervsudviklingen i egne, den hidtil var gået uden om. Hvor i landet var disse egne, hvad var problemerne og deres årsager, hvor lå der nogle muligheder? Man kiggede sig klogeligt om i centraladministrationen og indledte et samarbejde med Boligministeriets Kommitterede i Byplansager, hvor man jo havde et dybtgående kendskab til de enkelte byer og var begyndt at tænke over det ønskelige i en samlet egnsplanlægning, også uden for byudviklingsplanområderne.

Den drivende i disse overvejelser hos den kommitterede var ingeniør Erik Kaufmann Rasmussen (det sidste navn droppede han siden). Han blev sat på opgaven med at støtte Handelsministeriet sammen med økonomen Carl Jørn Mathiesen, arkitekt Vagn Lykke Pedersen og stud.polit. Willy G. Sørensen. Gruppen søgte også en geograf, og da der i hine tider ingen færdiguddannet var på markedet, blev jeg - skønt endnu kun studerende - ansat.

Gruppen angreb i første omgang sin opgave ved analyser af befolknings- og erhvervsudviklingen og af byernes udviklingsproblemer i de dele af landet, som egnsudviklingsloven især sigtede på. De byggede på tilgængelig statistik, på oplysninger i den kommitteredes sager, og på møder med nøglepersoner i de pågældende landsdele. Den første rapport handlede om Tønder amt (1959), den næste om Hjørring og Thisted amter (1960). Stoffet til Viborg amt blev også indsamlet, og nogle forberedende øvelser i Ringkøbing amt gjort, men p.gr.a. mere presserende opgaver blev disse rapporter aldrig skrevet færdig.

I de følgende år blev gruppen hurtigt forøget. Det er uoverkommeligt at nævne alle der har været med i den, men markante navne i begyndelsen af 1960erne var arkitekt Kirsten Andersen, ingeniør Mogens Biilmann samt økonomerne Anders Svarre og Søren B. Jensen. I øvrigt var det en tid med stor mangel på "eksperter", man tog hvad man kunne få, og nogle meget eksotiske personer røg ind og ud af gruppen. Vi var heldige med at få dygtige sekretærer, tegnere og studenterassistenter. Vi måtte en overgang rykke ud af den kommitteredes lokaler på Holbergsgade 23 og over på Østergade 16, men da tredjesalen på Holbergsgade 23 i 1963 blev befriet for Finansministeriet, blev den vores adresse lige til Miljøministeriets dannelse i 1973.

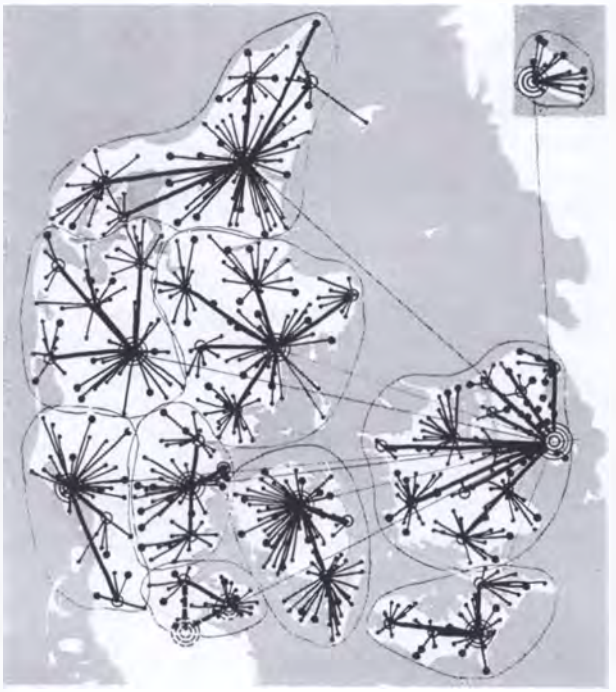
Stjernebyskitsen, Humlums midtjyske motorvej og Byplanlaboratoriets landsplanlægningsudvalg

Udviklingen gik hurtigt i disse år, og til kravet om "egnsudvikling" fra sidste halvdel af 1950erne kom snart et nyt, "landsplanlægning". Kaufmann var selv medvirkende hertil, da han i Byplan i 1959 for egen regning lancerede en landsplanhypotese i form af en "stjernebydannelse". Forslaget havde til formål at undgå "spild gennem spredte udviklingsbestræbelser" og opnå fordele ved "at samordne de spredte udviklingsbestræbelser landet over i nogle enkelte kraftcentre, og rette denne kraft ind på en måde, der ikke strider mod den generelle udvikling, storbyudviklingen, men tværtimod følger den nogenlunde....".

Citatet viser en tro på, at store byer nødvendigvis måtte blive endnu større, og en tillid til vækstcentre. Disse opfattelser var Kaufmann langt fra alene om - han var tværtimod den der fik formuleret hvad de allerfleste planlæggere mente.

Artiklen var ledsaget af tegningen herunder. I den ledsagende tekst siges bl.a.: "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 by-forbund - vil netop bevirke at de fleste af regionens beboere og virksomheder *derfra hvor de er* får let adgang til den størst mulige samling af de bygoder, der efterstræbes". Målsætningen om tilgængelighed til service var altså også væsentlig i Kaufmanns stjernesystem.

Set i tilbageblik fik stjernebyskitsen stor indflydelse. Bymønstret i den første miljøministerielle landsplanredegørelse (1975) og de første regionplaner bygger i høj grad på den, omend med den vigtige modifikation



at målsætningen blev forskudt fra at lægge hovedvæg ten på vækstcenter-funktionen til befolkningens betjening med service.

Mindst lige så medvirkende til interessen for landsplanlægning var den århusianske geografiprofessor Johannes Humlum, som i efteråret 1959 i Politiken begyndte at skrive artikler og kronikker om emnet. Hans hovedidé, fremsat i januar 1960, var en decentralisering af den danske befolknings- og erhvervsudvikling fra København, især til Midt- og Vestjylland. Midlet dertil skulle være at lægge den kommende jyske nord-syd motorvej midt gennem halvøen og ikke ved de store østjyske byer. Forslaget *(herover)* blev garneret med nogle enorme, ikke nærmere beskrevne "industriregioner" samt efterhånden med lufthavne, universiteter mv. Derudover kom Humlum ind på alt mellem himmel og jord - f.eks. hvilke luftfartsselskaber SAS burde samarbejde med.

Indlæggene var velformede og polemiske og slog igennem i den offentlige debat i en sådan grad, at jeg selv adskillige år senere ikke kunne fortælle ikke-fagfolk at jeg var geograf uden at få svaret "nå - ligesom Humlum".

Det er ikke helt klart hvad der fik denne specialist i kunstvandingslandbrug i Mellemøsten, der indtil da fredeligt havde siddet sammen med et par medarbejdere klemt inde i et par små rum på Århus Universitet, til at kaste sig over landsplanlægning i Danmark. I forordet til sin uglebog "Landsplanlægning i Danmark" nævner han at byplanjournalisten Knud Bidstrup "tirrede mig frem". Jeg tror at hovedmotivet ligger i følgende linier om geograferne i hans første artikel i Politiken: "Vi, når det gælder de bevilgende myndigheders bevågenhed, er stedbørn i en grad, som kunne tage modet fra de mest hårdhudede". Som institutleder søgte han formodentlig et emne, der kunne skaffe faget flere penge.

I det følgende vil jeg gøre rede for debatten om Humlum, selv om jeg dermed kommer forud for de øvrige begivenheder i 1960. Jeg skal ikke foregive at være neutral. Jeg var og er uenig i mange af Humlums synspunkter, og jeg var ansat i en institution, som han angreb med et ordvalg der var hinsides al anstændighed. Jeg tillader mig dette partsindlæg, fordi Arne Gaardmand i flere bøger (bl.a. "Plan og politik", 1980) har forsvaret Humlum i væsentlige spørgsmål med argumenter, som jeg ikke synes bør stå uimodsagt.

Jeg kan give Gaardmand ret i at det var godt at Humlum bidrog til at få diskussionen udbredt i offentligheden. Jeg kan også give ham ret i det positive ved at Humlum - i modsætning til mange planlæggere, især vejplanlæggerne - var programmatisk, dvs krævede at det offentlige først skulle opstille sine mål, og så bruge de konkrete tiltag som f.eks. motorvejsplaceringen til at realisere målene, i stedet for passivt at "følge udviklingen".

Når mange andre planlæggere - ved det store motorvejsmøde i Herning i januar 1963 f.eks. Peter Bredsdorff - og også jeg var kritiske over for Humlum, var det ikke fordi vi var imod programmatisk planlægning, men fordi han simpelthen vidste for lidt om konsekvenserne af de tiltag han foreslog; f.eks. om en midtjysk motorvej overhovedet ville fremme en midt- og vestjysk befolknings- og erhvervsudvikling nævneværdigt.

Humlum forsøgte ganske vist i en artikel i 1962 at inddrage amerikanske erfaringer til støtte for sin påstand. Men den udgør en besynderlig læsning, idet eksemplerne er irrelevante i forhold til problemstillingen. De fleste handler om effekten af at bygge motorveje i byregioner, hvor det gamle vejnet er helt utilstrækkeligt i forhold til trafikmængden - hvilket ikke just var tilfældet i Midt- og Vestjylland.

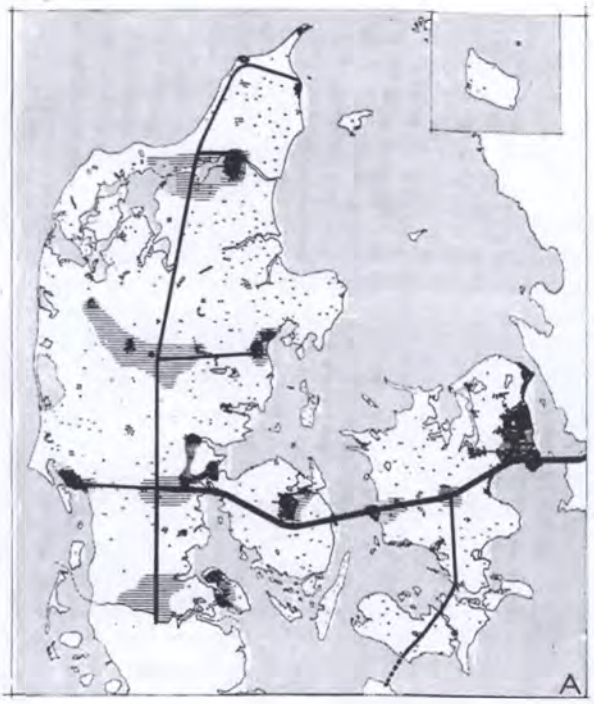
Også andre af Humlums argumenter er klart uholdbare, f.eks. at motorveje kun skal betjene fjerntrafik, og at friholdelse af god landbrugsjord er en afgørende faktor.

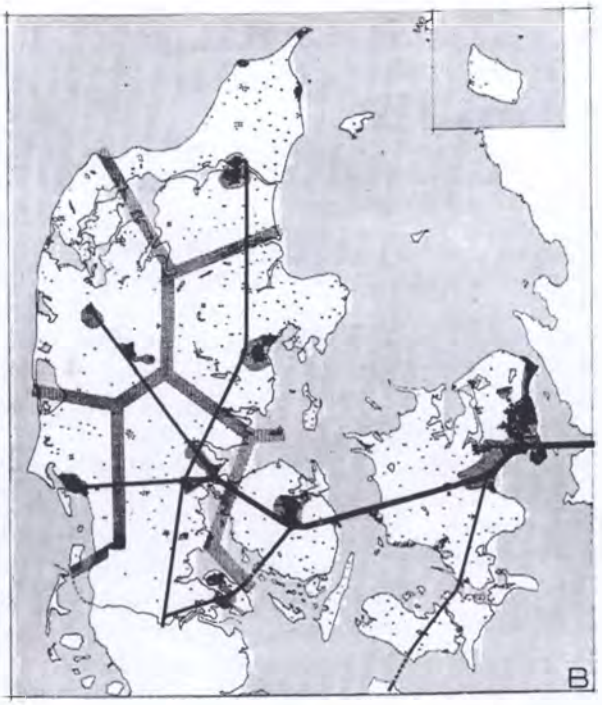
Hans indlæg mod Landsplanudvalgets "Zoneplan 1992" - som jeg vender tilbage til - var fulde af fejl, som det blev påvist i svarene fra udvalgets formand Vagn Rud Nielsen og geografisk sagkyndige Kristian Antonsen i "Zoneplankommentarer", Landsplanudvalgets Sekretariat 1964. Der var ikke megen respekt for ham i professionelle kredse.

I øvrigt mener jeg at Humlums appel til offentligheden var en rent taktisk manøvre. Det centrale for ham, ikke alene i den midtjyske motorvejssag, men også i kunstvandings- og vandforsyningssager i så forskellige samfund som USA og Kina, var at når man havde et eller andet teknisk rationelt projekt, så skulle man gennemføre det uden hensyn til andre momenter.

Folketinget besluttede sig i 1965 for den østjyske motorvej. Det tætbefolkede Østjylland havde jo flere folketingsmedlemmer end Midt- og Vestjylland. Den er blevet bygget. Og alligevel har Midt- og Vestjylland oplevet en stor befolknings- og erhvervstilvækst, mens Hovedstaden har stagneret.

Tilbage til 1960: Humlums artikler fik gang i debatten. Dansk Byplanlaboratorium og Jysk Byplanråd skyndte sig og nedsatte i februar 1960 et landsplanlægningsudvalg med Peter Bredsdorff som formand og bl.a. Kaufmann og Humlum som medlemmer - vist nærmest i håb om at få sidstnævntes energi kanaliseret



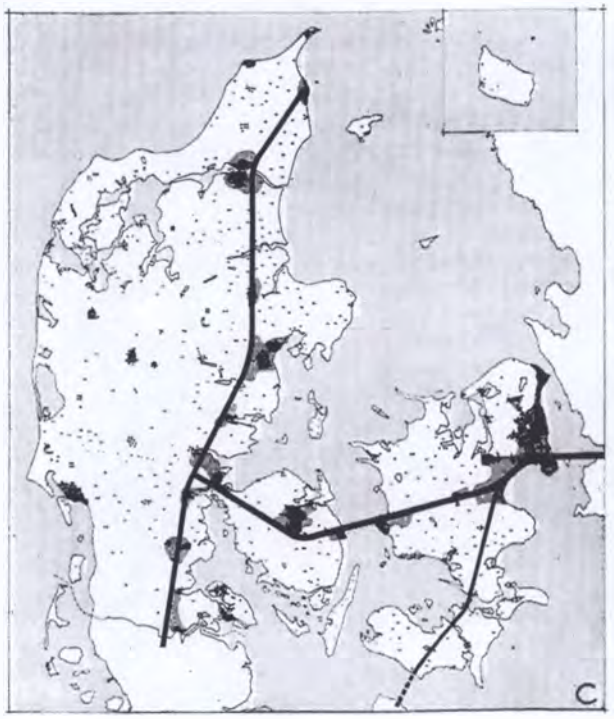


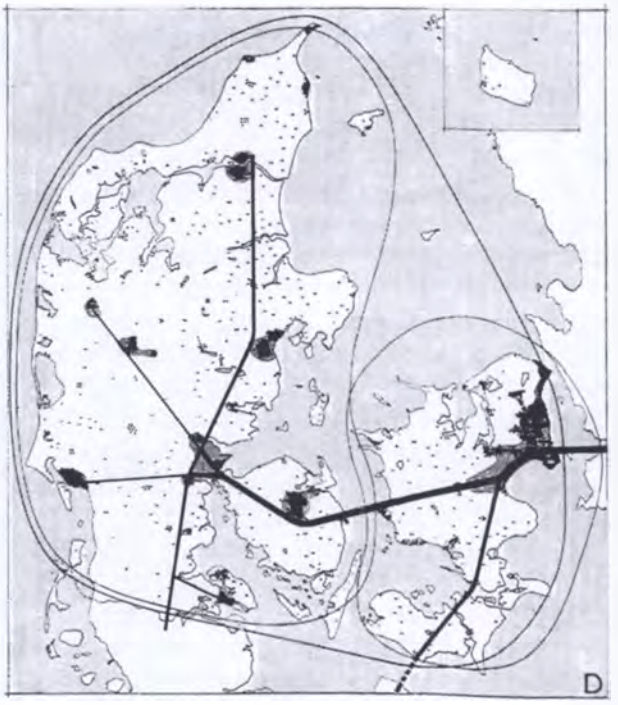
ind i mere konstruktive baner. Jeg fik lov at komme med som vandbærer. Udvalget offentliggjorde sin beretning i Byplan i 1961. Den illustrerer 4 mulige landsplanmål v.hj.a. modificerede udgaver af Kauf manns stjernebyskitse, Humlums midtjyske motorvej, de københavnske egnsplanlæggeres "store H" samt tanken om "Trekantbyen" som vestdansk storby *(tegningerne på denne side)*.

Landsplanudvalget og sekretariatet

I mellemtiden havde udviklingen overhalet Byplanlaboratoriets udvalg. Kontakten mellem Handelsministeriet og Boligministeriet betød at embedsmændene begyndte at snakke om at de statslige tiltag, der havde klar betydning for egnsudviklingen - f.eks. store trafikanlæg og højere læreanstalter - burde koordineres i en samlet planlægning. De tog i efteråret 1960 kontakt med embedsmændene i de relevante ministerier, og efter nogle møder henvendte denne kreds sig til statsminister Viggo Kampmann og foreslog ham at undersøge behovet for en landsplanlægning. Kampmann svarede med at udbede sig en indstilling om hvordan det kunne gøres. I december 1960 blev indstillingen afgivet af de pågældende departementschefer, og d. 8. juni 1961 nedsatte regeringen Landsplanudvalget. (Den ovenstående fremstilling er hentet fra Landsplansekretariatets "Landsplanlægning. Status og fremtidsperspektiver" fra 1970 - Erik Ib Schmidt nævner i sit indlæg, hvordan processen tog sig ud fra hans vinkel).

Udvalgets kommissorium sætter i overensstemmelse med de ovennævnte hensigter koordineringen i centrum (og meget mindre de opgaver det faktisk tog op): "Regeringen har besluttet at oprette særligt organ vedrørende landsplanlægning med henblik på at





tilvejebringe faste retningslinier for placeringen af sådanne investeringer, som er af væsentlig betydning for virksomhedernes lokalisering og den fremtidige bydannelse".

Udvalget kom til at bestå af kontorchefer fra 13 ministerier og styrelser, med Vagn Rud Nielsen fra Boligministeriet som formand. Hertil kom arkitekt Peter Bredsdorff, økonom-geografen Kristian Antonsen og økonomen Vagn Madsen som rådgivende medlemmer. Principielle og tværgående indstillinger skulle afgives til et overudvalg af departementschefer fra de samme ministerier, med Erik Ib Schmidt fra Finansministeriet som formand, og først dette kunne indstille til regeringens økonomiudvalg.

Til Landsplanudvalget blev knyttet et sekretariat, som blev Kaufmanns gruppe fra den kommitterede. Det blev efterhånden ret stort - Kaufmann har i 1966 opgjort det til 13 akademiker-hovedstillinger plus nogle formiddagsfolk - og var udpræget tværfagligt. Til Landsplanudvalgets første møde samlede vi alt materiale og alle overvejelser med større eller mindre relevans for udvalget. Derefter fik vi rigeligt at gøre, især med de undersøgelser som var pålagt udvalget - der var jo ikke nogen der vidste ret meget om disse spørgsmål i forvejen. Vi skulle også lave oplæg til politiske beslutninger, men dette forberedelsesarbejde gik trægt, som jeg senere skal komme tilbage til. Endelig skulle vi medvirke til at koordinere alle disse ministerier; det gav en stor kontaktflade, men som bekendt er folk sjældent glade for at lade sig koordinere.

Alt i alt var "LPUS" imidlertid en spændende arbejdsplads, de fleste medarbejdere var opfyldt af pionerånd, vi fik et vist ry for utraditionelle tilgange, og kammeratskabet var godt.

Zoneplan 1962

Problemerne skiftede hurtigt karakter i disse år med kraftig økonomisk vækst. 1950ernes arbejdsløshed forsvandt som dug for solen, og industrien voksede hastigt i egnsudviklingsområderne. Til gengæld trængte andre problemer sig på: Folk anskaffede sig parcelhuse, sommerhuse og biler, og bebyggelsen bredte sig ud i det åbne land, som hurtigt blev mindre åbent. Desuden truede den spredte bebyggelse med at gøre vejnet og vand-, kloak- og el-ledningerne alt for dyre. Byreguleringsloven var ikke længere tilstrækkelig til at forhindre dette.

Landsplanudvalget tog derfor fat i andre spørgsmål end dem, der var forudset i kommissoriet, og udsendte den såkaldte "Zoneplan 1962 for Danmark". Det var ikke nogen vedtaget plan, men snarere et budskab fra embedsmænd til politikere og samfund om at stoppe bebyggelsens spredning. Det blev illustreret ved hjælp af skematiske zoner for by- og industriudvikling uden om alle små og store byer. Inden for disse zoner skulle man planlægge nærmere, sagde Landsplanudvalget, udenfor i "grønne" zoner burde by- og industriudvikling forhindres *(ill. til højre)*.

Set i bakspejlet tror jeg ikke at det var nogen god måde at kommunikere dette budskab på at kalde det en "plan" og illustrere det på denne konkrete måde, hvor enhver jordejer kunne se om hans ejendom måtte bebygges eller ej. Vi havde et farligt hyr med at forklare folk at signaturerne var skematiske og ikke ment så bogstaveligt.

Embedsmændene var imidlertid forud for deres tid ved at indstille at Zoneplan 1962 blev offentliggjort og sendt til udtalelse, ikke alene til myndigheder og organisationer, men enhver borger kunne ytre sig. Blandt de mange udtalelser var et voldsomt angreb fra Humlum, offentliggjort i dagspressen 2. juledag, hvor der ikke var andre nyheder at konkurrere med. Vi måtte bruge juleferien til i al hast at få skrevet en modargumentation sammen.

Jeg var ikke med til at udarbejde Zoneplan 1962 - jeg læste til eksamen, og blev derefter fast ansat i Landsplansekretariatet.

Jordlovsafstemningen og derefter

Tankerne i Zoneplan 1962 kom i høj grad til at påvirke den socialdemokratisk-radikale regerings forslag til ny planlove i 1963, den såkaldte jordlovsbuket. Som bekendt krævede oppositionen i henhold til en endnu ubenyttet grundlovsparagraf folkeafstemning om jordlovene, regeringen fremlagde sin sag dilettantisk og led et knusende nederlag.

Jordlovsafstemningen gjorde i en årrække fysisk planlægning politisk tabu på en måde, man skal have oplevet for at kunne forstå.

Kaufmann forsøgte imidlertid i efteråret 1963 at komme videre ved at sammenfatte den viden, sekretariatet havde oparbejdet, og diskutere en række landsplanskitser i en rapport kaldet "Landsplanmålene". Dens konklusion var et skitseforslag til en plan, der stort set byggede videre på stjernebytankerne.

Mine interne kommentarer fra dengang viser, at jeg har syntes at rapporten var for løst underbygget - både hvad angik viden om kræfter og bindinger og hvad

Zone 1: by- og industriudviklingsområder
Zone 2: interesseområder for by- og industriudvikling
Zone 3: interesseområder for sommerhusbebyggelse og fredning
Zone 4: rene landbrugsområder

angik styringsmidlerne. Vi kunne ikke fra Landsplanudvalgets og sekretariatets side fortsætte med de flotte frihåndstegninger af alle de måder, man kunne indrette landet på, som om det var et hus der skulle bygges på en nyudstukket byggegrund, og som om vi var en bygherre der selv kunne bestemme det hele.

Schmidt tog i et foredrag i Kæmnerforeningen i november 1963 (optrykt i en bog fra 1968) afstand fra hvad han kaldte "store og heroiske principbeslutninger" såsom Humlums og Kaufmanns landsplanmodeller og Zoneplanen. I stedet opfordrede han os til at "komme ned på jorden og afskrive højtflyvende tanker om en færdigt opstillet landsplan" og til snarere at dyrke en løbende landsplanlægning baseret på et mere solidt vidensgrundlag, og til i øvrigt at overlade mest muligt til kommuner og amter.

Kaufmann valgte ved udgangen af 1963 at forlade Landsplansekretariatet og blive forsker ved Statens Byggeforskningsinstitut. I en senere erindrings-samtale med Kirsten Andersen siger han at han opgav p.gr.a. regeringens og embedsmændenes lammelse efter jordlovsafstemningen. Men Schmidts kritik har vel også spillet ind.

Det vil være naturligt at stoppe beretningen ved dette tidspunkt. Lad mig blot nævne at Kristian Antonsen blev ny chef for Landsplansekretariatet og kasserede Kaufmanns rapport. Men planlægning forblev politisk tabu, og også Antonsen forlod posten i efteråret 1966 og smækkede med døren: I et interview i Information kritiserede han både politikerne og Landsplanudvalget, hvis sammensætning af kontorchefer umuliggjorde koordinationsopgaven: På dette niveau sad hvert medlem kun og passede på ikke at give indflydelse fra sig, for ikke at få skænd af sin chef når han kom hjem. Andre af de mere utålmodige sjæle i Landsplansekretariatet søgte også bort. Anders Svarre blev de facto chef for os, som holdt fast.

Landsplanudvalget gav et sidste livstegn fra sig med rapporten "Regioninddeling og regionplanlægning" (1966), men blev derefter ikke indkaldt. Og Vagn Rud Nielsen resolverede i en årrække at det ikke var opportunt at offentliggøre sekretariatets forsøg på politiske oplæg, f.eks. blev en færdig rapport om Hovedstadens vækst lagt på hylden.

Til gengæld kom undersøgelsesvirksomheden til at fylde mer. Lad mig fra første halvdel af 1960erne blot nævne Kirsten Andersens udredning af mulighederne for at bygge en ny by i "Trekantby"-området og Mogens Biilmanns om adgangen til byernes service. Selv opdagede jeg at de store byers vækst begyndte at svækkes - hvilket bragte mig i polemik med kolleger som ikke brød sig om at blive forstyrret i deres tilvante opfattelser. Og jeg kortlagde den store pendling fra land til by - et nyt fænomen efter at folk havde fået bil. Landsplansekretariatet var, da computerne i disse år kom frem, blandt de første til at se mulighederne heri, det bestilte en edb-virksomhed til at kortlægge befolkningsudviklingen i alle landets byer. Men vi var også så velfunderede at vi, da kortene var trykt og ankom, straks så at de var fulde af fejl - de havde en fejlprocent på 80! I mange år derefter brugte vi bagsiden af de makulerede kort til notesblokke.

Undersøgelsesvirksomheden betød at vi var væsentligt bedre klædt på, da planlægning igen omkring 1969 kom højt på den politiske dagsorden.

Henvisninger:

- Andersen, K. og Kaufmann, E.: De første landsplan-år 1959-64. Dansk Byplanlaboratorium, Byplanhistoriske noter 17. 1988.
- Bidstrup, K. & Kaufmann, E.: Danmark under forvandling. Danmarks Radios grundbøger/Fremad, 1963.
- Biilmann, M.: Adgang for alle til byen. Byplan 89, 1964, s. 1-14.
- Boligministeriets kommitterede i byplansager: Tønder amt. 1959.
- Boligministeriets kommitterede i byplansager: Hjørring og Thisted amter. 1960.
- Dansk Byplanlaboratorium og Jysk Byplanråds udvalg vedr. landsplanlægning: Målene for en dansk landsplan. Byplan 75/76, 1961, s. 152-162.
- Gaardmand, A.: Plan og politik. Hans Reitzel, 1980.
- Gaardmand, A.: Dansk byplanlægning 1938-1992. Arkitektens forlag, 1993.
- Humlum, J.: Landsplanlægning i Danmark. Gyldendal, 1961.
- Humlum, J.: Motorveje og industrispredning. Kulturgeografi 80, 1962, s. 209-234.
- Illeris, S.: Spredning af befolkning, erhverv og byggeri 1955-64. Byplan 100, 1965, s. 141-160.
- Illeris, S.: Bymønstrets planlægning 1959-1979. Byplan 3, 1983, s. 82-87.
- Kaufmann Rasmussen, E.: En landsplan-hypotese. Byplan 65, 1959, s. 124-128.
- Kaufmann, E.: 27 slags planer: Oversigt over og kritisk analyse af den offentlige fysiske planlægning i Danmark. Statens Byggeforskningsinstitut, 1966.
- Landsplanudvalget: Zoneplan 1962 for Danmark.
- Landsplanudvalget: Regioninddeling og regionplanlægning. 1966.
- Landsplanudvalgets sekretariat: En ny by? 1963.
- Landsplanudvalgets sekretariat: Zoneplankommentarer. 1964.
- Landsplanudvalgets sekretariat: Danske pendlingsundersøgelser. 1965.
- Landsplanudvalgets sekretariat: Landsplanlægning, status og fremtidsperspektiver. 1970.
- Miljøministeriet: Landsplanredegørelse 1975.
- Schmidt, E. I.: Offentlig administration og planlægning. Gyldendal, 1968.

■ *Sven Illeris, f. 1936. Professor. Mag.scient i geografi 1962. Dr.scient. 1988 på afhandlingen "Byer og service". Studenteransættelse ved Boligministeriets Kommitterede i Byplansager 1959. Ansat ved Landsplanudvalgets Sekretariat (senere Planstyrelsen) 1962. Forskningsleder ved Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut 1979. Udlånt til Europa-Kommissionen 1984-86. Professor i geografi ved Roskilde Universitetscenter 1989. Redaktør af "Byplan" 1967- 83.*

Arbejdsområder: Lokalisering af service, regional udvikling og regionalpolitik, Danmarks bymønster, Københavns planlægning.

Kommentar

Johan Garde ønskede at supplere Erik Ib Schmidts historiske gennemgang med et par bemærkninger fremsat af Garde som jurist - med interesse som sådan for, hvad der til enhver tid *gælder*. Det var væsentligt, at der til Fingerplanen knyttedes en brugbar lovgivning, hvilket skete ved byreguleringsloven.

Schmidt nævnte forekomsten til tider af væsentlige initiativer taget af tjenestemænd, uden politikerdækning. Byreguleringsloven er et godt eksempel på et sådant initiativ. Daværende kontorchef i Statens Bygningsdirektorat, Boligministeriets forgænger, *A. M. Wamberg* (senere amtmand i Vejle) spillede her en fremtrædende rolle. Rud Nielsen, der var i Wambergs kontor, kom med en korrespondance fra - såvidt huskes - vestkommunerne i Københavns omegn og amtsrådet, vist en korrespondance, som Rud Nielsen kendte som "halvdagsmand" hos den kommitterede i byplansager. Wamberg reagerede på den måde, at han i kontoret igangsatte et arbejde (en studiekreds), uden at prøve at få direktørens indforståelse, endsige ministerens. Tiden var efteråret 1947, hvor ministeriet Knud Kristensen sang på sit sidste vers.

Wamberg lagde til grund, at der hurtigt kunne ventes valg og en socialdemokratisk regering, som ville oprette et boligministerium, i første række til at bedre organiseringen af byggeriet - men spørgsmålet om byudviklingen, specielt i Københavnsegnen, var så væsentligt, at det nye ministerium hurtigt burde være rustet til at prøve at klare også dette spørgsmål. Garde huskede møde(r) med Peter Bredsdorff.

Garde huskede, hvor forbløffede, og noget imponerede, det nye lederhold, Kjærbøl og Skalts, var over straks ved ankomsten til det nye ministeriums kontorer i bygningsdirektoratet i Slotsholmsgade at blive præsenteret for et lovudkast - om problemer, som de to ikke kendte og var ganske uforberedt på, men nu hurtigt tog op. En jurist, Wamberg, spillede altså her en betydningsfuld rolle ved siden af planlæggerne.

Garde benyttede lejligheden til at nævne en anden jurists store betydning på planområdet, nemlig den nylig afdøde *professor Bent Christensen*. Bent Christensen var medlem af Kulturministeriets naturfredningskommission og var den, der skrev de afgørende afsnit i kommissionens betænkning 1 om de problemer, der skulle løses ved det, der blev zoneloven. Bent Christensens analyser bl.a. af de dengang så aktuelle erstatningsspørgsmål var afgørende for denne lov, hvis gennemførelse derpå i høj grad skyldtes Rud Nielsens "drive".

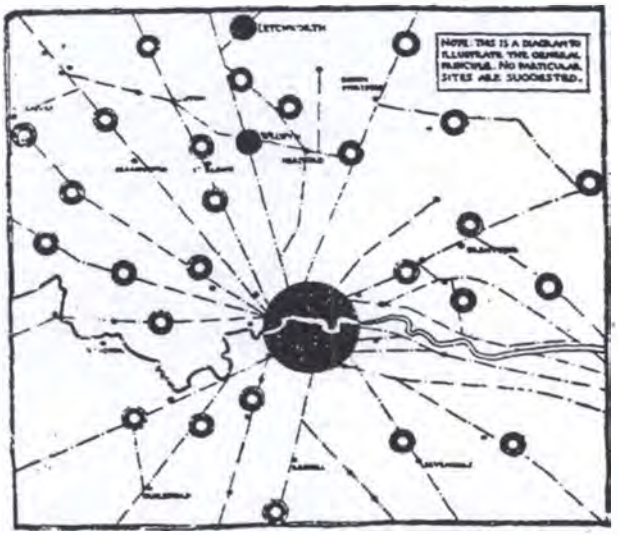
Garde var glad for at få lejlighed til at nævne disse to juristers indsats - og benyttede iøvrigt lejligheden til også at nævne, at han opfattede Illeris' fremstilling vedr. landsplanlægningen som ganske dækkende for egne ikke formulerede tanker.

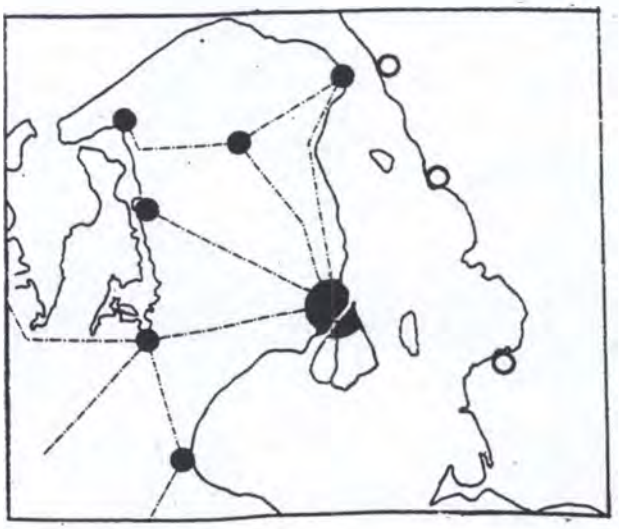
Landsplanlægningen belyst ved de store regionplanskitser:

1. Øresundsbyen - *og* Principskitsen, "På vej vestpå"

ved Kristian Larsen

Sommer var det i et hjørne af landet, to travle ministre blev kølet i vandet.





Nu er byplanhistorie jo andet end snak og billeder på en væg. Det er også lugt af røg. Jeg har taget en stor cigar med. Hvorfor har jeg nu det? Jo da jeg startede i sin tid, kunne man ikke komme ind i et lokale uden at være bevæbnet med skarpe albuer til at skære sig igennem røgmasserne. Der lærte jeg at ryge cigarer, for der vandrede altid en kæmpekasse rundt, som man kunne tage af.

Når jeg overhovedet overlevede og kom videre, er det, fordi jeg er af proletarslægt. Mine forfædre har i flere generationer arbejdet på tobaksfabrikker. I skal ikke være bange. Jeg lægger cigaren om et øjeblik, men det har betydning for mit første billede - Kampmann og Bomholt i vandet med store cigarer -

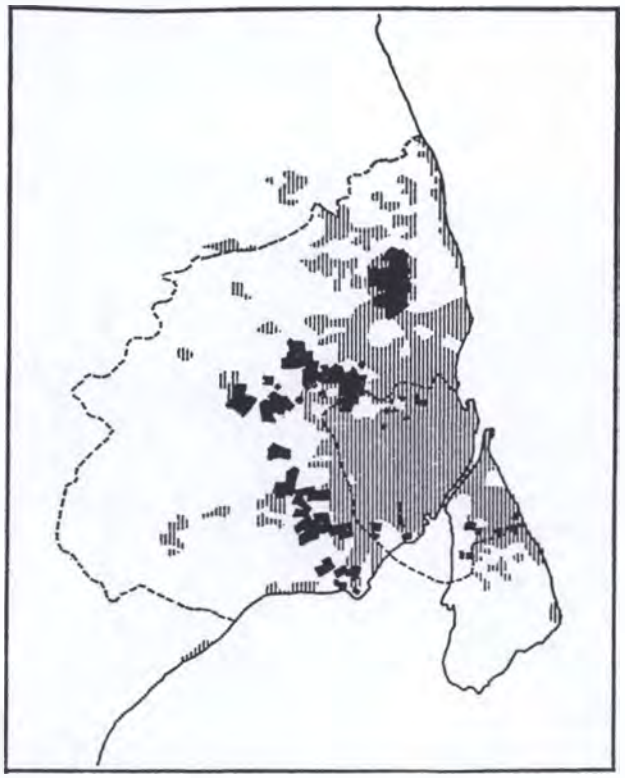
Se det var i 1958, og da startede jeg på egnsplanen under ledelse af Roy Draiby.

Den københavnske egnsplanlægning begyndte lige efter krigen. Man var inspireret af den londonske regionplan, og en af de første ideer var derfor, at sådan en måtte vi også have. Man kunne som i London stoppe den centrale byvækst med et "grønt bælte" og i stedet udvikle provinsbyringen à la planetbyer. Men det lyttede det nye kontor ikke til. De lyttede heller ikke til Råvad, som allerede i 1929 - lige hjemvendt fra Chicago, hvor han arbejdede som arkitekt - kom med en Københavnsplan.

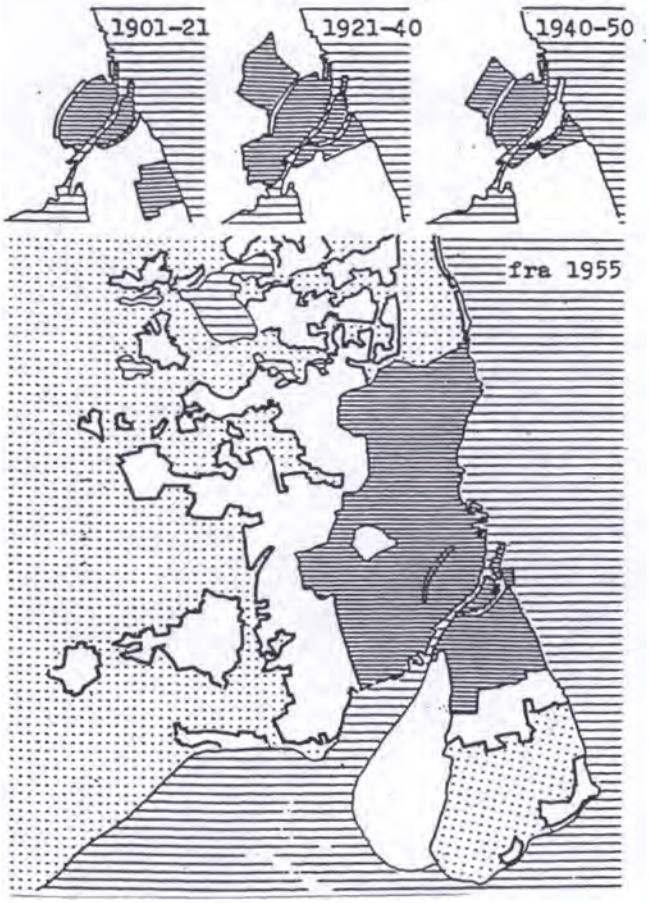
Her kom han og fortalte, hvordan man skulle gro ud af trafikmylderets rædsler i de indre bydele ved at lade byen ekspandere med et arealmæssigt mangedoblet City. Ham lyttede man heller ikke til.

Man lavede noget andet. Man lavede Fingerplanen. Det rationelle bag den var DSBs planer om S-togs linierne og Københavns Kommunes jordbesiddelser. Da flere af de ledende medarbejdere var udlånt fra Københavns Kommune, så var der en ret nøje sammenhæng. Ingen store drømme, men ned på jorden. Igang med kommunens ejendomme og statens S-tog. Det blev til Fingerplanen.

Men det varede kun kort, selvom nogen siger, den gælder endnu. Det er det rene sludder. Sagen er den, at i løbet af få år var der ingen bukser af det skind. En af de væsentligste grunde var, at først City, så brokvartererne og resten af kommunen fik faldende folketal. Det havde man ikke regnet med.



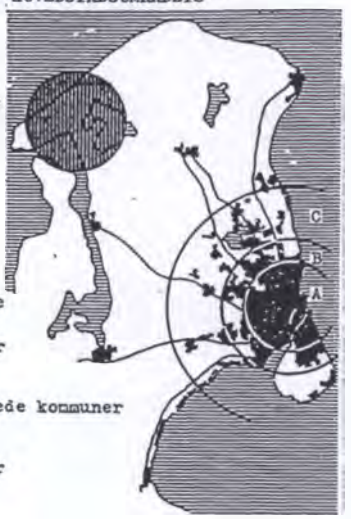
OMRÅDER MED FALDENDE BEFOLKNINGSTAL



LANDETS STØRRE BYER
OG HOVEDTRAFIKLINIER

● over 100.000 indb.
• " 25.000 "
· " 10.000 "

SKITSERET FORDELING AF " HOVEDSTADSOMRÅDETS "
BEFOLKNING ÅR 2000



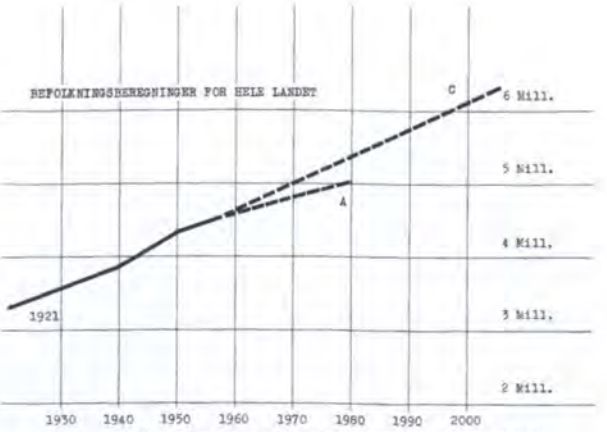
Udenfor egnens nuværende inder- og mellemzoner:
650.000 Indbyggere!
20.000 ha?

Indenfor egnens nuværende inder- og mellemzoner:

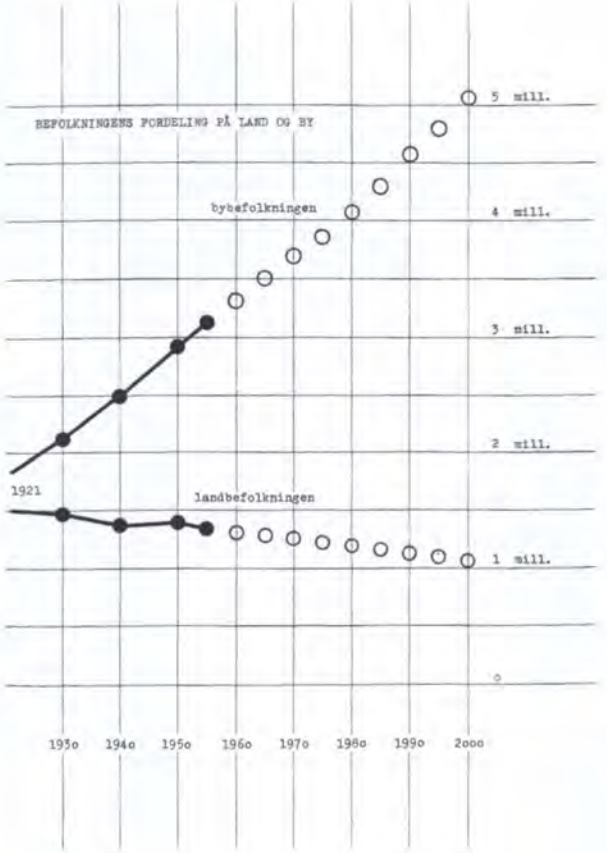
A De 3 centrale kommuner
Idag: ca. 940.000
År 2000 ca. 750.000

B De 6 med A sammenbyggede kommuner
Idag: ca. 250.000
År 2000 ca. 300.000

C Egnens øvrige kommuner
Idag: ca. 150.000
År 2000 ca. 300.000



Se bilag 1: C (Boligministeriet og Statens byggeforskningsinstitut)
A (Statistisk Departement)



Den stakkels lille Fingerplan - det var i midten af 50erne - havde kun få ledige arealer tilbage. Det kunne man se forslog som en skrædder i helvede.

Derfor startede man i 1957-58 et nyt egnsplanarbejde. Den første publikation var en status, som udkom i 1959. Den var jeg med til. Her pegede vi på, at byen måske burde vokse ud i det dominerende danske bymønster, som var det store H. Her lå alle byer med mere end 25.000 indbyggere. Vi skulle skaffe plads til yderligere 650.000 indbyggere uden for den eksisterende Københavnsegn og mente, at det ville fylde 200 kvadratkilometer. Vi anede ikke, at det ville blive et meget lille slag på tasken.

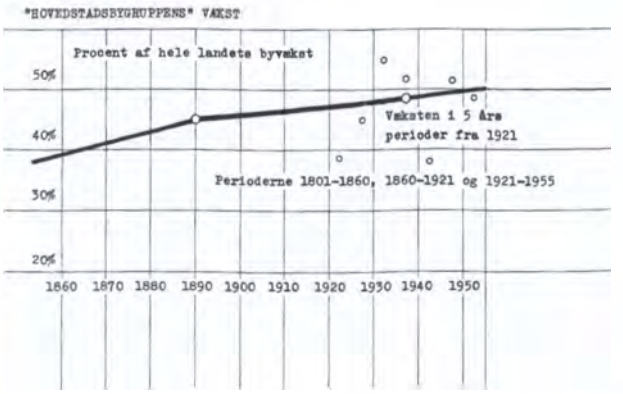
Denne "status" blev startskuddet til den egentlige planlægning. Boligministeriet lavede samtidig en landsprognose til år 2000. Den endte med godt 6 mill. indbyggere. Statistisk Departement lavede en mere forsigtig prognose til år 1980.

Vi skulle ikke gentage Fingerplanens genvordigheder, så vi måtte nødvendigvis være større i slaget, for ellers nyttede det ikke noget.

Og store i slaget, det blev vi.

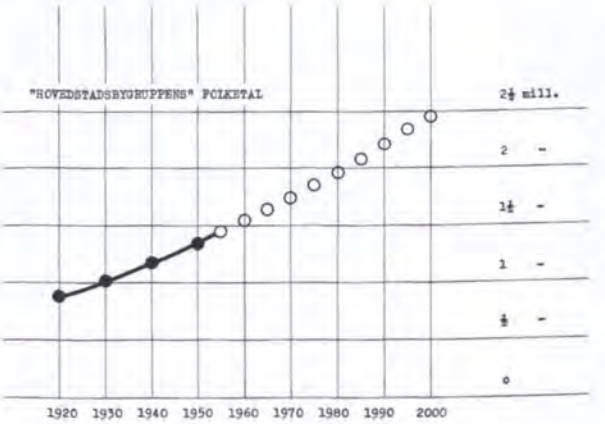
Vi startede med at omsætte de 6 mill. indbyggere til bybefolkning og landbefolkning. På landet blev der færre og færre, så 1 mill. indbyggere var det højeste man kunne anbringe der. Der skulle derfor være plads til 5 mill. indbyggere i byerne på 40 år. Det er pudsigt, det er netop 40 år siden.

De 5 mill. skulle fordeles, og Københavns andel af landets byvækst var de sidste 100 år steget fra 40% til 50%. Derfor fik København 50% af byvæksten.

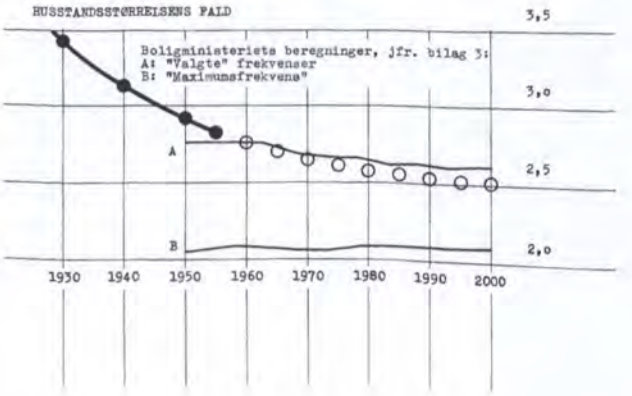


Med 50% af byvæksten ville København dermed vokse fra 1,5 mill. til 2,5 mill. Det var jo ret meget.

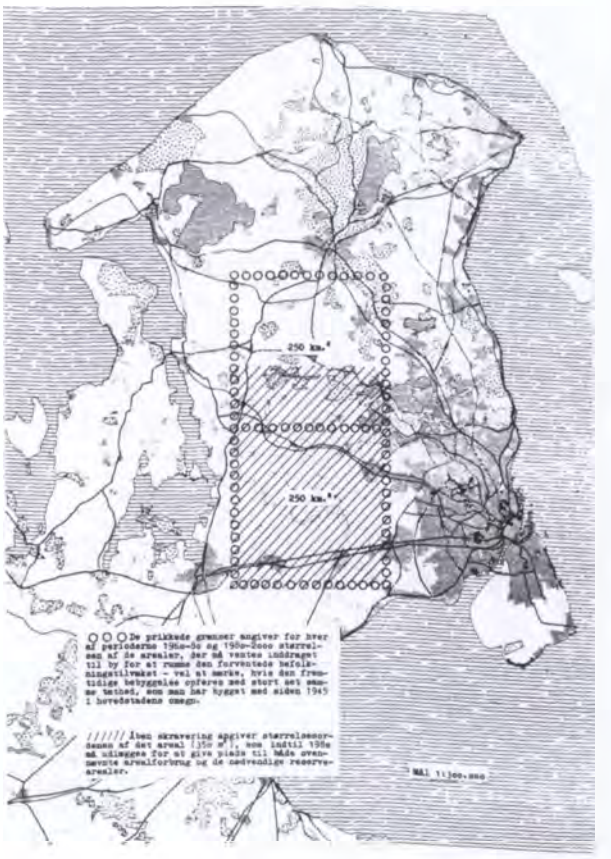
Humlum skød på 3 mill., den stakkels mand. Vi var næsten lige så stakkels med 2,5 mill. Men tænk nu på, at fingerplanfolkene havde gættet på 1,5 mill. i år 2000. Det var næsten det, vi startede med i midten af 50erne. Så vi var pisket til at være større i slaget, ellers følte vi os helt til grin.



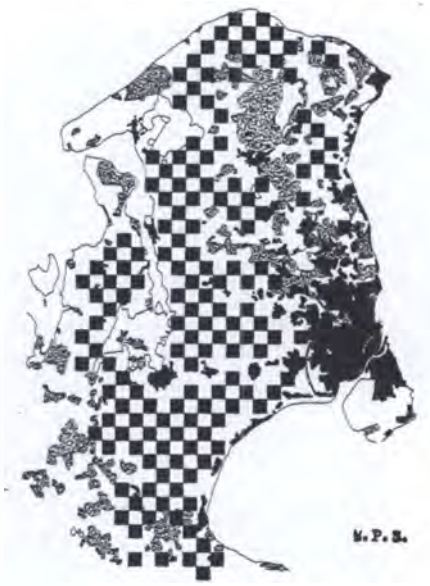
Så sagde vi, at de 2,5 mill. indbyggere skulle omsættes til boliger. Det gennemsnitlige antal indbyggere pr. bolig var 3, og vi var så fremsynede, at vi skød på 2,5. Det vakte voldsom furore. Så mange boliger kunne der ikke produceres her i landet. Jeg vil lige gøre opmærksom på, at husstandstallet idag er langt mindre end 2,5.



Med 2,5 mill. indbyggere og en husstandsstørrelse på 2,5 blev det 1 mill. boliger, og der var 0,5 mill. boliger. Altså vi skulle skaffe plads til 0,5 mill. boliger på 40 år. Ved at stikke fingeren i jorden fandt vi ud af, at nyere bebyggelser med industri, veje og alt byudstyr i byareal svarede til, at 10 boliger fyldte 1 ha. Dvs. 0,5 mill. boliger ville fylde 500 kvadratkilometer. Det var virkelig meget.



Hvordan skulle vi organisere sådan en byvækst? De 500 kvadratkilometer fordelt over hele egnen efter princippet "den der kommer først til mølle"? Det ville blive et skakbrætmønster over hele regionen. Det var næppe nogen god ide.



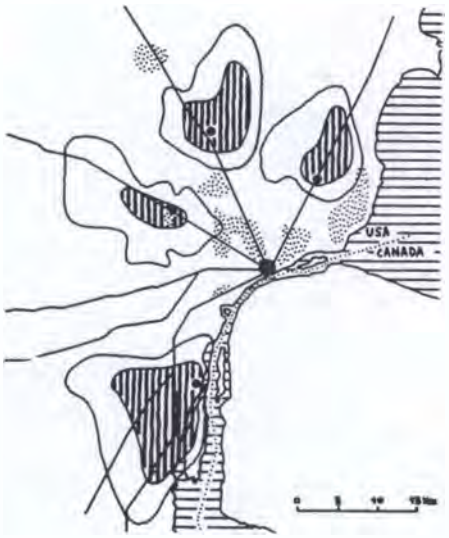
Den næste "idé", som mange fingerplanfolk med Peter Bredsdorff i spidsen støttede, gik ud på at forlænge fingrene. Men det ville blive til - ikke - 5, men 10 fingre ud i hele Nordsjælland! Hvorfor nu det? Fingrene kunne da være tykke, som vi ser det idag? Men det kunne man ikke, for man havde jo det dogme, at en finger kun måtte være 2 km tyk, så der kun var 1 km til stationen. Man måtte ikke køre med bus, man skulle gå. Og dermed blev det jo de lange tynde sataner.

Så skelede vi til USA, som Råvad havde gjort. Der havde man jo siden 1. verdenskrig haft en bunke biler, men byerne var organiseret på en helt anden måde.

Det var ikke som i Fingerplanen og København med et altdominerende City og ismejerier i forstæderne. Næ, der havde man allerede fået organiseret store forretnings- og kontorcentre i forstæderne. De tiltrak faktisk mere trafik end mange af de gamle bykerner.

Det måtte man nu lure på, hvis vi fik så mange biler. Ganske vist var der profeter, der dengang som nu ikke mente vi ville få så mange biler. Man kunne jo forbyde importen af dem.

Gert Moltke og jeg - og Carl Jørn, som var udlånt fra landsplansekretariatet for at lokke landsplanideer ind i arbejdet - rystede på hovedet. Den troede vi ikke på. Vi skulle sælge gulerødder og smør, men hvad kunne de andre sælge til os - biler! Derfor troede vi ikke på den med at undgå bilerne - desværre, og de mange biler er vel også næsten det eneste, der er blevet til virkelighed. *(Latter)*



Mens vi arbejdede med de her ting og sager, kom Politiken ud med et stort tillæg i oktober 1959. I det tillæg fyrede Ole Thomassen og Stefan Ott nogle tanker af om en Øresundsby med broer både ved Helsingør og Dragør. De regnede med en byvækst formeret i to store fingre langs Øresund, en til Helsingør og en til Køge, samt en større ekspansion af de resterende købstæder. Endelig skulle en pæn del af væksten placeres i Sverige.

Den gumlede vi på, og vi fandt ud af, at ligesom den med stop for bilerne, så gik dette her jo nok heller ikke. Broer i både nord og syd kunne vi nok kigge i vejviseren efter de næste 40 år. Og det kom for resten også til at passe.

Men derudover var der en ting til, det må man ikke glemme. Man havde en byudviklingslov og en byudviklingsplan for Københavnsegnen. Men de ledige arealer var blevet alt for små, så derfor havde vi travlt. Der skulle lægges mere jord ud. Sven Allan Jensen i Byudviklingsudvalget blev presset af Axel Kummeklinker *(hans tilnavn i Bo Bojesens "Venstrevikingernes Saga")*. Ham kender I ikke, men han var en i planlæggerkredse berygtet venstre-mand, der var direktør for Den kongelige Porcelænsfabrik. Han gjorde sig til i de kredse, vi var i, og han vred armen om på os.

I 1959 kom mester Kaufmann med sit stjernebyprincip. Vi var jo ansat i staten og pæne drenge. Vi anede ikke, om planen havde politisk bærekraft, men på en eller anden måde måtte vi forholde os til den og være solidariske med det andet kontor under Boligministeriet, og specielt da Carl Jørn var ansat begge steder.

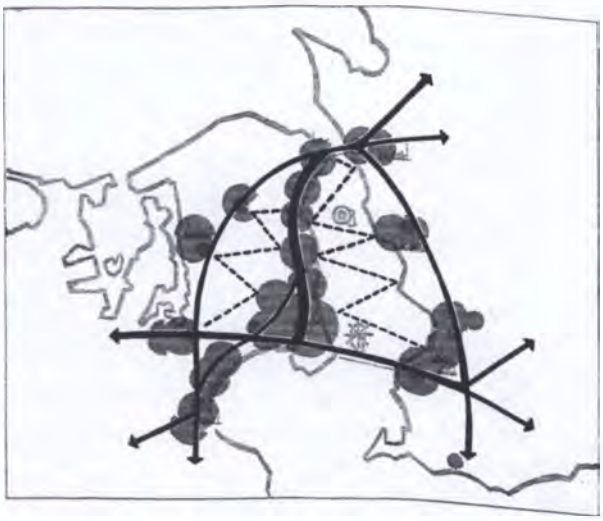
Så vi gumlede på den og krydsede den med noget andet, nemlig det jeg sagde før. Langs det store H ligger de store byer. Så derfor sagde vi, at her måtte godset i byvæksten ligge. Så kunne det godt være, at den med stjernebyerne var en god ting langt ude på landet, hvor man var uden for det store Hs lyksaligheder.

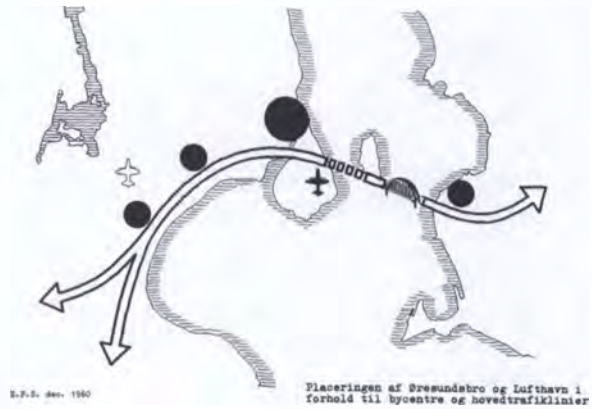
Hvordan skulle vi nu strikke skelettet sammen til den nye egnsplan? Vi havde det store H med de store veje med mere end 2000 biler i døgnet, og de største jernbaner med mere end 300.000 vognaksler i døgnet og endelig de største havne og de største byer. Det kunne vi ikke komme uden om som et landsplansøm, vi måtte tage højde for.

Internt i regionen var der andre ting, vi måtte tage hensyn til. Lufthavnen, som næppe sådan kunne flyttes, selvom nogen troede de kunne flytte den til Saltholm. Så mente vi også, at der på langt sigt ville komme bro til Sverige, og den skulle ligge mod syd. - Hov, det kom også til at stemme!

Når vi tænkte på lufthavn og bro, syntes vi ikke det var en god ide at lægge byvæksten i Nordsjælland. For det ville alt andet lige betyde, at de mange biler, som vi troede ville komme, skulle transitere gennem de bydele, som var bygget op uden biler.

Så primært skulle København vokse mod sydvest. Og da vi havde lært af de amerikanske byer, at der måtte være store forstadscentre, så måtte væksten centreres om store nye forstadscentre.





E.F.S. dec. 1960

Placeringen af Øresundsbro og Lufthavn i forhold til bycentre og hovedtrafiklinier

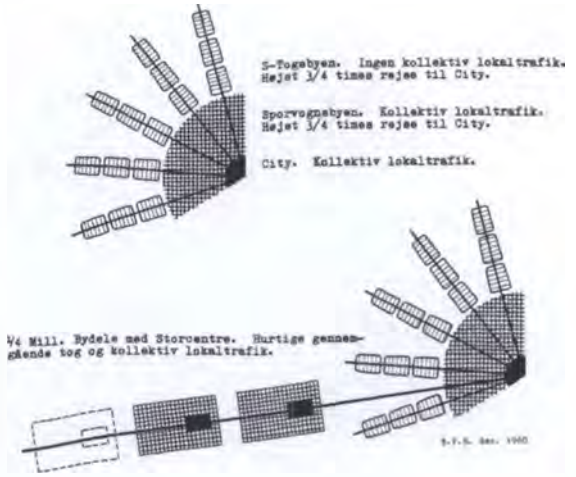
Se, det var ikke bare noget *vi* sagde. Erik Ib Schmidt var også med, selvom han ikke ved det. Du var formand for et udvalg, der kom med "den lille grønne" om de økonomiske problemer i Storkøbenhavns trafik.

Der satte I jo et stort spørgsmålstegn ved bl.a. Lyagers planer om motorgader og tunnelbaner. Det var pænt formuleret, men om det nu var så klogt med disse store tunge trafikanlæg? Det kunne jo ikke undgå at skabe yderligere problemer i form af vækst i City.

Så derfor foreslog "den lille grønne", at man skulle gå en anden vej. Man skulle opbygge forstadscentre med forretninger og kontorer. Det passede som hånd i handske med vores tanker. Så derfor mente vi, den var hjemme. Vi havde ovenikøbet regeringen med os.

Så skød vi det her diagram af. Her er fingerplanen med dens dogme om at *gå* til stationen. Dermed havde man sat en grænse, som gjorde Fingerplanen umulig til den store vækst. Så vi sagde, lad Fingerplan være Fingerplan.

De store nye bydele skal være busbetjent, og så skal busserne køre til store forstadscentre, som ligger centralt i de nye forstæder.

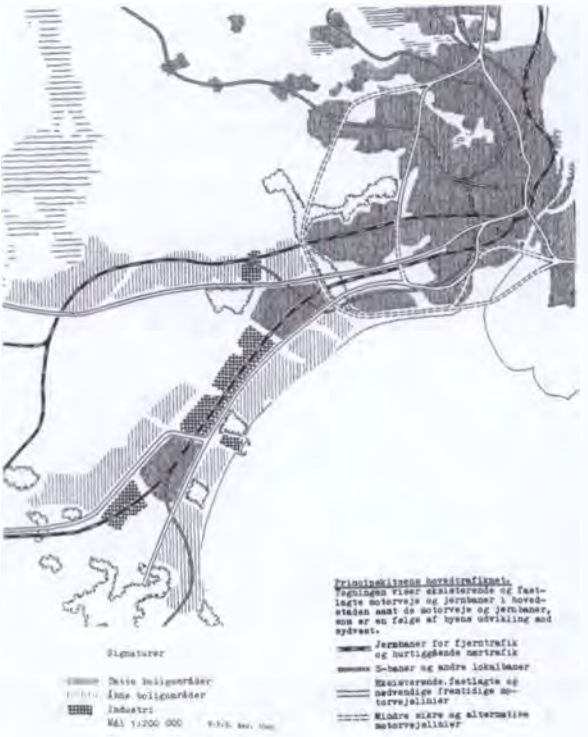


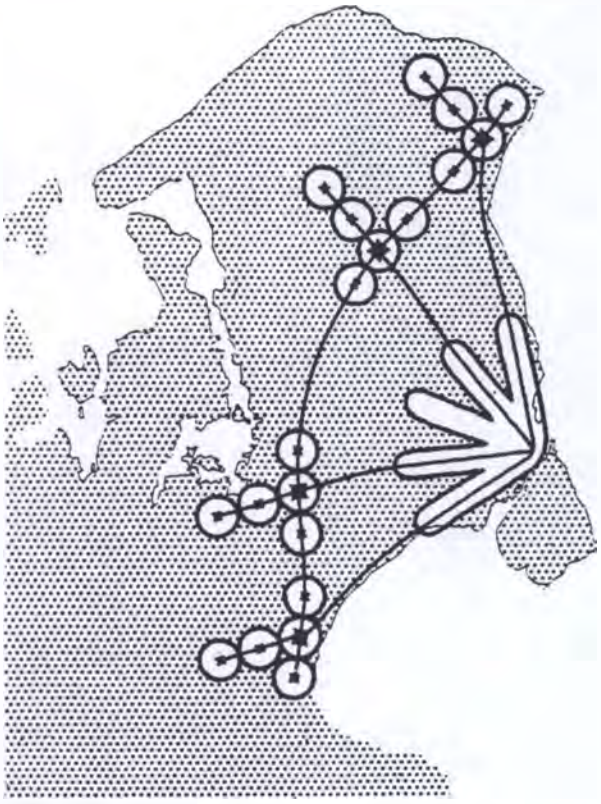
De nye centerstationer skulle ligge på det store H med nem forbindelse, ikke bare til Slotsholmen med Erik Ib Schmidt, men også til det øvrige land med Gunnar Andresen. Vi kunne række hånden ud både til Københavnerne og til det øvrige land med denne plan.

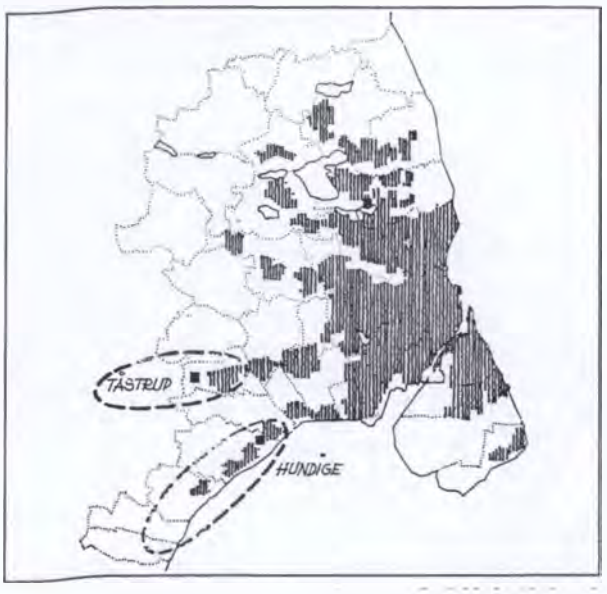
De to første "hænder" skulle ligge i Roskildefingeren ved Tåstrup og i Køge Bugt-fingeren. Det var til 1980, og så var det meningen, at man fremover skulle række endnu flere hænder ud mod det øvrige land - ud over det ganske Sjælland.

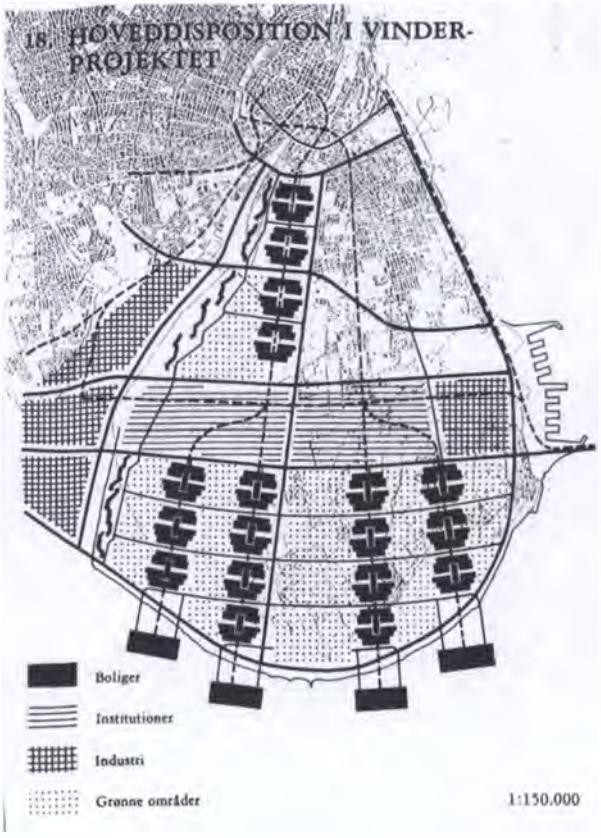
Men så kom Sven Allan og Axel Kummeklinker. En sådan principdiskussion havde man ikke tid til. Arealerne skulle lægges ud nu i løbet af et par måneder. En principiel diskussion om Københavnsegnens fremtid blev lavet om til de her kødben, som blev smidt for Kummeklinkerens hunde. Det var faktisk indledningen til planens skibbrud.

Dermed nåede vi aldrig at få gennemdiskuteret, hvad der var planens principper. Så allerede der var der lig i lasten. Ganske vist opstod der en voldsom diskussion, hvor de gamle etater, vejdirektoratet og statsbanerne og Københavns Kommune var vildt forarget over, man kunne finde på sådan noget. De var ganske overbevist om, at man skulle forlænge fingrene, også selvom det kunne blive til 10.









Hvis vi endelig skulle have lidt ret, så kunne man måske formulere det sådan, at en vækst om smørhullet Københavns Kommune med City kunne lægges i større bydele fra Helsingør i nord til Køge i syd. Ikke noget med at række "hænder" ud mod det øvrige land. København var verdens navle.

Ja, det skænderi ville ingen ende tage, og det måtte jo have en ende for Kummeklinkeren. Så derfor tog man et lille beskedent hop fra Fingerplanen til at to af fingrene blev særlig lange, nemlig til Roskilde og Køge.

Det tiltalte jo på den ene side københavnerne og etatsfolkene, for så kunne de forlænge deres veje og baner på en nem måde. De skulle ikke anlægge en ny hurtigtogsbane, men bare nøjes med det man havde.

Det eneste nye i dette kompromis var, at man nok ikke kunne fornægte, at alt ikke kunne være i City. Så man måtte forsøge at lave to nye forstadscentre i Høje Tåstrup og Hundige, svarende til det, der var groet op i Lyngby. Og sådan blev det.

Den fine, langsigtede principskitse blev glemt, og tilbage blev der så en 10 års plan med forlængelse af de to fingre.

Midt i det hele faldt jordlovene, og dermed faldt i virkeligheden det, der var vores politiske grundlag. Vi havde jo Køge Bugt-loven, som viste, at man kunne regne med bred statslig opbakning til bygning af nye bydele - at det ikke var galimatias og ikke bare fantasteri fra dumme arkitekter. Det troede vi på, til jordlovene faldt. Så gik det hurtigt.

Ikke ret længe efter kom Amager på bordet hos Urban Hansen. Kan I huske den - så var det sket. Der gik et par år til, og vi blev afløst af nye folk.

Det var historien om en plan, som man var så tåbelig at tro kunne bygge videre på nogle landsplantanker, og hvordan den blev skåret ned til sokkeholderne på grund af jordmangel i den nære Københavnsegn.

■ *Kristian Larsen, f. 1931. Proletardreng, svajer, bondekarl, evighedsstudent og en slags arkitekt. Ansat: Byplanlaboratoriet 1957-58, Egnsplansekretariatet 1958-68 samt i byplanafdelingerne på Kunstakademiet 1968-69 og DTU 1969-98. Byplankonsulent fra 1959 (Gjerding, Jørgensen og Larsen). Æresmedlem i FAB og fhv. formand smst. Ud over regionplanlægning er bytrafik, byfornyelse og byplanundervisning hovedarbejdsområderne.*

2. Vestsjællandsplanen - "Godt på vej mod vest"

ved Poul Lyager

Da den første egnsplan for Storkøbenhavn var blevet publiceret i 1948, gik der også gang i mere fantasifulde spekulationer om form og omfang af en fremtidig hovedstadsregion. Dristigere end de temmelig konservative og forsigtige antagelser, der lå til grund for "fingerkonceptet".

Dansk Ingeniørforening indbød til et foredragsmøde om "København år 2000", og stadsingeniøren i København blev bedt om at bidrage med sine tanker. Han kom til os i generalplanafdelingen, som han nok mente var det sted i hans direktorat hvor fantasien holdt til.

Jeg serverede ham den idé, at han kunne basere sit foredrag på den simple antagelse, at ligesom trafikmidlernes udvikling mellem år 1900 og 1950 havde muliggjort en firedobling af afstanden mellem centrum og periferi, fra 5 til 20 kilometer, kunne det være en rimelig antagelse, at de følgende 50 års udvikling ville medføre endnu en firedobling. Dermed var hele Sjælland potentielt storbyområde.

På dagbladet Politikens redaktion holdt man også af fremtidsvisioner, og så var det nærliggende at bede arkitekterne Ole Thomassen og Stefan Ott komme med deres bud på en storbyregion med en million flere indbyggere. Det blev til forslag om en Øresundsby, en samordning af en byudvikling på begge sider af Øresund. De to skitser var hver for sig baseret på nationale og regionale trafiklinier, og med bystrukturer indlejret i de vidtstrakte skånske og sjællandske landskaber.

Begge idéskitser blev gengivet i en artikel i "Byplan" (Hæfte 63/1959) skrevet af Flemming Teisen og med overskriften "Den hovedløse Hovedstad". Den handlede generelt om planlægningens elendighed, og han brugte skitserne som eksempler på tanker, der burde tages alvorligt og undersøges i en seriøs hovedstadsplanlægning.

Men så blev fantasierne pludselig fodret med nogle realiteter. Landet stod ved begyndelsen af 1960'ernes velstandseksplosion. Bilparken var i kraftig vækst, og de internationale olieselskaber lagde strategi. A.P.Møller fornemmede hvor det bar hen og anlagde et olieraffinaderi på østsiden af Amager. Men de internationale selskaber satsede på tankbåde med større dybtgående - og på at forsyne hele landet, og så gav den optimale placering sig af sig selv: Sjællands vestkyst, hvor det dybe Storebæltsvand går tæt under kysten. Det var samtidig tæt ved den planlagte hovedakse fra Sverige over Sjælland og Fyn til Jylland.

Handelsminister Kjeld Philip forudså en kraftig industriel udvikling på Sjælland i det kommende tiår, og tænkte sig muligheden af 3–4 nye byer på Sjællands vestkyst. To olieselskaber placerede deres raffinaderier i Skælskør og i Kalundborg. I Kalundborg herskede den dynamiske borgmester Hagemann Petersen, som i allerhøjeste grad var optændt af de muligheder der syntes at åbenbare sig. Hagemann fik udarbejdet en farvestrålende reklametryksag som fremhævede byens og egnens fortræffeligheder. Forsiden viste et dramatisk billede med himmelstræbende byggekraner og talrige rygende skorstene. Brochuren bar titlen VEST-SJÆLLANDSPLANEN.

Teisens artikel kom i efteråret 1959, kort tid efter at Egnsplansekretariatet, bemandet med Roy Draiby, Kristian Larsen, Carl Jørn Mathiesen, Gert Moltke mfl gik løs på opgaven med at skabe en plan for hele Nordsjælland. Principskitsen kom til at foreligge allerede i december 1960, og her lå der så en plan på bordet som gjorde krav på at opsuge al sjællandsk byvækst i de næste 20 år, oven i købet med al mulig officiel opbakning: Boligministeriet, Byplannævnet, og fra den byplanmæssige sagkundskab: Professorerne Steen Eiler Rasmussen, Paul H. Bendtsen og Peter Bredsdorff.

Men den skitse blev årsag til en voldsom uenighed, vel den mest markante strid om væsentlige byplanmæssige problemer nogensinde. På den ene side havde man den beskrevne ministerielle og professorale fløj, på den anden en række magtfulde offentlige institutioner: Statsbanerne, Vejdirektoratet, Amtsvejinspektoratet, og endelig Københavns Kommunes stadsingeniør, Poul Vedel.

Kampen stod i et af Boligministeriet nedsat "Teknikerudvalg", som havde fået den tilsyneladende uskyldige opgave "at foretage en teknisk gennemgang" af Principskitsen. Men de første møder fik en så kritisk karakter, at det blev nødvendigt for Bredsdorff og Draiby på den ene side, og etatsdirektørerne på den anden, at hidkalde forstærkninger. På den måde kom Flemming Teisen, Ole Thomassen og jeg ind i udvalgsarbejdet, hidkaldt af stadsingeniøren. Det blev langvarigt og intenst, mere end 50 møder i hoved- og underudvalg.

Men hvad var substansen i uenigheden? Den stærkt berømmede Fingerplan, der nu havde 12–13 år på bagen, var fundamentalt en meget forsigtig, næsten konservativ, forlængelse af eksisterende tendenser. Dens berømmelse skyldes vel mest, at den gav facon, en definitiv form, til en by, der hidtil havde været diffus og udflydende. Principskitsen var dristigere, navnlig i omgangen med tal, mere vidtskuende. Jeg tror etatscheferne syntes den var fræk, og jeg kan uden at overdrive påstå, at Flemming, Ole og jeg var mere til det frække end til det samfundsbevarende. Men vi kunne ikke se bort fra, at vi havde nogle tunge argumenter imod Skitsen.

Et personligt argument kom sig af min opvækst i, og tilknytning til en dengang lidt tilbagestående og fattig del af Danmark. Jeg var tiltrukket af egnsudviklingstanken, jeg mente at man i planlægningen for hovedstadsområdet burde overveje at begrænse Køben-

havns vækst. Principskitsen var en kaloriebombe til en overvægtig person.

En anden indvending, som vi var fælles om, gik på den stærke uligevægt i hovedstadsområdet i social og indkomstmæssig henseende, som Principskitsen ville forstærke i voldsom grad. Det var jo netop disse modsætninger mellem nordkommunerne og vestkommunernerne der få år før havde væltet Kjærbøls, Nyvigs og Lembergs solide og velargumenterede forslag om et "Trafikråd for Hovedstadsområdet". Der var flere indvendinger, men de to var de vægtigste.

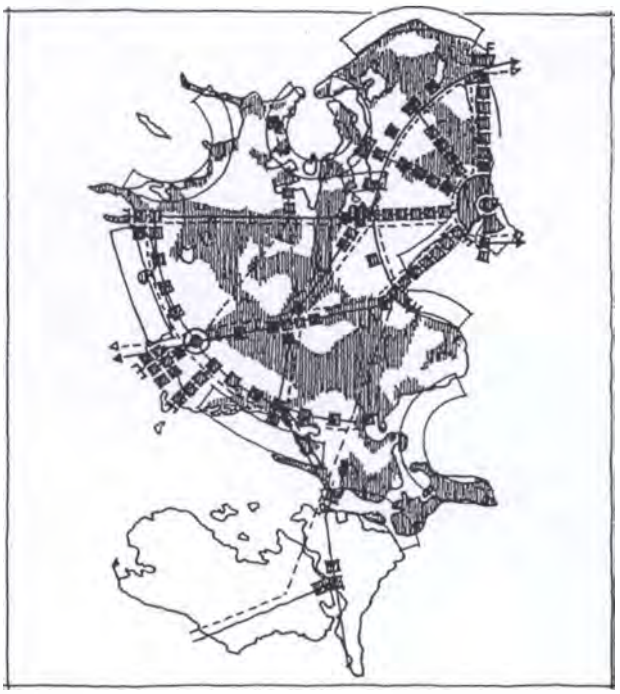
Roy Draiby og hans team gjorde et sidste forsøg på at opnå en form for enighed med os tre, som jo var dem der støbte kuglerne på "etaternes" side. Vi mødtes en weekend i Roys lillebitte bondehus oppe på Køge ås. De bånd som møderne i det officielle udvalg pålagde os løsnedes, der blev ikke lagt fingre imellem. Men det var, som jeg husker det, overvejende en sober faglig diskussion, om end med lidenskab. Ud på natten svandt soberheden, og lydtrykket steg, men ingen blev uvenner.

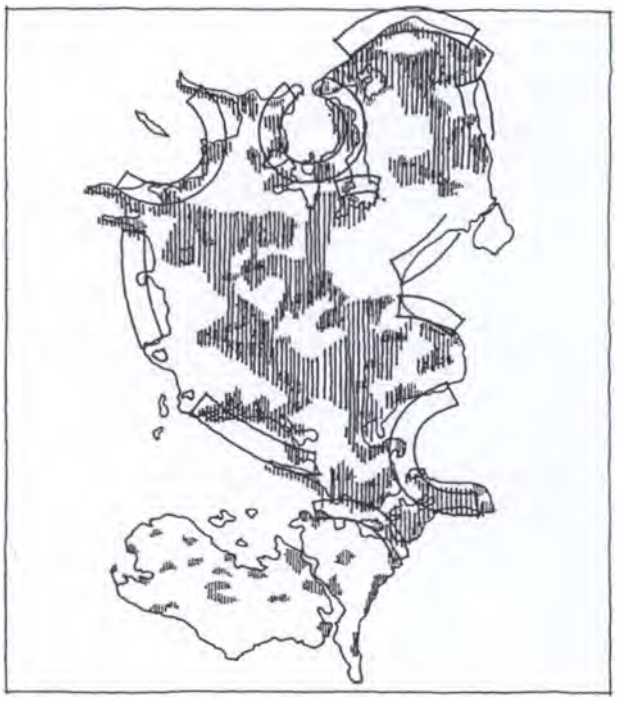
Når jeg her har opholdt mig ved Principskitsen er det fordi det sikkert var dens fremkomst der fik Hagemann til at gå i aktion. Han henvendte sig til Den kommitterede i byplanlægning, Edmund Hansen, om hjælp til at udarbejde en plan for sit område, altså Vestsjælland, idet han indså at hans reklamebrochure – trods titlen – ikke var fyldestgørende. Sådan gik det til, at Ole Thomassen og jeg i efteråret 1961 fik en henvendelse fra borgmesterkontoret i Kalundborg om et møde. Ønsket var en plan for Vestsjælland ligesom den for Nordsjælland. Men dér måtte vi skuffe ham. Det ville være et langt større forehavende end han forestillede sig, og mere end vi kunne præstere som fritidsarbejde. Men vi påtog os at udarbejde en rapport om de efter vores skøn vigtigste problemer i egnen, og et program for en egentlig egnsplanlægning.

Det var år med en intens debat om fremtidens Danmark. Opretningen af det skævtudviklede land var et ledeord, egnsudvikling var metoden som penge og administrativ kraft blev investeret i. Og når man på Slotsholmen vendte tankerne mod vest, ja så standsede de ikke før de nåede Vestjylland. Kaufmann Rasmussens udkast til en landsplan indeholdt et antal sekundære landsdelscentre, men på Sjælland var København CENTRET. Vestsjælland var en udmark. Borgmester Hagemann Petersens og hans vestsjællandske borgmesterkollegers intention var at få placeret Vestsjælland på Danmarkskortet. Gerne med vores hjælp, men der blev på ingen måde lagt pres på os for et bestemt resultat.

Afvejningen mellem hovedstaden og landets forskellige dele opfattede vi som en opgave for den landsplanlægning, som vil vel alle dengang regnede med måtte komme, og altså ikke noget vi kunne eller ville udtale os om. Vi definerede egnsplanlægningens opgave i forhold til landsplan på den ene og i forhold til kommuneplan på den anden side:

"...landsplanmæssige overvejelser, for at nå til realistiske og underbyggede konklusioner, må nødvendigvis bygge på lokale vurderinger af hver egns fortrin, mangler og muligheder. En meget væsentlig side af egnsplanlægningen må derfor blive





... på grundlag af undersøgelser af landskab, byer, befolkning og erhverv, at formulere en sådan sammenfattende vurdering af de enkelte egnes udviklingsmuligheder og behov. Undersøgelser af denne art vil få voksende betydning både indadtil, som vejledning for kommunerne i deres interne planlægnings- og anlægsøkonomiske problemer, og udadtil, som egnens bidrag til og indlæg i den løbende landsplandrøftelse."

Vi allierede os med tre specialister: Geograf, cand. mag. og afdelingsleder på Geografisk Institut Viggo Hansen. Havnekyndig, cand. polit. Hans Baggendorff, og endelig stud. polit. Jørgen Foersom som havde arbejdserfaring med erhvervs- og befolkningsstatistiske undersøgelser fra ansættelse i Egnsplansekretariatet.

De vigtigste resultater fra det ganske omfattende materiale som vi modtog fra de tre, samt fra stikprøveundersøgelser af sommerhusområder og af erhvervsvirksomheder i landdistrikterne som Ole Thomassen

og jeg gennemførte kan sammenfattes således:

LANDSKABET. Viggo Hansens undersøgelse demonstrerede, hvordan analyse af egnens dybgrund, terræn og klima kan afdække problemer og muligheder

- for den industrielle udvikling (råstoffer, vandforsyningsmuligheder),
- for landbrugets udvikling (jordbund, lokalklima, vandforsyningsmuligheder),
- for fredningsarbejde og de rekreative muligheder.

Til supplering af Viggo Hansens materiale foretog vi en sommerhusrekognoscering af en strækning af kysten, hvor Boligministeriet 3 år forinden havde foretaget en optælling. Vi fandt, at 500 sommerhuse i løbet af 3 år var blevet til 1500. Så her var en udvikling i gang som kunne fortjene opmærksomhed.

BEFOLKNING. Kalundborgs tekniske forvaltning havde i forbindelse med byudviklingsarbejdet anslået befolkningstilvækster for de kommende 20 år. Hvis man omregnede dem, så de svarede til alle de vestsjællandske købstæder, fremkom en samlet tilvækst på 250.000. Vi skønnede, at fødselstilvækst og afvandring fra landbruget tilsammen ville muliggøre en tilvækst på 50.000 og konkluderede, at betingelserne for en tilvækst af kalundborgsk omfang givetvis ikke var til stede.

ERHVERV. Undersøgelse af erhvervsstatistik viste, at de senere års tendens til industrivækst i provinsen havde sprunget Vestsjælland over. Olieraffinaderierne har i sig selv ikke den store beskæftigelse, men et studium af mulige følgeindustrier kunne være interessant, men helt uden for vores kapacitet. For at få fornemmelse af udviklingen i købstædernes oplande, som Foersoms statistikker ikke sagde noget om, gennemførte vi med hjælp af studenter- og familiehjælp samt min Vespa en undersøgelse af 35–40 sognekommuner i et grænseområde mellem Kalundborgs, Holbæks og Slagelses oplande. Vi fik udspurgt et halvthundrede virksomheder med i alt 2100 ansatte – ikke helt lidt i sammenligning med de fire vestsjællandske købstæders i alt 10.000 ansatte. Det mest markante resultat var, at henved halvdelen af de 2100 var ansat i virksomheder grundlagt efter 1945.

IDÉSKITSE TIL EN LANDSDELSPLAN. Skitsen var et stykke ganske nydelig grafik, som havde lighed med de visioner for København år 2000 som vi hver for sig havde udkastet tidligere. Første etape, år 1980, var et alternativ til Principskitsen med en udbygning af købstadsringen omkring København samt en udbygning mod vest langs den regionale hovedforbindelse mod Korsør. Anden etape, år 2000, viste en forstærket udbygning mod Vestsjælland, og endelig antydes en fremtidsstruktur blandt andet med et bybånd langs Storebælt, men i øvrigt med en løsere byfordeling, med udnyttelse af det sjællandske landskabs skove, kyster og åbne landskaber.

FORELÆGGELSE OG AFSLUTNING. Rapporten blev forelagt ved et stormøde med deltagere fra de to implicerede amter og de fire købstæder. Den kommitterede i byplanlægning, Edmund Hansen, gav mødet pondus gennem sin indledning, hvori han varmt anbefalede parterne at indlede et samarbejde om udarbejdelse af en egentlig egnsplan. Ole Thomassen gennemgik rapporten, og forsamlingen kvitterede med et høfligt bifald.

Initiativtageren og drivkraften, borgmester Hagemann Petersen, spurgte kommunerne om de ville være med. Svarene kom, næsten enslydende: Joda, det ville man godt, forudsat at man ikke skulle betale til det, og forudsat at kommunernes interesser blev tilgodeset. Amterne var dog en smule mere imødekommende.

Hagemanns begejstring for sagen blev nok slidt op. Vi fik det aftalte beløb for vores og holdets anstrengelser, og det var så det.

EFTERSPIL. Et halvår senere var der en venlig sjæl i foreningen "Dansk Arbejde", der sendte os et udklip fra avisen "The Scotsman", indeholdende en begejstret omtale af Lyager og Thomassens Vestsjællandsplan som et pionérarbejde der fortjente skotsk efterligning. Ved nærmere læsning fremgik det, at omtalen angik den kalundborgske farvestrålende reklamebrochure betitlet Vestsjællandsplanen.

Men vores "Vestsjælland, Program for en Egnsplanlægning" fik da heldigvis en smuk anmeldelse i *Byplan*, skrevet af Hugo Marcussen.

■ *Poul Lyager, f. 1918. Civilingeniør, afgang fra Danmarks Tekniske Højskole (nu: DTU) 1941. 1941-65 Stadsingeniørens Direktorat, Byplanafdelingen. Afbrydelser: Egnsplankontoret for Storkøbenhavn, Frank Mears Planning Office, Edinburgh, Scotland, Statsministeriets Grønlandsdepartement. 1965-77 Egen rådgivende virksomhed, fra 1965-69 sammen med arkitekt M.A.A. Ole Thomassen. 1977-85 Kooperativ Projektering og Planlægning (medstifter). 1978-80 Lahore Development Corporation, Pakistan. 1965-88 Censor ved Danmarks Ingeniørakademis afdelinger i København og Aalborg. 1971-75 Formand for Bygningsingeniørgruppen under Dansk Ingeniørforening. 1974-76 Medlem af Statens samfundsvidenskabelige Forskningsråd. Forfatter af to af Byplanhistorisk Udvalgs Noter: "Københavnske Generalplantilløb 1932-1958" samt "10 År med en Generalplanskitse 1958-68".*

3. Trekantbyen - "Ved vejs ende"

ved Palle Bruus

Om emnet

På rejsen tilbage i tiden til de "store" projekter under højkonjunkturen og frem igen til en vurdering og en revurdering heraf er vi nu nået til Trekantbyen. Mit oplæg har fået undertitlen "Ved vejs ende".

Ved vejs ende - det lyder som en film af Ingmar Bergman. Som en blindgyde eller som det sidste skaktræk. Titlen er givet af arrangørerne. Den kan sætte mange associationer i spil. Jeg har lige givet et par stykker. Den kan naturligvis også give et billede af en rejse, hvor man kan krydse frem og tilbage mellem datid og nutid. For arrangørerne har titlen været tænkt meget retningsgivende - en rejse igennem de store projekter fra Øresundsregionen over Sjælland til Trekantbyen. En rejse i nutiden med retrospektive briller skruet på næsetippen.

En billet til Trekantbyen ville i 60'erne have været en billet til en fantasirejse. For nogle var den en forestilling om en by, som kunne komme til verden - om ikke andet så i tankerne. I dag kan man imidlertid høre påstået, at byen faktisk eksisterer. Ikke kun som et tankeeksperiment, men som en levende og grøn storby - et landsdelscenter i grønt svøb. Tager man en rejse til Trekantbyen, vil man blive sat af in the middle of nowhere med tre halvstore byer udenom - Kolding, Vejle og Fredericia. Hvor afsætningspunktet kunne tænkes at være, kan vi vende tilbage til.

Om mig selv

Først en kort præsentation af mig selv og min baggrund for at sige noget om Trekantbyen. Jeg er polit. af profession og arbejdede et par år i midten af 1970'erne med de indledende faser af regionplanlægningen som fuldmægtig i Vejle amtskommunes økonomiforvaltning. Jeg vendte herfra tilbage til et job som lektor på Handelshøjskolen i Århus.

I slutningen af 1970'erne var jeg kraftigt involveret i planlægningsspørgsmål om dagligvareforsyningen og dens indpasning i kommune- og regionplanlægningen, som blev stærkt aktualiseret af planer om at etablere lavprisvarehuse i mellemklassen af byer (som fx i Trekantområdet). En lille og slagkraftig gruppe af økonomistuderende fra Handelshøjskolen og Universitetet samt studerende fra Arkitektskolen i Århus med mig som projektleder kastede sig over det omtalte planspørgsmål - butiksstruktur og regionplanlægning. Vi havde både held, evne og baggrund til som en slags modplanlæggere at kaste os ud i slagsmålet om Bilka eller ikke i Vejle-området. Det skal jeg vende tilbage til. I tiden efter Bilka-opgøret har jeg på forskellig vis fortsat med at arbejde med spørgsmål om fysisk planlægning.

Som en "særlig" kvalifikation for i dag at tale om Trekantbyen skal jeg nævne, at jeg har boet i små 25 år i Vejle. Jeg er altså en fuldgod vejlenser. Og hvad mere er - jeg er indbygger i vist nok Nordeuropas største grønne by og har været det i en del år. Det sidste anede jeg ikke noget om, før jeg for et par år siden blev gjort opmærksom på det under et af mine relativt sjældne besøg i Kolding. Det skal jeg også vende tilbage til.

Der er en del, jeg skal vende tilbage til. Men lad os nu rejse tilbage til begyndelsen - til 1960'erne - for derfra ret hurtigt at returnere til nutiden.

Om Trekantbyen

Tankerne om Trekantbyen opstod/dukkede op i kølvandet på Kommunallovskommissionen, der blev nedsat i slutningen af 1950'erne. Den tog initiativ til forskellige undersøgelser af geografiske områder med hver deres typiske problemer. En af undersøgelserne omhandlede den indeklemte købstadskommune Vejle. Den lå indpakket i en spændetrøje af en række forstadskommuner, der nåede helt ind i Vejles naturlige byrum. Vejle-undersøgelsen gav en del af baggrunden for at formulere et af de inddelingsprincipper, der blev afgørende for kommunalreformarbejdet i slutningen af 1960'erne - nemlig princippet om, at ét sammenhængende byområde skulle udgøre én kommune.[1]

Fra Vejle-undersøgelsen kunne det måske siges at være naturligt at bevæge sig ud i overvejelser om et grænseoverskridende samarbejde mellem de større byer i denne del af Jylland. Dvs. et samarbejde mellem Kolding, Fredericia og Vejle. Fra denne tanke og til tanken om at etablere en storby i regionen var der vel kun et tankespring. Ideen om Trekantbyen blev vistnok født i et samspil mellem Kommunallovskommissionen og Landsplanudvalget. Eller også var det i regi af Dansk Byplanlaboratorium og Jysk Byplanråd.[2]

Trekantbyen var dels et tankeeksperiment og dels et "koncept" for en ny storby - en "vestdansk storby". En sådan storby skulle både leve i kraft af sin egen fuldgyldige eksistensberettigelse og være en modvægt til det voksende hovedstadsområde. Storkøbenhavn skulle så at sige aflevere noget af sin forventede vækst til Trekantbyen.

Landsplanudvalget aftalte med Peter Bredsdorffs Tegnestue at undersøge betingelserne for at udvikle en trekantby.[3] Det er karakteristisk, at 1960'ernes overvejelser om en byudvikling i trekantområdet er gået over i historien under den bestemte ordform Trekantbyen, som om der var tale om en ganske bestemt udformet by med den og den udstrækning og det og det indhold. Det er lige så karakteristisk, at i oplægget fra Bredsdorffs tegnestue tales der om bytrekanten - ikke Trekantbyen. Ordet bytrekanten er ganske vist også i bestemt form. Men ordet er dog mere upræcist eller mere rummeligt end ordet Trekantbyen.

I oplægget opererede Bredsdorff og hans folk med forskellige udviklingsmodeller.[4] Den "blideste" af disse modeller byggede på en fortsat udvikling i trekantens tre byhjørner med en arbejds- og funktionsfordeling

mellem de tre "store" byer. Den "hårdeste" indebar udvikling af en ny storby - en jysk Brasilia - med et nyt bycenter placeret et sted mellem de gamle byer. Ved gadekæret i Pjedsted, som det somme tider lidt sarkastisk er blevet formuleret. Denne storby skulle kunne nå et indbyggertal på en halv million og dermed overtrumfe de bestående store provinsbyer - Århus, Odense og Aalborg.

Det er uretfærdigt, at man med en lidt ukritisk brug af ordet og begrebet Trekantbyen har fået overleveret opfattelsen, at man i 1960'erne kunne fostre byteoretiske ideer af brasilianske dimensioner hægtet op på et trekantet areal i det sydvestlige Danmark. Nok var tiden i 60'erne måske somme tider til megalomaniske projekter - i hvert fald i tankerne. Men i trekantområdet gik de fleste dog vistnok omkring i lidt mindre sko end dem af størrelsesordenen ½ mio.

Hvad skete?

I sidste halvdel af 1970'erne tog region- og kommuneplanlægningen til i fart. De grænser, der i et område som Vejle amt går mellem de større byers interessesfærer, kom naturligvis frem i de forskellige procesforløb. Fx ligger grænserne mellem handelsoplandene meget fast. Eller bedre er det måske at sige, at grænsepositionerne er meget labile. Bliver der skubbet blot en lille smule til disse grænser, vil naboen hurtigt reagere. Oversat til Bilka-dansk - bliver der etableret et Bilka i fx Kolding, vil man i Vejle hurtigt presse på eller give efter for presset og etablere sig med sit eget Bilka for at befæste grænsepositionerne.

Denne dynamik, der simpelthen ligger indbygget i trekantområdets bymønster, er en planlægningsfaktor, som man hele tiden må arbejde ud fra som en forudsætning. Navnlig er Vejle og Kolding konkurrenter - Fredericia ligger lidt mere akavet ude på næsset. Tænker vi et øjeblik uden for trekantområdet, gælder tilsvarende, at Vejle er i en labil konkurrenceposition med nordboen Horsens.

En labil konkurrencesituation mellem en regions nogenlunde lige store byer kendes også fra et par andre steder i landet - det tydeligste andet eksempel er vel Herning/Holstebro.

Denne fredelige sameksistens eller terrorbalance (fænomenet kan have mange navne) mellem byer i en region kan der naturligvis ikke ses bort fra, hvis der skal tales bysamarbejde. Men det er selvfølgelig også et moment, når der tales om fysisk og økonomisk planlægning. Derfor bliver tilrettelæggelsen af en overordnet detailhandelsstruktur nødvendigvis et regionalt anliggende (eventuelt et regionalt og statsligt), såfremt man ønsker planlægning på dette felt.

Dette stod klart i den offentlige debat for en snes år siden, da en række amtskommuner begyndte at slå bremserne i for etablering af lavprisvarehuse. Prøvestenen var Vejle amt, fordi lavprisinvestorerne ganske konsekvent havde udset sig det område som et af dem, der med sine mellemklassebyer var velegnet til at etablere sig i med en ny generation af lavprisvarehuse.

På linie kom en række amtskommuner som regionplanmyndigheder med stop for etablering af de store fordelingscentraler, som lavprisvarehuse er. Først Nordjyllands amt, så vidt jeg husker - og så Vejle og Århus amter osv. Restriktionerne/stoppene blev indarbejdet i regionplanerne.

Der stod de så - de restriktive retningslinier - i den første generation af regionplaner. Men der blev slået hul på denne status quo situation i løbet af 1980'erne, hvor en mere håndfast regionplanlægning tabte terræn. Hvorfor det egentligt skete, har jeg ikke nogen meget stærk opfattelse af. 1980'erne blev vel lidt planlægningsfremmed. Med murens fald i 1989 steg de markedsøkonomiske røster i stemmestyrke, og man tenderede nu næsten mod det planlægningsfjendske - i Danmark og andetsteds.

Jeg nævnte i indledningen, at jeg sammen med nogle studerende havde bidraget til regionplandiskussionen i slutningen af 1970'erne og den dimension heri, der havde med detailhandelsstrukturen at gøre. Vi deltog flittigt i debatterne dengang og gjorde det på baggrund af vores rapport.[5] Vi kom til at gå under navnet Bilka-banden, fordi vi argumenterede imod en butiksstruktur hægtet op på store butiksenheder og på enkeltkommuners selvtilstrækkelige grænseopfattelser. Hvad der er godt for Bilka i min kommune, er godt for min kommune - om det er skidt for andre, rager mig ikke.

For en ordens skyld - når jeg bruger ordet Bilka hele tiden, er det, fordi det lydligt er et godt ord. Og fordi det faktisk var Dansk Supermarked med deres Bilka-er, der førte an i Vejle-slagsmålet om lavprisvarehuse eller ikke. Jeg skal for en ordens skyld føje til, at jeg selvfølgelig har stor respekt for den driftsøkonomiske rationalitet og effektivitet i en fordelingscentral som Bilka. Problemet er blot, at den driftsøkonomiske omkostningshorisont, som et Bilka arbejder inden for, ikke stemmer overens med den samfundsøkonomiske omkostningshorisont ved en sådan distributionsform.

Da der først var slået hul på Bilka-dæmningen rundt om i landet, gik det slag i slag. Ikke bare med Bilka-er og med OBS-er, men også med alle dem, der følger efter og lægger sig i omegnen af Bilka-erne og OBS-erne - byggemarkeder osv. Det skete også i trekantområdet med Kolding som "anfører".

Byerne omformes - og det sker ganske drastisk. Og de kommer samtidig til at ligne hinanden. I hvert fald i byperiferierne. De kommer til at ligne hinanden - og taber altså identitet. Jeg plejer ofte at udtrykke det på den måde, at skulle jeg en sen og tåget aften komme kørende ind imod en by af Vejle-art, vil jeg kunne risikere at køre vild. For jeg kan vanskeligt se eller opleve, om jeg kører ind i Vejle, i Kolding, i Herning, i Næstved osv.[6]

Den grønne by

Trekantbyen kommer til live igen i 1990'erne - som ord og metafor, som slogan og begreb. Det sker med udgangspunkt i Kolding og ønsket om at få etableret et Green Network. Kolding inviterede nabokommuner til et grønt miljøsamarbejde - Middelfart og Vejen kommuner i hvert sit naboamt deltog i samarbejdet. Det "grønne" og grænseoverskridende samarbejde mellem kommunerne i Kolding-området indledtes i 1991. Et formål med samarbejdet var at blive udpeget som Danmarks Green City - det kapløb vandt Her-

ning/Ikast.

Et års tid senere inviterer Miljøministeriet til at opbygge såkaldte bycirkler - dvs. tværkommunale samarbejdsformer med et begrænset indholdsmæssigt sigte. De "grønne" kommuner fra Kolding-initiativet kaster en ansøgning ind på Miljøministeriets bord om at få status som en bycirkel. Ministeriet siger ja hertil betinget af, at Vejle og Børkop kommuner inddrages i projektet. Formålet med et sådant projekt skulle være at styrke områdets position (det var i de år, at ordet "styrkeposition" blev optaget i det erhvervspolitiske vokabularium). Bycirkelsamarbejdet skulle være med til at øge og forstærke områdets konkurrenceevne, synergieffekter og arbejdsdeling mellem de deltagende byer.[7]

Bycirklen bliver hurtigt omdøbt til den åbne grønne by, således som det kan ses ud af fiksérbilledet på nedenstående figur. Den rækker næsten ud på hedeområdet og ud til fjordlandskaberne samt over til det fynske. Målt arealmæssigt en stor by - hvor der bør sættes et antal gåseøjne omkring ordet by. På dette store område er i dag fordelt godt 200.000 mennesker.

Billedet af den grønne by har lidt amøbeagtig karakter. "Byen" ligger hen over de 8 kommuner - med et stort hul (Egtved kommune) i den nordvestlige del af strukturen. Billedet af en amøbe er i og for sig meget godt - synes jeg. Samarbejdet inddrager en række vidt forskellige landskaber, inkorporerer en række enkeltstående emner og bygger på mellemkommunale styringssystemer.[8]

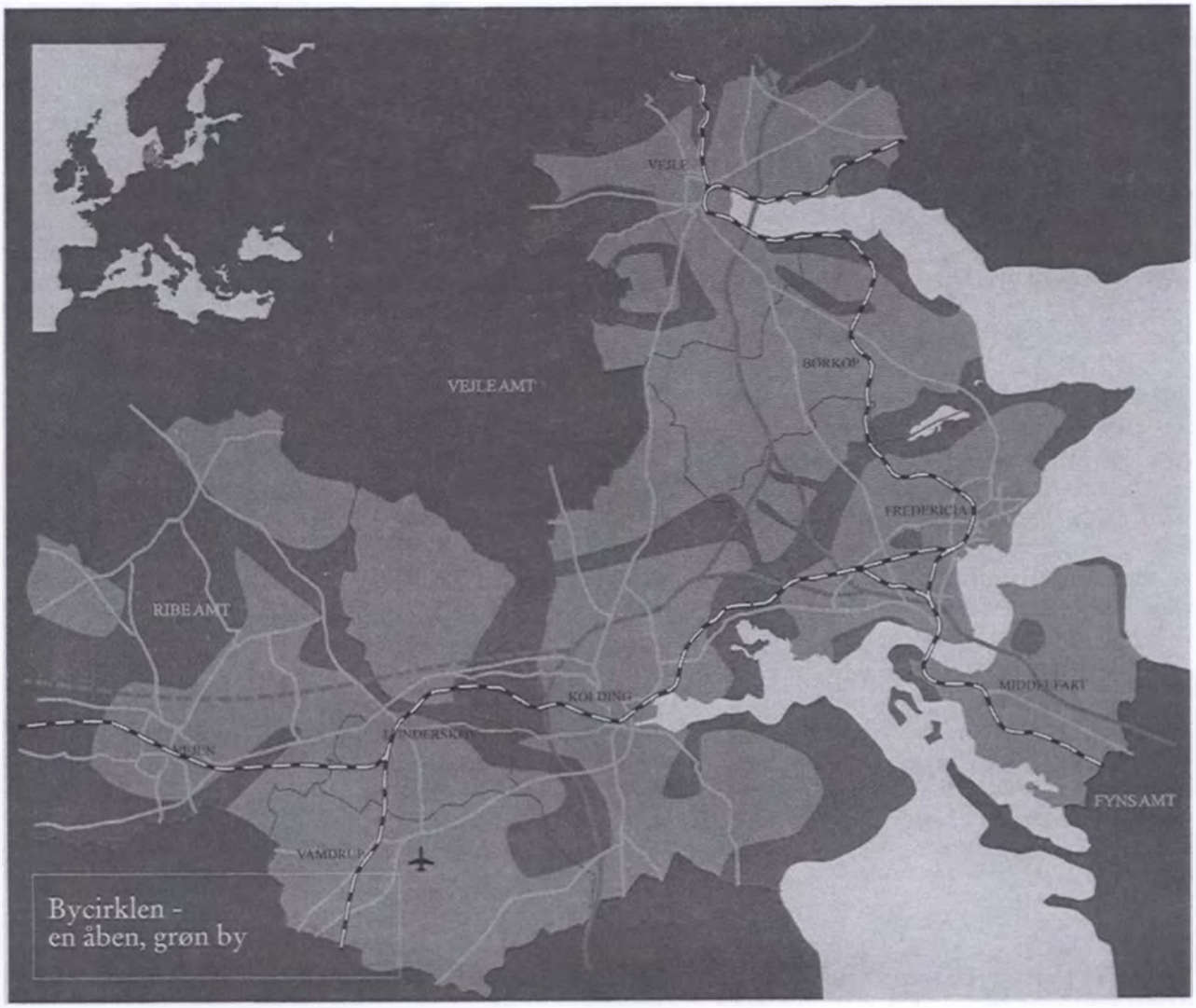
Amøben

Denne amøbeagtige samarbejdskonstruktion[9] dækker altså geografisk over Danmarks største grønne by - Nordeuropas bliver den somme tider udnævnt til. Her synes jeg, at metaforikken bliver både lidt småfarlig og halvkomisk.

En by består for mig - og står i min bevidsthed - som en fysisk afgrænset størrelse, der rummer huse og andre bygninger på et begrænset areal (i hvert fald, når vi tænker på europæiske byer). Mange huse angiver en større by og færre en mindre. Imellem husene kan der være anlæg og parker. Bevæger jeg mig ind imellem husene, og bliver de højere og højere, får jeg fornemmelsen af, at jeg er kommet til en stor by og måske ligefrem en storby.

Med den byopfattelse vil jeg aldrig kunne registrere, at jeg kører ind i Nordeuropas største by, når jeg fra et eller andet verdenshjørne nærmer mig min egen og skovomkranste by (by-del) Vejle. Når der dukker et hus op derude i skovperiferien, vil jeg sidde og nynne "langt ude i skoven lå et lille hus, aldrig så jeg så .....". Og når jeg passerer byskiltet, der siger Vejle, er jeg ved at være hjemme.

Den dag i dag er jeg usikker på, om jeg som borger bliver holdt lidt for nar, når jeg blandt politikere og



"teknikere" kan støde på begrebet den store grønne by. Jeg har svært ved at tro, man kan mene det bogstaveligt. Men jeg har faktisk oplevet, at man har villet give mig indtrykket af noget alvorligt ment. Og så er det altså mig, der synes, at det hele bliver lidt til grin.

Første gang jeg blev introduceret til fænomenet Nordeuropas største grønne by, er for en 3-4 år siden under et besøg i Kolding Kommune. Jeg vidste naturligvis, at kommunerne i området på en gang var fæller og konkurrenter, men bundsforvante i en by?

For det første kunne jeg registrere, at det er relativt sjældent (måske et par gange om året), at jeg kører de 15-20 min. til Kolding. Hvad skulle jeg dog der - sådan i tide og utide. Og Fredericia? Der har jeg ikke travet i årevis. Middelfart? Ja den ser jeg ofte - i et skævt fugleperspektiv fra Lillebæltsbroen.

Trekanten

Sjovt nok har man i mere og mere bestemt form pustet liv i ordet trekanten - trekantbyen har oplevet sin reinkarnation som forestilling, som metafor, som . . . I dag er man igen begyndt at bruge ordet i en mere og mere bestemt form. Trekant-området, Trekantbyen eller blot Trekanten. At ville presse en trekantet form ned over en amøbeagtig "organisation" er en noget firkantet måde at tænke på.

I billedmæssig forstand er det fx det, der er gjort i figuren nedenfor. Trekanten er oven i købet af en betragtelig relativ størrelse (hvad man måske ikke skal lægge så meget i?). Dette billede, dette kort, indicerer i øvrigt forestillingen om Trekantbyen som et landsdelscenter. Trekantområdet har søgt status som sådan og er blevet afvist af Miljøministeriet.

Man kan spørge om, hvad et landsdelscenter er, og hvad det skal bruges til. Det er i hvert fald noget med at liste byfunktioner op. Dvs. at man i Trekanten har listet, hvad man har af byfunktioner og antal enheder heraf, og hvad man savner af landsdelsfunktioner (som man "beder" staten tænke lidt over at betænke os med). Fx har man talt op, at området tilfredsstiller en norm for antal af biografer i et landsdelscenter. I Vejle har vi én biografbygning med, så vidt jeg husker, fire sale. Noget tilsvarende i de andre store byer. Repertoiret? Det er stort set det samme. Så hvorfor skulle jeg køre til Kolding for at gå i biografen?

Butiksudbudet - det er jo stort set det samme (i hvert fald på dagligvareområdet). Det skyldes netop konkurrencen mellem byerne og vogtningen af oplandsgrænser. Så hvorfor skulle jeg køre til Kolding Storcenter for at gå i Bilka, når jeg kan gøre det oppe på Nørremarken?

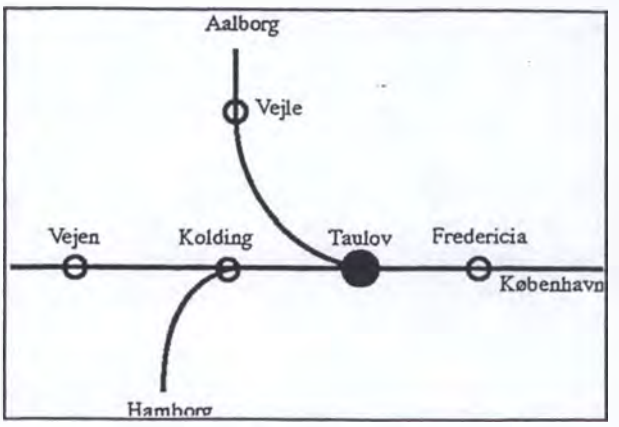
En lakmusprøve på, om et byområde nu også er et byområde: Kan jeg købe Kolding Folkeblad (en af min storbys mange aviser) på det lokale strøg i Vejle? Nej - den skal sendes pr. diligence. Kan jeg købe Vejle Amts Folkeblad på det lokale strøg i den koldingensiske bydel af min storby. Måske - ligesom jeg der måske kan købe Die Welt, The Times og Dagens Nyheter.

Trekantbyen revisited

Det mellemkommunale samarbejde i Trekantområdet har meget godt i sig. Når man vel at mærke holder det på det niveau, hvor det kan holde.

Det betyder også, at man "nødvendigvis" må udelade emner, som rummer for store interessemodsætninger. Karakteristisk nok udelader man detailhandelsstrukturen af samarbejdet. Det er dér, man konkurrerer på livet løs. Og denne konkurrence bidrager til at restrukturere byerne og gøre dem ret ensartede.[10]

O.k. - tiden er inde til at runde af og slutte rejsen. I dag stiger jeg af på banegården i Vejle. Ad åre stiger jeg måske af . . . I min indledning sagde jeg "in the middle of nowhere". Men det kan måske blive i Taulov - dér ligger en kirke, en kro og en godsterminal. Det er et af de bud, der er givet for et slags Høje Taastrup i Trekanten. Der skal jeg så stige om til et S-tog eller sætte mig i min langtidsparkerede bil. Det er dog kun et forslag, skal jeg skynde mig at sige - fra den seneste årskonference i Trekantområdet. Det minder lidt om placeringen af centralskolerne i sin tid i nogle egne af landet. Den skulle ikke ligge i den landsby eller det sogn eller i . . . Den kom så måske til at ligge på et jordstykke fra Jens Hansens bondegård - the geography of nowhere.



Metaforik, panegyrik og realisme

En afsluttende bemærkning: Fysiske planlæggere (og økonomiske måske også) har en forkærlighed for at betjene sig af billeder og billeddannelser, når man skal have aftegnet et projekt eller en udviklingstendens. Denne metodik er i og for sig udmærket, og mange planlæggere og "deres" politikere er gode til at finde disse billeder. Men man kan få fornemmelsen af, at billedet somme tider løber med mennesket - at det begynder at tage eget liv. Trekanten, trekantbyen synes jeg rummer en sådan livskraft - på nogle politiske og tekniske niveauer. På andre niveauer lever Trekanten slet ikke - ikke i "indbyggernes" bevidsthed og handlemåde.

Jeg synes derfor også, det virker tiltalende, at snakken om Trekanten alt i alt har ændret lidt karakter i de sidste par år. I hvert fald så vidt jeg kan bedømme det. Og det i en mere jordbunden retning. Nemlig et samarbejdsforum mellem kommuner, der på nogle områder har fælles interesser og på andre områder kan se en interesse i en "arbejdsfordeling". Samt kommuner, der har en klar opfattelse af, at de på en række områder har modsatrettede interesser, der betinger et ikke-samarbejde.[11] Jeg mener også at have registreret, at der er sket et symptomatisk skred i sprogbrugen. Man taler ikke længere så meget om Den store grønne by eller om Trekantbyen. Hyppigere bruger man den officielle betegnelse Trekantområdet Danmark eller bare Trekantområdet, hvis vi holder omtalen heraf inden for landets grænser.

Noter

1 Vejle-undersøgelsen er gengivet i kommunallovskommissionens betænkning om "Kommuner og kommunestyre" (bet. 420/1966).

2 "Målene for en dansk landsplan", beretning fra Dansk Byplanlaboratoriums og Jysk Byplanråds udvalg vedr. landsplanlægning, Byplan 1961, s. 152-162.

3 "Beretning om bytrekanten" med "Programskitse til en egnsplanlovgivning i Trekant-området", Peter Bredsdorffs Tegnestue, Kbh. 1964.

4 Som allerede var angivet i et notat fra LPUS "En ny by?", Landsplanudvalgets Sekretariat 1962.

5 Palle Bruus et al. "Butiksstruktur, servicepolitik, regionplanlægning - om lavprisvarehuses konsekvenser, et eksempel fra Vejle Amt", Vejle 1978.

6 Se i øvrigt J.H.Kunstler "The Geography of Nowhere", New York 1994. Kunstler er en amerikansk forfatter og essayist, der har skildret identitetstabet i de udflydende amerikanske byer.

7 Se fx Per Nielsen og Peter Borup Sørensen "Danmarks største åbne by", Byplan 2/97.

8 Det er lidt fristende at sammenligne lidt med EU (her dagen efter Amsterdam-afstemningen). Der er tale om et mellemkommunalt ("mellemstatsligt") mini-EU. Ca. kvartalsvis mødes de "grønne" borgmestre (og endnu et par politikere) - ministerrådet. En styregruppe bestående af kommunale topchefer varetager det løbende samarbejde - kommissionen. Sekretariatet varetager den daglige drift, underlagt styregruppen/kommissionen. På en årlig konference (regeringskonference?) samles alle byrådder, erhvervsråd m.fl. for at drøfte mål- og handlingsplaner. Og befolkningen? - den består af vejlensere, koldingensere osv.

9 For god ordens skyld - jeg lægger ikke noget nedsættende i denne sprogbrug. Jeg synes blot, at betegnelsen er meget sigende for samarbejdskonstruktioner, der skal være egnet til at tage emner (og måske geografier) ind og klar til at slette dem igen af samarbejdslisten. Et ad-hoc-krati, der ikke må blive for løst i fugerne og ikke for skarpt i kanterne.

10 Skal der opereres med en detailhandelsplanlægning, må den derfor gennemføres et eller to niveauer højere - amt eller stat. Det er i erkendelsen heraf, at der nu på regionalt plan skal gennemføres en sådan. Sagt lidt maliciøst kommer den i betydelig grad 20 år for sent. Eller lidt mere forsigtigt sagt - for små 20 år siden, da bl.a. Vejle amt slog bremserne i for lavprisvarehuse, var man i en bedre udgangssituation for en sådan planlægning end i dag, hvor der i mellemtiden er givet los for lidt halsbrækkende konkurrencekapløb mellem kommuner som fx Kolding med sit storcenter og Vejle med Nørremarken.

11 Dermed er vi på vej til at glide over i en analyse og vurdering af mellemkommunale samarbejdsformer, som der efterhånden er adskillige eksempler på - det ligger uden for dagens emne.

■ *Palle Bruus, f. 1940. Cand.polit. 1966. Nordplan 1992, videreuddannelsen. Lektor, Handelshøjskolen i Århus. Fm. i Vejle Amt 1974-76. Har bl.a. beskæftiget sig med centerplanlægning, bystrukturudvikling og erhvervspolitik.*

Kommentarer til indlægget:

Jesper Harvest: Der var i denne periode stærke inspirationer fra den engelske planlægning, hvor man søgte bort fra de problemfyldte gamle byer ved at bygge nyt ude i det åbne land. Peter Bredsdorff interesserede sig meget for de engelske New Towns og mente, at vi også kunne gøre således her hos os. Det gav anledning til Trekantbyen og til Gullestrup ved Herning. Det var først i den efterfølgende periode interessen for byfornyelsen og de gamle bydeles planlægning voksede sig stærk.

Kirsten Andersen: Det var nu ikke Peter Bredsdorff, der fik ideen til Trekantbyen. Han blev bedt om at se på den, men anbefalede faktisk Esbjerg i stedet!

Palle Bruus gjorde for en tydeligheds skyld opmærksom på, at der ikke i hans indlæg lå et angreb på Peter Bredsdorffs tegnestue.

De store projekter og planer med perspektiv 2000 - og deres skæbne

ved Gert Moltke

Det var sent på året 1959. Kristian kom og spurgte mig, om jeg ikke havde lyst til at planlægge for København i år 2000. Jeg svarede, at det lød spændende, men det havde jeg ikke forudsætninger for. Kristian svarede, at mine forudsætninger var mindst lige så gode som dem, der ellers kunne komme på tale, og ved nytår 1960 skiftede jeg fra Københavns Kommunes rådgivende ingeniørkontor til Egnsplansekretariatet for Storkøbenhavn. Og siden har jeg beskæftiget mig med planlægning, til jeg nu går på pension til næste sommer.

Tidligt i år kom Kristian igen. Han spurgte, om jeg ikke ville deltage i dette seminar. Jeg svarede ja igen. Derfor står jeg her og skal tale om:

De store projekter og planer med perspektiv 2000 - og deres skæbne -

eller sagt på en anden måde: Hvordan gik det så? Jeg har jo som nævnt svært ved at nægte, at jeg har beskæftiget mig emnet, men emnet er grumme stort og kan inden for de afstukne rammer kun belyses kalejdoskopisk. Det bliver brudstykkevise kommentarer, støttet til min dårlige hukommelse. Jeg vil ikke behandle udviklingen gennem alle de 40 år, men primært sammenligne udgangpunkt og slutsituation og vælge nogle få områder ud til illustration af, hvorledes planforudsætningerne har ændret sig. Ofte ganske anderledes radikalt, end vi havde fantasi eller mod til at antage. Til sidst så nogle mere generelle kommentarer.

Først kan der være grund til at slå fast: De store planer og projekter, vi taler om i dag, led en krank skæbne. Det samme kan man mildest talt ikke sige om Køge Bugt-planen. Når der skal gøres status på skæret, er der derfor grund til at prøve at forklare, hvorfor det gik de andre så galt.

Der er forskelle på de projekter, som har været nævnt. Nogle blev på udspil-stadiet, andre blev der arbejdet videre med. Det var den kraftige økonomiske vækst, vi var vidne til i 15-20 år fra slutningen af 1950'erne til en gang i 1970'erne, som kaldte på en overordnet planlægningsindsats. Det skulle ikke længere bare handle om det enkelte bysamfund. Der var interesse for at påvirke udviklingen i regions- og landsmålestok. Men da det kom til stykket, fik udviklingen alligevel lov at forløbe uden væsentlig styring af byggeriets placering og fordeling, vel at mærke, når det gælder de to øvre planniveauer.

Først nogle nøgletal, så vi kan sammenligne forventningerne den gang med, hvordan udviklingen faktisk gik.

Befolkningsudvikling og geografisk fordeling

Befolkningstallet for hele landet var i 1960 på knap 4,6 mio, og man regnede med en stigning til mellem 5,5 til 6,1 mio i 2000. Det faktiske tal bliver ca. 5,3 mio. Man forudså især ikke det store fald i børnetallene, som ikke nær blev kompenseret af den uforudset store nettoindvandring fra udlandet.

Befolkningsudviklingen 1960-2000	
1960:	*knap 4,6 mio indb.*
2000: Prognose benyttet af EPS og LPUS	*6,1 mio indb.*
2000: Faktisk udvikling	*5,3 mio indb.*

Væsentlig større betydning fik *den ændrede befolkningsfordeling* inden for landets grænser. I 1960 boede der 1,6 mio i hovedstadsområdet og 3,0 mio i provinsen. Egnsplansekretariatet for Storkøbenhavn regnede med, at der i år 2000 ville være omkring 6,0 mio fordelt med omkring 2,5 mio i hovedstadsområdet (landbefolkningen regnet med) og 3,5 mio i provinsen. Den faktiske fordeling bliver 1,8 mio og 3,5 mio. Nedgangen i befolkningstal ramte ensidigt hovedstadsområdet, som i stedet for en tilgang på 0,9 mio kun fik 0,2 mio.

I provinsen bliver der derimod ingen forskel mellem den forventede og faktiske vækst på 0,5 mio, og det uændrede tal dækker endda over væsentlig flere i arbejdsstyrken og færre børn.

Befolkningsfordeling mellem hovedstadsområdet og provinsen

EPS, mio indb.	*hovedstadsomr.*	*provinsen*	*ialt*
1960	*1,5+0,1*	*3,0*	*4,6*
2000 prognose	*2,5*	*3,5*	*6,0*
2000 faktisk	*1,8*	*3,5*	*5,3*
Vækst 1960-2000:			
Prognose	*0,9*	*0,5*	*1,4*
Faktisk	*0,2*	*0,5*	*0,7*

LPUS, mio indb.	*hovedst.omr.*	*provinsbyer*	*landdistr.*
1960	*1,5*	*1,5*	*1,5*
2000 Stor hovedstadsvækst	*3,0*	*2,0*	*1,0*
2000 Lille -	*2,0*	*3,0*	*1,0*

Egnsplansekretariatet havde til Principskitsen regnet med uændret indenlandsk nettotilvandring, men det gik tydeligvis helt anderledes. Vi fik efterhånden stagnation og fravandring i hovedstadsområdet og først de allersidste år tilvandring igen. Forudsætningerne ændrede sig således afgørende såvel for planlægnin-

gen i hovedstadsområdet som i provinsen.

Virkeligheden omkring sekretariatets befolkningsvurderinger var langt mere kompliceret end her fremstillet. Man havde valgt alene at se på bybefolkningen og holde landbefolkningen udenfor. Det skabte et oprykkerproblem, hver gang en mindre bebyggelse i landdistrikterne rykkede op over statistikernes grænse for, hvad man betragter som by. Hvordan der skulle tages hensyn til det, det førtes der endeløse diskussioner om med Rachel Bager fra Boligministeriet. I bagklogskabens lys, hvor den store usikkerhed på resultatet træder tydeligt frem, må man sige, at den tid kunne have været anvendt nyttigere.

Også i LPUS lagde man det hidtidige vandringsmønster til grund for sine overvejelser. I den ikke færdiggjorte rapport, som Illeris omtalte, Landsplanmålene, fra 1963 tog man i den sammenhæng fat på problemstillingen, om man skulle bremse eller fremme udviklingen i hovedstadsområdet. Her regnede man som EPS med ialt 6 mio indbyggere i 2000, at befolkningen i landdistrikterne ville falde fra 1½ til 1 mio, og at hovedstadsbefolkningen ville ligge inden for en ramme mellem 2 og 3 mio og omvendt provinsbybefolkningen mellem 3 og 2 mio.

En væsentlig årsag til den afgørende ændrede befolkningsfordeling i landet skal nok søges i, at højkonjunkturen efterhånden skabte fuld beskæftigelse ud over landet, og virksomhederne måtte i langt højere grad end før søge arbejdskraften, dér hvor den var, dvs i provinsen. Man behøvede ikke længere at tage til hovedstaden for at finde arbejde. Den levefodsstigning, dette skabte i provinsen, gav i næste omgang grundlag for udvikling af offentlig og privat service, som også i de fjernere egne af Jylland gav lokaliseringsbetingelser for yderligere kategorier af virksomheder. Der fandt en kraftig forskydning sted til fordel for et ungt og selvbevidst erhvervsliv ikke mindst i Vestjylland.

Jeg er godt klar over, at det kun kan være en del af forklaringen på de ændrede vandringsstrømme. Sagen er væsentlig mere kompliceret, og det vil være nærliggende, om Illeris eller andre kom med uddybende og korrigerende bemærkninger. Men jeg vil tro, at vi kan være enige om, at ændringen kun i yderst ringe grad kan tilskrives en bevidst landsplanpolitik, uanset egnsudviklingspolitikken og erklæringerne om, at jobbet skal komme til manden og ikke omvendt.

Ser man nærmere på, hvordan væksten i provinsen har fordelt sig, så står Århus Amt som den store vinder. Næsten på linie med, men med væsentlig lavere vækstprocenter ligger Ringkøbing, Vestsjælland, Ribe og Vejle amter, mens Bornholm og Storstrøm står som taberne. Vestsjællands position skal ses i lyset af den voksende pendlerstrøm til hovedstadsområdet, og Vejle Amt ligger fint uanset at vi ikke fik trekantbyen, og de tre købstæder vender ryggen til hinanden, og at integrationen mellem dem indbyrdes ikke er væsentlig større end med de omkringliggende større byer.

Boligerne

Uanset den svage befolkningsvækst i hovedstadsområdet er boligtallet vokset meget kraftigt, fra omkring 550.000 til over 850.000 boliger. Dvs. forbløffende tæt på den ene mio, som var antaget i principskitsen, og det til trods for at befolkningsvæksten er langt mindre end ventet. Forklaringen er et langt kraftigere fald i antal beboere pr. bolig end forudset, både her og i det øvrige land. Tilsvarende er etagearealet pr. bolig vokset kraftigt. Så vidt jeg husker, ligger gennemsnittet i dag på omkring 50 m² pr. indbygger. Endelig er parcelhusandelen i byggeriet blevet større end forudset. Samlet har det betydet et kraftigt stigende byarealforbrug på boligområdet.

Arbejdspladserne

Det kan undre, at man i Egnsplansekretariatets og Landsplanudvalgets publikationer fra de første år i 1960'erne finder så lidt om udviklingen i det samlede antal arbejdspladser, som integreret del af planovervejelserne, når man tænker på, at netop her skete der en kraftig udvikling i disse år, hvor kvinderne for alvor kom ud på arbejdsmarkedet. Det må da ellers siges at være en væsentlig brik i planlægningen at få viden om, hvor store arealer, der skal bruges dertil og inden for hvilke hovedkategorier.

Så er det lettere at forstå, at man endnu ikke var blevet klar over, at stigningen i byarealforbruget til arbejdspladser ikke bare skyldes et stigende antal arbejdspladser, men også at det gennemsnitlige etagearealforbrug pr. beskæftiget vokser, præcis som boligarealet pr. indbygger.

Hovedstadsområdet - Det gennemsnitlige erhvervsetage areal pr. beskæftiget vokser ½ m² om året:

1980:	*42 m² etageareal pr. beskæftiget*
1996:	*50 - - - -*
1960, skøn:	*godt 30 - - - -*

I 1996 havde vi i hovedstadsområdet i gennemsnit ca. 50 etagemeter erhvervsareal pr. beskæftiget, og siden 1980 er dette gennemsnit steget med ½ etagemeter om året. Det til trods for at der er sket og sker en stadig væsentlig forskydning fra industri til serviceerhverv, hvor der er et lavere etagearealforbrug pr. beskæftiget. Efter denne beregningsmetode skulle etagearealforbruget pr. beskæftiget i hovedstadsområdet have været godt 30 etagemeter i 1960.

Den gang havde man ikke viden til at gøre sig denne udvikling klar. Man troede derfor, at det stigende erhvervsetageareal i city, det sted, hvor man i særlig grad fulgte udviklingen, var udtryk for en stadig vækst i antal arbejdspladser. Nu ved vi, at arbejdspladstallet

Arbejdspladsudvikling i city

1945:	*172.000 besk.*
1956:	*172.000 -*
1980/2000 antagelse i 1958/61:	*250.000 -*
1996:	*106.000 -*
2000, gæt	*110.000 -*

i stedet for at stige med byggeriet har været stadigt faldende. Fra omkring 172.000 i 1945 til 106.000 i 1996. Det sidste par år er arbejdspladstallet nok vokset i forbindelse med ibrugtagen af tomme lokaler, måske til 110.000 i 2000, men hovedtendensen er klar.

I overvejelserne først i 1960'erne om motorgader og tunnelbaner regnede man derimod med en stigning op til 250.000 arbejdspladser i 1980/2000. Man kan have forskellig opfattelse om det ønskelige i sådanne anlæg, men man kan vel være enige om, at det har vist sig at have været et problematisk grundlag til at vurdere de store anlægsarbejder på.

Det samme gælder naturligvis også planbeslutninger. Den gang forfægtede principskitsefolkene, at arbejdspladstallene i city ikke måtte stige, idet nye arbejdspladser skulle placeres i ydre arbejdspladskoncentrationer, i de bydele, hvor fremtidens bosætning skulle finde sted, så rejseafstandene blev mindre. Da man ikke kendte til den stadige vækst i etagearealforbruget, vidste man heller ikke, at i virkeligheden var citys arbejdspladstal faldende, og at der derfor var langt større muligheder for at skabe ydre arbejdspladskoncentrationer.

Den decentralisering, som har fundet sted i hovedstadsområdet, har således været meget betydelig. Det fremgår måske endnu bedre af følgende: Mens city i 1945 rummede 3/8 af alle arbejdspladser i den den gang mindre region, rummer den under 1/8 af arbejdspladserne i dagens hovedstadsområde, og andelen falder fortsat. Med manglende kendskab til så afgørende udviklingstendenser kan det naturligvis være svært at nå til kvalificerede planbeslutninger.

Citys andel af regionens arbejdspladser

1945:	*ca. 3/8 af samtlige arbejdspladser*
2000:	*under 1/8 - - -*

Biltallets udvikling

Man gjorde sig også fra første færd en del betragtninger om stigningen i biltallet. Og med held. Med udgangspunkt i de foreliggende prognoser gik Egnsplansekretariatet ud fra en stigning fra 120 biler af alle arter pr. 1000 indbyggere i 1960 til 300 i 1975 med forventninger om fortsat stigning. 1975-tallet holdt stort set stik, og i 2000 vil vi være en del over 400.

Byarealets udvikling

Egnsplansekretariatets antagelser om en 3-dobling af byarealforbruget i hovedstadsområdet til ca. 750 km² i 2000 holdt derimod ikke stik. De var baseret på 1000 m² pr. ny bolig, en stærkt forenklet antagelse, som indbygget forudsatte en fast fordeling mellem boligtyperne, og at boligbyggeriet og andre arealanvendelser udviklede sig parallelt.

Der var i 1996 i området byzonearealer på 610 km², inkl. byggemuligheder til de næste 30-40 år. Der var imidlertid også rigelige byggemuligheder den gang. Så forenklet kan man sige, at byarealet siden 1960 er vokset med 360 km² (610 - 250). Med et boligbyggeri på omkring 300.000 boliger i samme periode bliver det

Byarealforbrug i hovedstadsområdet (EPS-antagelse)

1960:	*250*	*km²*
1980:	*500*	*-*
2000:	*750*	*-*

Dvs. en tredobling af det samlede byareal på 40 år

1996:	*610*	*km² i byzone*
1960, konstateret:	*450*	*m² byareal pr. eksisterende bolig*
1960, antagelse:	*1000*	*- - - ny -*
1996, konstateret:	*1200*	*m² byar. pr. bolig etabl. siden 1960*

ca. 1200 m² pr. ny bolig, dvs højere end de 1000 m², formentlig især på grund af en større parcelhusandel. Den furore, som antagelserne vakte, var der således ikke grundlag for, og de svarer også til, hvordan vi har set, at arealforbruget siden er eksploderet på alle områder, langt over forventningerne.

Bymønsterets udvikling

I Landsplanmålene tog LPUS udgangspunkt i stjernebykonceptet og opererede i den sammenhæng dels med 4, 8 og 10 regioner i Danmark (idag har vi 16), dels med en større eller mindre grad af decentralisering inden for den enkelte region. Desuden inddrog man som alternative løsninger trafikbåndet (det store H) og Humlums forslag om opbygning langs den midtjyske motorvej. I 1970'- og 1980'erne fulgte landsplanredegørelsernes oplæg om bymønsteret og regionplanernes udmøntning heraf.

Ser man på bymønsteret idag, er den stedfundne udvikling - så vidt jeg kan vurdere - væsentligt mere decentral og spredt end selv det decentrale alternativ, som var på tale under landsplandiskussionerne først i 1960'erne. Nok kan man hævde, at udviklingen siden har bygget på stjernebyprincippet, men jeg tror ikke, at man den gang regnede med en sådan vægt på bosætningen i de yderste led, som vi i kraft af bilen har fået.

Foreløbig vurdering

Ser man tilbage på de forudsætninger, som dengang blev opstillet, må man sige, at på nogle punkter var de slet ikke så tossede. Det gælder antagelserne om arealforbrug og biltal. Når det gælder standardforøgelsen på boligområdet var skønnet for konservativt. Der hvor det virkelig kneb, var omkring arbejdspladserne og deres etagearealforbrug, desuden når det gælder Egnsplansekretariatet større åbenhed over for et muligt ændret vandringsmønster og for os alle en undervurdering af de spredningskræfter, bilen førte med sig. Altsammen er imidlertid ting, som vi relativt hurtigt lærte hen ad vejen.

Virkemidlerne til realisering af planerne

Set ud fra dagens situation vil nogle måske undre sig over, at man dengang havde fantasi til at tro, at der var politisk vilje til at takle problemstillinger, som f.eks. at lede væksten i hovedstadsområdet mod vest i store nye

bydele. Var det ikke disharmonien mellem planernes vidtgående karakter og de til rådighed stående styringsmidler, som var hovedproblemet? Det kan der være noget om. Når principskitsen peger på fordelene ved bydele på omkring ¼ mio indbyggere, tror jeg sådan set fortsat på, at det er væsentligt at bydelene er store, rigtig store. Jeg tror på, at det ville give befolkningen i bydelene den mulighed for en tilstrækkelig righoldighed af arbejdspladser og service lokalt, som vil få de fleste til at vælge rejsemål i bydelen, så man begrænser rejsetid og transportarbejde.

Men skulle jeg have ret i det, så er det jo fortsat et ikke uvæsentligt problem, at det kræver ikke bare viden, men en new town lovgivning og store statslige jordopkøb og investeringer, dvs først og fremmest politisk vilje og styringsmidler til over mange år at opbygge en sådan bydel. Lettere er det ikke, når de nye bydele skal optage eksisterende byområder, ikke mindst Køge og Roskilde, udviklet til en anden bystruktur og med et eksisterende kommunalt styre. Og gevinsterne dels i form af gode miljøer og levevilkår, dels i form af de skabte grundværdistigninger og andre samfundsøkonomiske gevinster, de kommer først senere.

Hertil kommer det indgreb, der vil være nødvendigt over for kommunerne i andre dele af hovedstadsområdet for at standse deres vækst og i stedet lede byggeriet mod vest til nye bydele. Det er heller ikke sikkert, at det er nok at have ret og kunne dokumentere fordele, hvis det, man anbefaler, ikke harmonerer med flertallet af hovedstadspolitikernes interesser. De problemer var man slet ikke rustet til, og selv i dag er der markante problemer med et noget mindre projekt af lignende art, Ørestaden, selv om det er gennemført på initiativ af en borgerlig regering.

Når det er sagt, skal det også siges, at situationen ikke var som idag. Man havde new town-lovgivningen i England, og lovgivningen om Køge Bugtplanlægningen i 1961 viste, at noget lignende var muligt også i Danmark. Der flyttede man planlægningskompetencen fra kommunerne langs Køge Bugt til et af Boligministeren nedsat udvalg og gav udvalget til opgave at udarbejde en samlet dispositionsplan for et byområde på 150.000 indbyggere (idag ca. 115.000, især på grund af lavere husstandsstørrelse) og gav ministeren adgang til at erhverve arealer til virkeliggørelse af planen. Nok var udvalget sammensat af kommunale repræsentanter, men opgaven var givet, og den blev løst.

Bybegrebet i opløsning - bilerne og byspredningen

Men det blev en enlig svale. Jordlovsafstemningen i 1963 satte et effektivt punktum for politikernes lyst til at gå videre med region- og landsplanplanlægning, helt frem til nye love herom trådte i kraft i 1974. De betød betydelige fremskridt, men der var grænser for de virkninger de fik, netop når det gjaldt en overordnet styring af byudviklingen, især uden for hovedstadsområdet.

I den mellemliggende periode havde vi været vidne til, at der parallelt med bilernes fremmarch og en stigende levefod skete en voldsom stigning i mobilitet og transportarbejde. Det betød, at det gamle bybegreb forstået som byen som ramme for de daglige aktiviteter gik i opløsning. Pendlings- og handelsoplande og oplande for uddannelsessteder ikke mindst omkring de store byer voksede langt ud over kommunegrænserne trods en kommunalreform med færre kommuner i 1970.

Det er en udvikling, som stadigt fortsætter, og som ikke synes at blive bragt til standsning foreløbig. Tværtimod er faktorer som specialisering og stordriftsfordele, skattefordele til parcelhuse, omend faldende, befordringsfradrag, ønsket om fuld udnyttelse af beskæftigelsesmuligheder og endelig det stigende biltal alle incitamenter til fortsat udvikling i denne retning.

Kommuneinddelingen og den faktiske udvikling

Skulle man under disse forhold have fastholdt tesen om ét bysamfund én kommune og sikre en hensigtsmæssig planlægning af byernes vækst og indbyrdes arbejdsdeling, kunne det naturligvis ske ved en samling på stadigt færre kommuner, herunder én hovedstadskommune, som efterhånden ville brede sig over stadig større dele af Sjælland. Det er selvfølgelig ikke sket. Det samme kunne imidlertid have været opnået på en mere acceptabel måde ved en forskydning af planlægningskompetence til regionale og landsdækkende organer i takt med udviklingen.

Det er som bekendt heller ikke sket. Hverken staten eller amterne har villet drage denne konsekvens, når de blev stillet over for kommunernes krav om at være den dominerende planmyndighed. Byggeønsker i de mindre bysamfund er blevet betragtet som disse bydannelsers egen vækst, som derfor skal nyde fremme, uanset at det i langt de fleste tilfælde blot er udtryk for et mere eller mindre nærliggende større bysamfunds vækst. Tænk, hvordan var der så ikke kommet til at se ud i hovedstadsområdet, hvis det var gået på samme måde dér. Men heldigvis var udviklingen i hovedstadsområdet lagt i så relativt faste rammer, at de ulykker, som bilerne forårsagede blev mindre. Men i det øvrige land blev disse forhold ikke behandlet som det centrale regionplanemne, det er.

I stedet er den større rejsehastighed og mobilitet ikke blevet benyttet til tidsbesparelser, men er i vid udstrækning under devisen *ud i naturen* ensidigt blevet benyttet til en hidtil uset spredning af byudviklingen med et voldsomt stigende transportarbejde. Resultatet har været, at trods stærkt forøgede rejsehastigheder ikke mindst i kraft af bilen har vi alligevel et stort set uændret tidsforbrug i den daglige persontransport.

I forbindelse med kommunalreformen foreslog man fra den kommitteredes side en toleddet administrativ struktur, alene med kommuner og stat. Tanken var ikke mindst at skabe så store kommuner, byoplandskommuner, at de var tilstrækkeligt store til også på lidt længere sigt at holde væksten inden for kommunegrænsen. I Landsplansekretariatet anbefalede man en treleddet struktur, bl.a. ud fra den betragtning, at forudsætningen for en hensigtsmæssig byudvikling også på lidt længere sigt var, at amterne som et tredie led kunne lægge rammer for byudviklingen på tværs af kommunegrænserne.

Siden er udviklingen nået så langt, at selv de foreslåede byoplandskommuners grænser i betydeligt omfang lapper over hinanden, og de største kommu-

ners influensområder dækker over adskillige af de påtænkte omkringliggende byoplandskommuner. Tiden er løbet fra den mulighed at benytte byoplandskommunerne som redskab til en overordnet styring af byudviklingen, hvis der skulle være et politisk ønske om en sådan styring. De fremherskende politiske toner har lagt hovedvægten på decentralisering. Men midlerne hertil har alene været at støtte befolkningsvæksten i de mindre bysamfund, mens de samme bysamfund man ville støtte og udvikle, i stadigt højere grad er blevet ribbet for arbejdspladser og lokalservice og blevet isolerede boligområder, hvorfra man skal køre langt i bil for få opfyldt sine daglige behov.

I de senere år er der kommet en ny synsvinkel på denne udvikling. Det stadigt stigende transportarbejde, det deraf følgende øgede træk på brændstofressourcen og væksten i CO_2-udslippet betragtes som udtryk for en ikke-bæredygtig udvikling. Vi har til gode at se, om denne vinkling af problemerne kan bringe problemstillingen i politikernes søgelys og ændre regionplanlægningens rolle.

Slutning

Mit hjertesuk omkring den stedfundne udvikling må ikke opfattes som stor sorg over, at 1960'ernes store planskitser ikke blev forsøgt virkeliggjort, i den form de var skitseret. Set i bakspejlet må man efter min opfattelse konstatere, at de gennemgående var for løst beskrevne, at videngrundlaget - ikke mindst om årsagssammenhænge - var for ringe, og at man især kunne have haft brug for en bedre påvisning af de samfundsmæssige fordele, der kunne opnås. For ikke at tale om en bedre klarlæggelse af, hvilke virkemidler, der var nødvendige for at realisere dem.

Men det var først og fremmest den politiske vilje, der manglede. Var der givet grønt lys for en videre planlægning og tilvejebragt de fornødne styringsmidler, så havde vi som i Køgebugtsammenhæng også fået større viden gennem denne proces, og planerne var blevet justeret undervejs, tilpasset den erhvervede viden og den faktiske udvikling.

■ *Gert Moltke, f. 1929. Civilingeniør fra 1952. Ansat i 1960 i Egnsplansekretariatet for Storkøbenhavn under Boligministeriet. 1967 Landsplanudvalgets Sekretariat, Boligministeriet. 1973 Miljøministeriet. 1975 Planstyrelsen smst. 1993 Landsplanafdelingen smst. 1999 Pensioneret. Har især beskæftiget sig med Hovedstadsområdets planlægning og trafik.*

Sven Illeris: Man kunne få det indtryk af indlægget, at alle planlægningens problemer blev fremkaldt af bilismen. Man bør dog nok se lidt mere nuanceret på det: Latente ønsker i befolkningen kunne opfyldes, da man fik bilen. Nu blev det muligt at bosætte sig i grønne omgivelser og at få sit eget énfamiliehus med gode udfoldelsesmuligheder for børnene. Samtidig skete der det, at arbejdsmarkedet blev stadig mere specialiseret, og det gav store kørselsbehov, fordi de mange forskellige typer arbejdspladser ikke kunne ligge samlet. Den bolig-arbejdssted-balance, vi altid har stræbt efter i planlægningen, var således ikke mulig i praksis. Kan nogen i øvrigt svare på, om det meget store fald i antallet af arbejdspladser i Københavns city ikke er større end i andre storbyer? Og hvad kan hovedårsagen være - er det et resultat af en restriktiv politik?

Gert Moltke: Den væsentligste grund til udflytningen af arbejdspladserne er nok Københavns form. Med beliggenheden ved kysten ligger byområdet inden for omkr. en trediedel af en cirkel, og det indebærer, at det mest tilgængelige punkt i denne periode ikke mere var bymidten, men et punkt i nærheden af Ringmotorvejen. Hertil kommer, at hvis man blot skulle have fastholdt arbejdspladstallet i city, skulle der være bygget særdeles meget nyt erhvervsareal, men man opgav jo bl.a. City Plan Vest. Alle gode kræfter har hjulpet arbejdspladserne ud af byen, men problemet er, at de nye lokaliseringsmuligheder består af små og spredte områder.

Kristian Larsen: Men *nu* har man sadlet om!

Gert Moltke: Ja, og med den stigende trafik til Amager får vi fordoblet trafikproblemerne. Med drømmene om en Øresundsby kommer Amager til at ligge i tyngdepunktet. Udviklingen i New York er et tankevækkende eksempel. Ifølge regionplanen - som er på privat basis - skal arbejdspladserne fastholdes på Manhattan, men det er fysisk umuligt for de beskæftigede at nå frem, så derfor sker der en spredning af arbejdspladserne.

Ole Dybbroe: Seminaret handler om planlægningens historie i Danmark, og her er *Erik Ib Schmidt* uomtvistelig en central person. Det var EIS der fik dannet *Landsplansekretariatet.* Men det var også EIS der på kæmnermødet i Vejle i 1963 over for skeptiske kommunaldirektører og måske lidt for ivrige fysiske planlæggere gjorde opmærksom på, at det ikke så meget drejede sig om at få lavet en Lands*plan*, som om lands*planlægning* (oplæst af EIS efter hans bevarede manuskript her på seminaret). Altså om processen fremfor planerne. En ting der atter understreges i *Perspektivplan II* (1973), som også var EIS's værk, og hvor han i indledningen udtrykkelig lader skrive, at man ikke med planlægningen ønsker at tage stilling til *"hvilke mål det vil være rigtigt at stræbe henimod de næste 15 år"* fordi, som han siger: *"en politisk ledelse vil være tilbageholdende med at indsnævre sin egen manøvrefrihed. . .* (og ønsker) *ikke at arbejde med bindende planer og en altfor nøje præcisering af målsætningen"* (PP II s. 19 og 26). En kraftig understregning af at økonomien var afgørende i sidste instans.

Så vidt jeg husker planlæggernes store medvindsår og ikke mindst euforien efter de store planlægningsreformer, der jo starter som en ideologi om en samordnende planlægning, så herskede der dengang blandt planlæggere en udbredt optimistisk opfattelse af at det netop var lands- og kommuneplanerne der skulle kunne løfte denne samordnende opgave. Et synspunkt EIS altså ikke støttede.

EIS' rolige afvisning af drømmen om de store planer var vigtig, selvom det tog lidt tid før den fes ind på lystavlen. Hvis det ikke tidligere var gået op for os at den langsigtede planlægning var en illusion så kom skriften på væggen, eller på papiret, med Finansministeriets bemærkninger til regionplanforslagene 1980-92, hvori planlægningschefen i Budgetdepartementet, *Inge Thygesen* ganske vist skriver at ministeriet ikke ønsker at fremsætte bemærkninger til de enkelte regionplaners detaljerede indhold, for derefter at tilføje at planerne ikke må binde statslig indsats, men bør *"gives en sådan smidighed og åbnes så mange muligheder, at der inden for regionplanernes rammer af amtskommuner og kommuner kan ske den nødvendige tilpasning til de økonomiske omstændigheder og forløbet heri, samt at der består adgang til uden omstændelige og tidkrævende procedurer at effektuere omprioriteringer"*. Det er der ikke noget mærkeligt i, men sundt at holde for øje.

I Perspektivplanerne taler forfatterne som fagfolk optimistisk om langtidsplanlægningens nødvendighed samtidig med at de med deres erfaring leverer alle argumenterne for dens umulighed, en erfaring der 10 år senere får sit lakoniske udtryk i Budgetdepartementets planredegørelse *"Al den planlægning - hvorfor og hvordan?"* i overskriften *"Totalplanlægningens nødvendighed og umulighed"*.

Her har vi engang for alle fået karakteren af planlægningens midlertidige karakter defineret.

Det betyder måske nok at "de store historiers tid er forbi", men ikke at vi ikke mere vil se store projekter. Jeg vil snarere sige tværtimod. Man skal imidlertid mærke sig at der er tale om projekter, og ikke planer. Projekter der finder deres særlige finansieringsform som stort set sætter eksisterende sektorplaner, som de ofte vil være i modstrid med, ud af spil. Jeg tænker på projekter som broerne over Storebælt og Øresund, samt byggeriet af Ørestaden. Sidstnævnte er særlig interessant fordi projektet er opstået i et udvalg (Würtzen udvalget) der skulle give forslag til en modernisering af hovedstadens kollektive trafik, men selv skulle finde det financielle grundlag, hvorefter det foreslår at bygge Ørestaden og bruge indkomsten fra jordsalget til at finansiere et banesystem som hovedsagelig betjener - ikke det der var udgangspunktet, nemlig Amager, men

den endnu ikke eksisterende Ørestad. Projektet tiltager sig i kraft af sin "lukkede" finansieringsform en selvstændig dynamik som går på tværs af stort set samtlige andre planer. For broernes vedkommende er der tale om trinvis ændring af prisen på overfart og en nærmest fastfrysning af benzinprisen for at sikre den stigning i brug af broen som er nødvendig for at løse finansieringsproblemerne. Med lidt god vilje kan man måske betegne det som *ad hoc* planlægning?

Et samtidigt udtryk for den fysiske planlægnings underordnede funktion er den tilbagegang i søgningen til de traditionelle byplanlæggeruddannelser som vi så i slutningen af 80'erne hvor vi på et tidspunkt var nede på o. 20 studerende for alle årgange på de tre traditionelle byplanlæggeruddannelser tilsammen. Disse uddannelser er da også i støbeskeen overalt.

Perspektivplanerne var skelsættende på mange måder i vor opfattelse af samfundsplanlægningen. Det var således også her miljøproblemerne under betegnelsen *"forureningsbegrænsning"* for første gang blev omtalt som offentligt reguleringsområde (PP I, 1971). Og det var altså her at den fysiske planlægning fik defineret sin vigtige, men underordnede plads i samfundsøkonomien: *Planlægningens umulighed og nødvendighed.*

Herluf Nielsen: Det er afgørende, at planlægningen er en løbende proces, og at der sker en stadig opfølgning. Vil derfor ikke godtage den konklusion, at vores samfund ikke egner sig for planlægning. Formålet med landsplanlægningen var at lede investeringerne de rigtige steder hen, ganske som i dag hvor staten presser amter og kommuner til at gøre noget ved bestemte opgaver - sygehusene osv. Der planlægges altså i dag! Vanskelighederne de kommende år er blot, at vigtige områder får stigende investeringsbehov, medens den økonomiske baggrund svækkes.

Ordstyreren, Ole Winding afsluttede med en tak til dagens indledere - og en særlig tak til Kristian Larsen, der havde skaffet seminaret husly på DTU.

Edmund Hansen, udvalgets formand takkede ligeledes Kristian Larsen. Da Byplanhistorisk Udvalg har meget små økonomiske midler, havde der ikke i år været råd til som tidligere at afholde seminaret på Charlottenborg eller Gl. Dok, og derfor var de gratis lokaler og de gode forhold på DTU afgørende for, at seminaret kunne gennemføres. Formanden takkede indlederne og alle deltagerne for endnu et vellykket seminar. Dagens forløb havde bekræftet værdien i at samle en bred kreds af personer, der personlig havde været impliceret i arbejdet gennem flere årtier.

På gensyn til næste år!

Kirsten Andersen sluttede med at anbefale de studerende, der var til stede, at interessere sig for byplanhistorien. Her findes godt stof til mange spændende opgaver.

Deltagerliste

Jacob Andersen, stud. polyt., DTU
Peter Dyhr Andreassen, studerende, kulturgeografi, Kbh. Universitet
Axel Bendtsen, arkitekt, Miljøstyrelsen
Malene Bentzen, studerende, DTU
Mogens Biilmann, ingeniør
Mogens Boertmann, arkitekt
Palle Bruus, lektor, Handelshøjskolen, Århus
Dan Christensen, arkitekt, Københavns Kommune
Ole Dybbroe, arkitekt
Ib Ferdinandsen, arkitekt, Københavns Amt
Niels Fosdal, civilingeniør, pens.
Peter Hartoft-Nielsen, civilingeniør, Landsplanafdelingen
Martin Hartung, journalist
Toke Haunstrup, stud. polyt, DTU
Poul Henriksen, civilingeniør
Niels Hurup, arkitekt, Sven Allan Jensen ApS
Johan Garde, fhv. ankechef, tidl. Miljøankenævnet
Niels Boje Groth, seniorforsker, FSL
Knud Haastrup, arkitekt, Dybbro & Haastrup
Mildred Henriques, studerende, DTU
Sven Illeris, professor, Roskilde Universitetscenter
Henrik W. Jensen, lektor, Arkitektskolen i Aarhus
Holden Jensen, arkitekt
Ib Høi Jensen, byplanarkitekt, Landsplanafdelingen
Søren B. Jensen, økonom, Vejafdelingen, Københavns Kommune
Astrid Jessen, studerende, DTU
Niels O. Jørgensen, professor, DTU
Marlene Kjær, stud. polyt., DTU
Signe Primdal Kærsgaard, studerende, DTU
Hans Kristensen, vicedirektør, SBI
Ernst Kristoffersen, civilingeniør, pens., fhv. Den kommitterede mm.
Steen Leleur, docent, dr. techn., DTU
Poul Lyager, civilingeniør
Carl Jørn Mathiesen, cand. polit., pens.
Vibeke Meyling, arkitekt, Dansk Byplanlaboratorium
Gert Moltke, ingeniør, Miljø- og Energiministeriet
Bue Nielsen, geograf, Landsplanafdelingen
Cathrine Krogh Nielsen, studerende, DTU
Herluf Nielsen, cand. polit.
Tom Rallis, docent, dr. techn., DTU
Ulrik Romose, studerende, DTU
Erik Ib Schmidt, fhv. departementschef
Anders Svarre, pensionist
Jesper Oluf Termansen, pens. amtsarkitekt, Ribe
Niels Thougaard, arkitekt, Københavns Amt
Henrik Witthøft, arkitekt, Dansk Byplanlaboratorium

Deltagere fra Byplanhistorisk Udvalg

Kirsten Andersen, arkitekt
Lisa la Cour, bibliotekar
Edmund Hansen, arkitekt
Jesper Harvest, arkitekt
Sven Allan Jensen, arkitekt
Kristian Larsen, arkitekt
Hugo Marcussen, arkitekt
Elith Juul Møller, arkitekt
Poul Strømstad, fhv. museumsinspektør
Ole Winding, arkitekt

Ovennævnte deltagere er anført med navn og øvrige data, således som de har skrevet sig på den liste, der blev rundsendt under seminaret. Enkelte kan således mangle, dersom de har glemt at skrive sig på listen.

Byplanhistoriske noter

Noterne kan bestilles på kuponen til højre eller købes i Dansk Byplanlaboratorium. Ved forsendelse betales porto og et ekspeditionsgebyr på 15 kr. - Tilskudsgivere, der yder fuldt tilskud til Dansk Byplanlaboratorium, får 25% rabat på nedenstående priser.

1. **Udokumenterede optegnelser om et halvt århundredes levnedsløb** *af Flemming Teisen.* 1985. 89 s. 40,00 kr.

2. **Havneby på Rømø** *af Jesper Termansen.* 1985. 37 s. 30,00 kr.

3. **Athen-erklæringen** *oversat og kommenteret af Ernst Kristoffersen.* 1985. 20 s. 20,00 kr.

4. **Bidrag til naturfredningens historie** *af C. Blixencrone-Møller.* 1985. 74 s. 35,00 kr.

5. **Tilbageblik** *af Edmund Hansen.* 1985. 43 s. 25,00 kr.

6. **Byplanhistoriske erindringer fra midten af 40'erne til begyndelsen af 50'erne** *af Jesper Termansen.* 1986. 47 s. 40,00 kr.

7. **Planlægningens græsrødder** *af Carl Evald Hansen.* 1986. 20 s. 20,00 kr.

8. **Bag kulisserne - Køge Bugt-lovens politiske og administrative forspil** *af Frank Bundgaard.* 1986. 55 s. 45,00 kr.

9. **Læreanstalternes Fælles Byplankursus 1955-69** *af Kirsten Andersen.* 1986. 45 s. 40,00 kr.

10. **20'ernes og 30'ernes byplanhistorie - indlæg fra seminar, juni 1986** *red. af Edmund Hansen, Lisbet Balslev Jørgensen og Ole Thomassen.* 1987. 41 s. 35,00 kr.

11. **Værløse - en kommunes byplanhistorie 1944-74** *af Max Siegumfeldt.* 1987. 69 s. 50,00 kr.

12. **40'ernes og 50'ernes byplanhistorie - indlæg fra seminar, juni 1987** *red. af Edmund Hansen mfl.* 1987. 77 s. 50,00 kr.

13. **Med de venligste hilsner fra Steen Eiler Rasmussen** *red. af Vibeke Dalgas.* 1988. 28 s. 40,00 kr.

14. **Notat om Storkøbenhavns planlægning, 3. maj 1960.** 1988. 38 s. 50,00 kr.

15. **Industrikvarteret i Gladsaxe** *af Vagn Isaksen, Edmund Hansen og Ella Bredsdorff.* 1988. 114 s. 60,00 kr.

16. **De store vækstår - fra ca. 1960 og videre frem. Seminar, juni 1988** *red. af Sven Allan Jensen mfl.* 1989. 62 s. 50,00 kr.

17. **De første landsplanår 1959-64** *af Kirsten Andersen og Erik Kaufmann.* 1988. 25 s. 40,00 kr.

18. **Rødovre - træk af kommunens byplanhistorie** *af Niels Fosdal.* 1989. 23 s. 40,00 kr.

19. **Boligbyggeriet og boligområderne i by- og regionplanlægningen i vort århundrede. 4. seminar, juni 1989** *red. af Tim Knudsen mfl.* 1990. 86 s. 70,00 kr.

20. **Københavns Kommune - humanitær byplanlægning 1940-70** *af Max Siegumfeldt.* 1990. 57 s. 60,00 kr.

21. **Fingerplanen - tilblivelsen oplevet fra gulvet 1945-50** *af Sven Allan Jensen.* 1990. 38 s. 50,00 kr.

22. **Trafikken og byerne - udvikling og planlægning. 5. seminar, juni 1990** *red. af Edmund Hansen mfl.* 1991. 103 s. 70,00 kr.

23. **Fra sommervilla til feriehytte - om århundredskiftets og mellemkrigstidens fritidsbebyggelser** *af Nan Dahlkild.* 1991. 62 s. 120,00 kr.

24. **Da miljøet kom til byen** *af Bent Flyvbjerg.* 1991. 63 s. 90,00 kr.

25. **Sommerhuset - fødsel og opvækst. 6. seminar, juni 1991** *red. af Elith Juul Møller og Poul Strømstad.* 1992. 60 s. 70,00 kr.

26. **Københavnske generalplantilløb 1932-1958** *af Poul Lyager.* 1992. 63 s. 90,00 kr.

27. **Byens offentlige rum. 7. seminar, juni 1992** *red. af Vibeke Dalgas og Poul Strømstad.* 1994. 84 s. 80,00 kr.

28. **Forstæderne - bydannelse og byplaner. 8. seminar, juni 1993** *red. af Sven Allan Jensen og Poul Strømstad.* 1994. 66 s. 90,00 kr.

29. **Lidt om fredningsplanlægning og om nogle af de mennesker, jeg mødte hen ad vejen** *af H. H. Holden Jensen.* 1994. 64 s. 90,00 kr.

30. **Det åbne land. 9. seminar, juni 1994** *red. af Kirsten Andersen og Elith Juul Møller.* 1995. 61 s. 90,00 kr.

31. **Byfornyelse - fra gadegennembrud til integreret byfornyelse. 10. seminar, juni 1995** *red. af Kirsten Andersen, Sven Allan Jensen og Lisa la Cour.* 1996. 71 s. 90,00 kr.

32. **Hovedstadsrådet 1. april 1974 - 31. december 1989. Erindringer 6 år efter** *af Hugo Marcussen.* 1996. 27 s. 50,00 kr.

33. **Ti år med en generalplanskitse 1958-1968** *af Poul Lyager.* 1996. 63 s. 90,00 kr.

35. **Hovedstadsregionen i historisk tilbageblik. 12. seminar, juni 1996** *red. af Elith Juul Møller mfl.* 1997. 24 s. 50,00 kr.

36. **Strandhaven - et kolonihaveområde bliver til lavt, tæt boligområde** *af Kirsten Andersen.* 1997. 47 s. 50,00 kr.

37. **Arkitektskolernes Byplanuddannelse 1930-1997. 13. seminar, maj 1997 (1. note)** *red. af Ole Winding mfl.* 1997. 70 s. 50,00 kr.

38. **Byplanuddannelsen i Danmark 1930-1997. 13. seminar, 30. maj 1997 (2. note)** *red. af Inge Alstrup og Lisa la Cour.* 1998. 86 s. 50 kr.

39. **Fra gamle dage til nutidens begyndelse - Overfredningsnævnets arbejde i årene 1962-1976** *af Johan Garde. Ill. af Kirsten Andersen.* 1998. 54 s. 90,00 kr.

40. **Danmark under forvandling. De store planer og deres skæbne. 14. seminar, maj 1998** *red. af Kirsten Andersen og Elith Juul Møller.* 1999. 44 s. 50 kr.

- **"Fingerplanen". Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn 1947.** *Fotografisk genoptryk m. engelsk resumé.* 1993. 156 s. + udfoldningskort. 150 kr.

- *Flere noter er under forberedelse.*

ISSN 7-0900-3274
ISBN 87-90413-12-1