

KØBENHAVNS SKITSE TIL EN

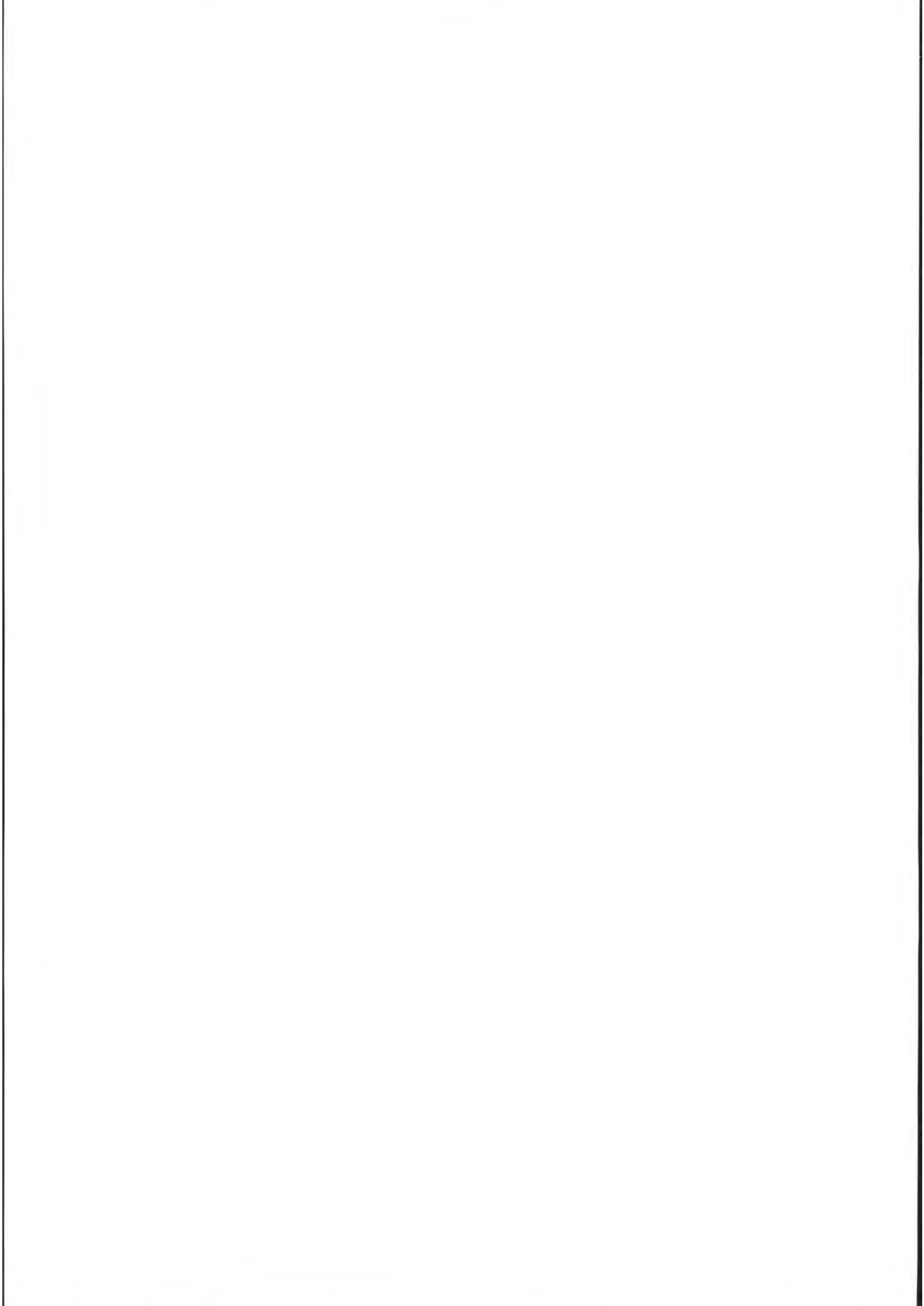
GENERALPLAN 1954

-holder planlægningen 50 år efter?

BYPLANHISTORISK UDVALG 20. SEMINAR SEPTEMBER 2004

DANSK BYPLANLABORATORIUM

BYPLANHISTORISKE NOTER nr. 50



KØBENHAVNS SKITSE TIL EN GENERALPLAN 1954

-holder planlægningen 50 år efter?
20. Seminar September 2004

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistoriske Noter nr. 50

**Københavns skitse til en generalplan fra 1954
– holder planlægningen 50 år efter?**

20. Byplanhistoriske Seminar
Fredag den 17. september 2004

Byplanhistorisk note nr. 50
Copyright Dansk Byplanlaboratorium

Redaktion og tilrettelæggelse:
Søren B. Jensen, Jesper Harvest
og Michaela Brüel

Tryk: KFS AB, Lund, 2006

ISSN: 0900-3274
ISBN: 87- 90413- 35-0

Dansk Byplanlaboratorium
Nørregade 36, 1165 København K
Telefon 3313 72 81
e-mail: db@byplanlab.dk
www.byplanlab.dk

Indledning

Velkomst

vedr. arkitekt og historisk *ranfør Byplanhistorisk Ulg*

Københavns skitse til en generalplan fra 1954 fylder 50 år
- holder planlægningen fra "Kronikens" tid?

Årets byplanhistoriske seminar skal handle om Københavns Skitse til en generalplan, der i år fylder 50 år. Mange af hovederne bag de visionære ideer er her heldigvis stadig.

Dem har vi bedt om at tage sig af formiddagens oplæg.

De der var med, da visionerne blev skabt, vil fortælle, hvad der skete - dengang.

I eftermiddag går vi så i gang med dem, der har måttet implementere planen, og som sidder med planerne i København i dag. De vil vurdere Generalplansketsens betydning for arbejdet med planlægning i Københavns Kommune op til i dag og måske også sende nogle stikkere ud i fremtiden.

Oplægsholderne slutter af med overborgmester Jens Kramer Mikkelsen, som har lovet at komme med det afsluttende oplæg.

Overborgmesteren er samtidig vært for seminaret, både med hensyn til husly og frokost – det takker vi for.

Velkommen, det er et spændende program.

Seminaret blev holdt på Københavns Rådhus.
Noten er trykt med støtte fra KAB Fonden.

Indhold

Københavns skitse til en generalplan 1954 - holder planlægningen 50 år efter?

	side
<i>Poul Lyager:</i> Generalplanforudsætninger	5
<i>Arne Gaardmand:</i> Efterkrigstidens bolignød og saneringsbehov	17
<i>Knud E. Rasmussen:</i> Generalplanskiten 1954 og udviklingen frem til Københavns første kommuneplan 1989	21
<i>Kristian Larsen:</i> Fingerplanen, Generalplanen og den regionale udvikling	29
<i>Søren Elle:</i> Trafikplanlægning i København 1954-2004	33
<i>Søren B. Jensen:</i> City, centerstruktur og erhvervsudvikling	39
<i>Jens Ole Nielsen:</i> Boliger og befolkning	45
<i>Jens Kramer Mikkelsen:</i> Hvor langt holdt Generalplanskiten?	51
Paneldiskussion	53
Deltagere i Byplanhistorisk seminar 2004	56
Litteraturliste	57
Byplanhistoriske noter	59

Generalplanforudsætninger

*ved civilingeniør Poul Lyager
Tidligere indehaver af Poul Lyagers
Planlægningstegnestue 1965-77
(konsulent for Københavns Kommune)*

*Tidlig karriere:
Københavns Kommunes Byplankontor 1941
Egnsplankontoret for Storkøbenhavn 1945-47
Københavns Kommunes Generalplankontor,
afdelingsingeniør 1961-65*

To der ragede op

I første halvdel af 1900-tallet var der to personer der ragede op, og som hver for sig havde afgørende indflydelse på Københavnsegnens udvikling.



*Olaf Forchhammer
1881-1964*

Olaf Forchhammer blev født i 1881. Fik uddannelse som ingeniør, arbejdede et år i Tyskland og 26 år gammel ansat i Københavns Kommune, hvor han i 1927 avancerede til leder af Byplanafdelingen. I 1936 blev han stadsingeniør, og det var han til pensioneringen i 1952. Han var stærkt politisk interesseret og tog del i den offentlige debat, blandt andet i retsopgøret efter besættelsen. Han var pacifist og militærnægter og det tog han, siges det, en tur i spjældet for. Han var med til at oprette organisationen "Aldrig mere krig" i Danmark. Da han i sin ungdom flyttede sammen med kæresten, bekendtgjorde de i Berlingske at de havde indgået kammeratægteskab. Umiddelbart efter sin pensionering giftede han sig med en yngre kvinde og kastede sig igen ud i aktivt arbejde for fredssagen.

Som chef var han utraditionel, fleksibel og fordomsfri. Kunne overbevises og skifte mening.

Min nærmeste chef, Poul Vedel, gav som et eksempel på hvad *han* mente var Forchhammers vægelsind: Hvis Vedel kom i tvivl om et problem og gik til Byplanchefen fik man, som han sagde, ikke noget svar. Gik man derefter til Forchhammer, satte *han* sig til at filosofere over mulighederne, og så gik man derfra med tre svar. Og så kunne man gå ned til sig selv og gøre som man nu syntes. Vedel var en smule forarget, men frem for vægelsind var det vel snarere et eksempel på god pædagogisk ledelse?



*Københavns parksystem 1936.
Lys skravering viser eksisterende parker.
Mørk skravering angiver forslag til nye grønne områder.*

Olaf Forchhammers fornemste praktiske indsats – hans permanente fingeraftryk på København og Københavnsegnen, var hans pionérarbejde i tæt samarbejde med medarbejderen Blixencrone-Møller, og hans personlige lederskab i arbejdet med Københavnsegnens og Københavns Kommunes "Grønne Områder", altså udpegningen og sikringen af et egnsomfattende system af tilgængelige skove, søer, moser, dalstrøg med vandløb, og et net af gangstier og cykelveje til at sammenbinde by og landskab.

Også på et teoretisk plan var han banebryder, og det viste han gennem sit første arbejde som leder af Københavns Kommunes Byplanafdeling. Den lille bog "København. Byplanmæssige forhold 1932" var i dansk sammenhæng nyskabende.

Den kommer jeg tilbage til.

Han forestod udarbejdelsen af to vægtige og stofmættede værker om Københavns historie:

"Fra Bispetid til Borgertid", en grundig og gennemillustreret beretning om byens byplanmæssige udvikling frem til 1840, samt "De indlemmede distrikter. Byplanmæssig udvikling 1901 - 1941".



Steen Eiler Rasmussen
Tegnet af Hans Bendix

Steen Eiler Rasmussen blev født i 1898, var altså 17 år yngre end Olaf. Han var arkitekt, i mange år professor på Kunstakademiets Arkitektskole. I byplankredse - ikke mindst i den angelsaksiske verden - var han en beundret og indflydelsesrig person. Berømmelsen skyldtes først og fremmest hans ungdomsværk, bogen om "London", der udkom i 1934 og snart efter i en engelsk udgave. Som der er skrevet "Every English and American city planner knows his Rasmussen".

En vigtig indsats i byplansammenhæng var hans mangeårige lærervirksomhed på Kunstakademiet, hans inspirerende lysbilledforelæsninger, der fik unge arkitekter til at vælge faget og københavnernes til at strømme til. Han leverede betydningsfulde bidrag til den offentlige debat om byplan- og bygnings-spørgsmål i København.



Bo Bojesen: Steen Eiler R. med fældet hovedlineal

Nogle få vil måske huske hans drabelige ordkrig med Olaf Forchhammer om Gamle Bydels fremtid. Og så var han en skønånd: Medlem af Det Danske Akademi, nær ven af Karen Blixen.



Steen Eiler Rasmussens vigtigste, og nu synlige og permanente aftryk på Københavnsegnen, var hans utrættelige og vellykkede arbejde for at skaffe enighed om, og med at få gennemført en målrettet københavnsk egnsplanlægning, den der resulterede i den internationalt kendte, og anerkendte, Fingerplan.

Da Byplanlægning blev en nødvendighed

De der har haft magten i byen København har lige siden Absalon bekymret sig om byens udvikling, dens veje og havn, dens forsvar, og ikke mindst: dens udvidelsesproblemer. Det har afsat mere eller mindre tydelige spor i byen.

Men det var udviklingen af moderne maskindrevet industri, som gjorde en rationel byplanlægning nødvendig. Industrien begyndte så småt at udvikle sig i København omkring 1850-60, og det tog fart i 1880'erne og 1890'erne. En række store københavnske virksomheder blev grundlagt i de år: Burmeister og Wain, Nordisk Kabel og Tråd, F.L.Smidth & Co, Carlsberg.

Der opstod et påtrængende behov for arbejdskraft i byerne, og da der samtidig var krise i landbruget strømmede kommende industriarbejdere fra landdistrikterne til København.



Blågårdskvarteret 1869.

De nye indbyggere havde behov for en bolig, men ikke mange penge til formålet. Det var alligevel nok til at sætte gang i et byggeboom, som skabte Nørrebro og Vesterbro's tætte og lysfattede boligkvarterer. I årene fra 1850 til 1880 havde der været en årlig befolkningstilvækst på 2-3.000 om året, og begyndelsen til brokvartererne opstod. Fra 1880, da Københavns indbyggertallet var godt 200.000, steg den årlige befolkningstilvækst brat til 5.000, senere op til 10.000 om året, og nu kom der virkelig tryk på, baggårdene blev fyldt op, først nu opstod "det sorte Nørrebro".



Lufifoto Blågårdskvarteret 1930.

Væksten medførte krav til kommunen om at bygge værker til produktion af vand, gas og elektricitet. Der skulle anlægges kirkegårde, men også veje, skoler, sygehuse og administrationsbygninger. Der var ikke tilstrækkelige arealer inden for kommunegrænsen, navnlig ikke til meget pladskrævende anlæg, og så måtte man opkøbe gårdbrug i de omgivende sognekommuner. Det gjorde man navnlig i Brønshøj, hvor Bispebjerg Kirkegård blev anlagt.



De store indlemmelser. Områderne B, V og S.

Men det var nødløsninger og uholdbart i længden. De fleste omegnskommuner havde besvær med at administrere udviklingen, og adskillige var mere end villige til at lade sig indlemme. Det skete efter love vedtaget af Rigsdagen, og kommunen fik i årene 1901-02 i etaper sit areal tredoblet ved indlemmelse af Brønshøj, Vigerslev og Sundbyernes distrikter.

Et konservativt medlem af Borgerrepræsentationen, ingeniøren Alexander Foss, medindehaver af F.L.Smidth og Co, interesserede sig for, hvordan kommunen nu skulle håndtere den vundne frihed til at disponere. Han foreslog at man skulle undersøge, om en del af kommunens store arealer i de nye distrikter *kunne anvendes til bebyggelse for Byggeforeninger og andre, på vilkår der ville lette opførelse af bebyggelse af landlig karakter - altså i modsætning til de tætte karré-bebyggelser - og samtidig sikre kontrol af værdistigninger.*

Hans begrundelse var interessant: "*Er det nødvendigt at fortsætte med at sammenstuve befolkningen i høje huse, i gader langt borte fra den frie natur, således at de er henvist til de få træer, der kan findes på de allerbredeste gader?*" Han fortsætter "ganske vist er forholdene i den store by ikke som dengang for 50 år siden, da Københavns drenge kunde tumle sig mellem Voldens træer. Distancerne er nu langt større, *men ved hjælp af elektriske sporvogne vil tilvæksten nu kunne spredes ud over landet*".

Det blev to vigtige temaer i de følgende års planlægning.

Som næste træk foreslog Foss *en international byplankonkurrence*. Den blev udskrevet i 1908. Dommerkomitéen kom til at bestå af to borgmestre, to borgerrepræsentanter, to arkitekter, to ingeniører samt en landskabsgartner. Det var nok ikke tilfældigt, at politikerne var i mindretal, de kommunale politikere var *forsigtige med at forpligte sig*.

Programmet krævede forslag til en *Generalplan* i mål 1:10.000. Med det mentes der angivelse af

1. Hovedveje, pladser og parker for forskellige formål

2. Bebyggelsesarternes fordeling
3. Passende pladser for offentlige bygninger
4. Eventuelle sporvejslinier og banespor.

Altså, lidt forenklet: der ønskes forslag til de ydre geometriske rammer for det kommende byggeri og det tilhørende vejssystem.

Men der stilles ikke nogen krav om begrundelser for dispositionerne.



1. præmien

I 1909 forelå der 19 konkurrenceforslag, og dommerne var enige om at give førstepræmie til et fremsynet og charmerende tegnet forslag udarbejdet af en tysk kommunaltekniker. De kommunale teknikere brød sig ikke meget om det, og trods enigheden fik det aldrig nogen formel politisk opbakning. Det satte sig kun beskedne spor i byen.



2. præmien

2. præmien var lavet af afdelingsingeniør i kommunen Aage Bjerre, der jo kendte sin by og ikke havde sans for romantisk krøllede vejssystemer. Han blev senere leder af kommunens byplankontor og dernæst stadsingeniør. Hans forslag blev heller ikke officielt vedtaget, men i kraft af Bjerres position var det nok hans plan, der i praksis blev vejledende.

Lovfæstet byplanlægning

Der var tilløb til byplaner over hele landet, og der opstod behov for mere formelle regler. I 1925 blev den første *Lov om Byplanlægning* vedtaget af Rigsdagen og i 1927 fik Københavns Kommune en Byplanafdeling med Aage Bjerre som leder. Et par år efter blev Bjerre ny stadsingeniør, og Olaf Forchhammer leder af Byplankontoret. Første gang det nye Byplankontor markerede sig var i 1932, med en publikation i kvartformat på beskedne 57 sider. Den hed "*København. Byplanmæssige Forhold. 1932*", og her blev der brugt nye metoder til behandling af byplanproblemer.



"*Byplanmæssige forhold 1932*" indeholdt tre afsnit, der hver for sig analyserede vigtige sider af de bestående tilstande i byen, samt et konkluderende afsnit:

- Udvikling og Arealudnyttelse
 - Befolkningsforhold
 - Bebyggelsens Kvalitet og Arealudnyttelse
 - Tilrettelæggelse af Fremtidsudviklingen
- Sidste afsnit* indeholdt overvejelser over boligbyggeriet med henblik på en boligpolitik, ligesom der angives retningslinier for kommunens erhvervspolitik. Der peges på ønskeligheden af en revision af Bygningsloven af 1889. Undersøgelsen af de angivne emner blev altså til *konklusioner om generelle retningslinier for udviklingen*.

Et eksempel på de anvendte metoder er en undersøgelse af forholdet mellem erhverv og bolig i den Sorte Firkant.

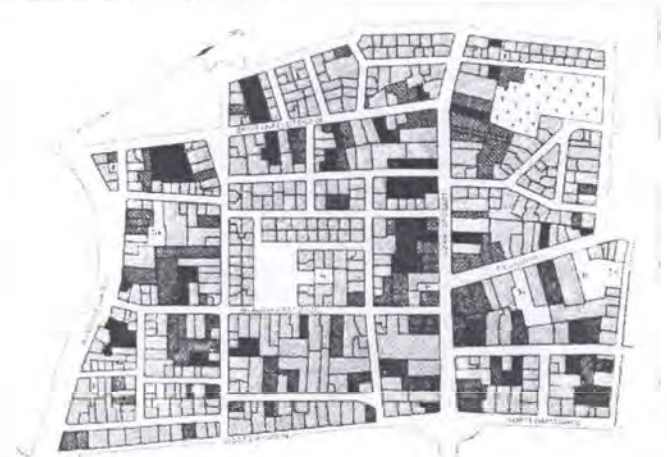


Fig. 1. Grønt: Fremstilling af Bebyggelsens Ulnyttelse til Næringsaktiviteter i ældre Forstadskvarter (Nørrebro).

"*Byplanmæssige Forhold*" var et pionérarbejde, sandsynligvis inspireret af idéer i britisk planlægning, hvor Patrick Geddes' "*Survey before Planning*" var et slagord. Tidligere tiders hovedsagelig geometriske tilgang blev suppleret med *analyser af virkeligheden*, af de sociale, tekniske, økonomiske og andre dagnære forudsætninger som udgangspunkter for en tidssvarende planlægning.

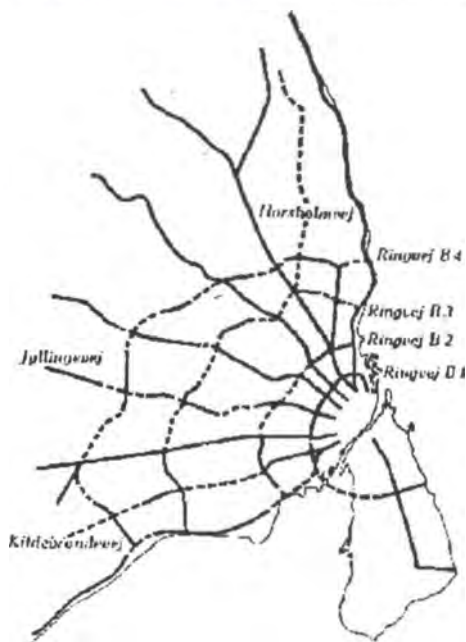
Men "*Byplanmæssige forhold*" tjente også som forarbejde til et nyt stort projekt, nemlig til en meget savnet *Byggeslov* for København. Den kom på gaden i 1939 og var et fremragende og omhyggeligt arbejde, specielt udformet til at håndtere de københavnske byggesags- og bybygningsmæssige problemer. Her havde Steen Eiler Rasmussen været en ivrig medarbejder.

Ingeniørforeningens initiativ

Indlemmelser og planer inden for den nye kommunegrænse standsede ikke befolknings-tilstrømningen til forstadsområderne uden for grænsen.

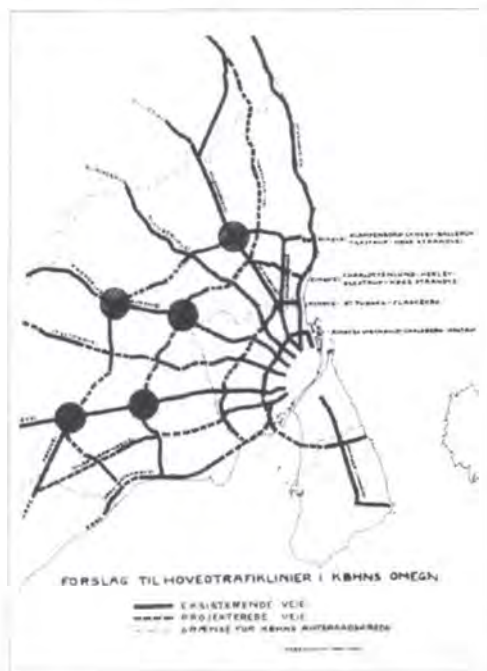
Tilfældigt byggeri spredtes i egnen og var ved at spolere muligheder for fornuftige fremtidige vejføringer. Dansk Ingeniørforening nedsatte derfor et *Trafiklinieudvalg* for Københavns-egnen, og i 1926 blev der offentliggjort en betænkning med forslag til *et sammenhængende vejnet* for hele egnen, samt forslag til *forlængelse af radiale sporvognslinier* ud i oplandet. Det tekniske arbejde var foregået i Københavns Kommunes Byplankontor med Blixencrone-Møller som udvalgets sekretær.

Trafikliniebetænkningens vejforlag



Forslaget tegnede et vejsystem, som i vidt omfang byggede på eksisterende forhold, men sammen med det tilsvarende forslag til forlængelse af sporvejslinier tegnede det et billede af en fremtidig strøm af forstadsbyggeri i mekanisk fortsættelse af den hidtidige lag-på-lag vækst. Det var velsagtens hvad Steen Eiler Rasmussen forudså og frygtede. Han har nok været godt informeret om den nytænkning, der skete i England under betegnelsen "*Garden City*"- bevægelsen.

Trafikliniebetænkningens forslag, med boller!



Det var lykkedes *Blixencrone-Møller* at demonstrere *sin* mening om sagen ved i al stilfærdighed at tilføje betænkningens tegning af den foreslåede vejplan et antal cirkulære røde boller omkring ring-radialvejsskæringer i egnen. Men *dem* stod der ikke et kuk om i betænkningen. Det var en smule besynderligt.

Mange år senere svarede Blixencrone på mit forundrede spørgsmål: " Jo, det var mig. Jeg var optaget af Garden City- og satellitbyteorier. Den slags var der ingen forståelse for i udvalget. Men jeg syntes, at tanken skulle antydes."

Steen Eiler Rasmussen kunne ikke acceptere Trafiklinieudvalgets adskillelse af trafikplan og byplan, han havde en anden opfattelse af, *hvordan* der skulle planlægges. Men når ensomme Steen Eiler ville gå imod de forsamlede vejingeniører fra egnen med Københavns stadsingeniør i spidsen og i regi af den indflydelsesrige Dansk Ingeniørforening, hvad gør man så? Man bruger fagbladet "*Architekten*" som han redigerede, til at sende forslaget ud til "*høring*" i en international kreds af byplankyndige. Steen Eiler redigerede svarene i et særnummer. Essensen var, lidt forenklet sagt: *Vejplan uden byplan dur ikke.*

Første skridt hen imod Københavnsegnens planlægning

Her begynder historien om Københavnsegnens planlægning, på en lidt skæv måde. Dansk Byplanlaboratorium var blevet oprettet året før, i 1925, og her tog man høringssvarenes udfordring op. I 1928 fik laboratoriet nedsat *Udvalget til Planlægning af Københavnseggen*. Men Laboratoriet rådede ikke over penge til egentligt planlægningsarbejde. Forchhammer, der havde deltaget i arbejdet med trafikliniebetænkningen, tog åbenbart kritikken til sig og gik ind i egnplanarbejdet ved at tilføre det den allerede igangsatte rekognoscering af Københavnseggen, som sigtede mod en Grøn Plan for hele egnen.



Københavnsegnens grønne områder 1936

I 1936 udkom så i Egnplanudvalgets regi *"Betænkning om Københavns Grønne Områder"*. Blixencrone har i et interview fortalt om sin simple, men fremadskuende tanke om, at de arealer der ikke skulle bebygges var lige så vigtige, som dem der skulle bebygges, og hvordan han herved kom til tanken om *"Grønne Områder"*.

Chr. Blixencrone Møller
1895 - 1990



Forchhammer havde straks fanget idéen og tilskyndede Blix til at gå i gang med at rekognoscere Københavnseggen for 'grønne' muligheder.

Blix fortalte senere, at begrebet "Grønne Områder" på ingen måde blev modtaget med begejstring. Steen Eiler Rasmussen var forbeholden, andre anså det for romantisk tøjeri, og journalisten og arkitekten Hakon Stephensen, der senere kom til at stå som initiativtager til Vestskoven, viste i sin avis i årevis skepsis overfor tanken.

Men *Den Grønne Plan* fik politisk medvind. Den socialdemokratiske-radikale regering Stauning-Dalgaard kunne se perspektivet og tog sagen op. Rigsdagen vedtog en tilføjelse til Naturfredningsloven, og Statsministeriet nedsatte på dette grundlag *Tremandsudvalget* til at udarbejde og gennemføre en samlet fredningsplan for egnen, og det blev i efterfølgende mange år Forchhammers og Blixencrones arbejdsredskab til virkeliggørelsen af de grønne områder.

Under krig og besættelse 1940-1945 var der kun en beskeden planaktivitet. I Danmark fulgte man den internationale bølge af opmærksomhed om begrebet planlægning. Navnlig i England opstod en stærk vilje til genopbygning af bombeødelagte byer med "planning" som et værktøj.

Egnsplanarbejdet

I marts 1945, allerede inden krigsafslutningen, kunne Byplanlaboratoriet indkalde det samlede Egnspanudvalg. Det var Steen Eiler Rasmussen der gjorde forarbejdet og som kunne meddele, at Arbejdsministeriet ville bidrage økonomisk og at Indenrigsministeriet fuldt ud støttede arbejdet. Et nyt Egnspanudvalg blev udpeget, ligesom der blev vedtaget et kommissorium om formålet med at udarbejde en Egnspan.

Kommissoriet indeholdt en vigtig passus: I Beskrivelsen skal der gøres rede for *planens forudsætninger, for de eksisterende forhold, for motiverne til planudformningen, for de formelle muligheder for gennemførelsen, samt udkast til eventuelt manglende lovbestemmelser*. Det var en opskrift på *gennemførelse* og dermed var der tilkendegivet en både kommunal og ministeriel enighed om og vilje til at føre planen ud i livet.

Generalplan for Københavns Kommune

I Byplanafdelingen havde vi et stykke tid talt om generalplan. Flemming Teisen, medarbejder i Byplanafdelingen, havde i lang tid haft en meterlang strimmel hængende over døren: "*KØBENHAVN MANGLER EN GENERALPLAN*" - til Forchhammers store ærgrelse.

Ærgrelsen hang antagelig sammen med, at Forchhammer på forskellig vis havde søgt at forberede, at han selv skulle stå i spidsen for en overordnet planlægning. Han havde foreslået en nyorganisering af direktoratet, herunder oprettelsen af en stilling som vicedstadsingeniør til bestridelse af de daglige forpligtelser, så han selv kunne frigøres til overordnet planlægning. Og i den sammenhæng tænkte han mere på egnsplanlægning end på generalplanlægning. Men her mødte han kraftig modstand hos Overborgmesterens cand.polit'er. Han kæmpede for sin sag med indædthed, men trods bitter strid: frigørelsen fik han ikke.

Også i Borgerrepræsentationen blev der talt "Generalplan", og da kommunalvalget i 1946 bragte kommunisten Johannes Hansen ind på

posten som borgmester for Magistratens 4. Afdeling, den tekniske, var det vel nærliggende at vælge "Generalplan" som mærkesag. I hvert fald: Poul Erik Skriver fortæller om, hvordan Teisen på en faglig rejse til Paris bearbejdede og overbeviste borgmesteren om generalplanlægningens nødvendighed.



Johannes Hansen
Borgmester Mag. 4. Afd.
1946 - 54

Men at gøre noget konstruktivt ved det var svært. Forchhammer nærmede sig pensionen og havde *sine* meninger og projekter, blandt andet om behandlingen af Københavns Indre By, meninger som mødte beslutsom modstand både indefra, fra Stadsarkitekten, og udefra. Dertil kom, at den herskende majoritet på Rådhuset bestemt ikke var venligt stemt over for den røde borgmester, han var et politisk fremmedlegeme.

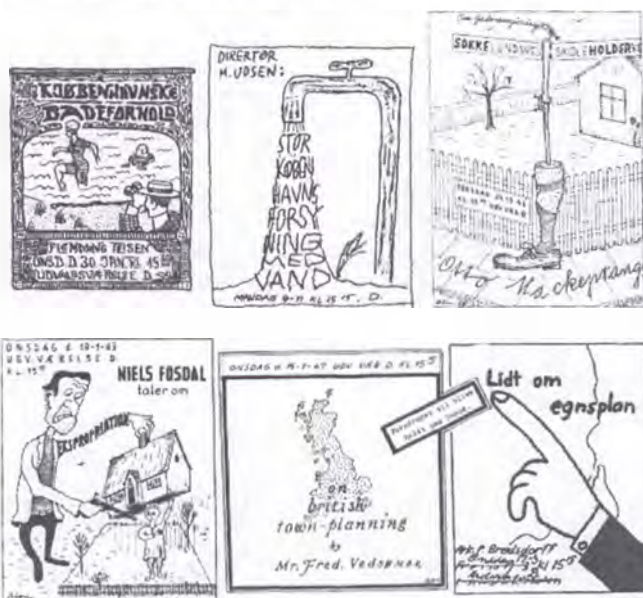
Faglig undergrundsbevægelse

Antallet af yngre arkitekt- og ingeniørmedarbejdere i Byplankontoret blev gradvis forøget gennem årene 1941-45. Det kunne der fremføres saglige grunde for, man måtte forberede sig på øget byggeaktivitet og hvad det måtte medføre. Stadsingeniørens Byplanafdeling fik i 1941 besked på at ansætte hele det hold af ingeniører der det år fik afgangseksamen med byplan som speciale, hele bundtet, 7 mand høj, hvoraf jeg var den ene. Ansættelserne hang sandsynligvis også sammen med Forchhammers nævnte ambition om *selv at komme i gang med en plan for hele Københavns-egnen*.

Inden for kredsen af unge eller yngre arkitekter og ingeniører i Byplankontoret udviklede der sig en *byplan-undergrundsbevægelse* uafhængigt af cheferne, som manifesterede sig gennem regelmæssige frokostmøder med skiftende deltagere på Vartov, hvor vores faglige interesser blev diskuteret med livlighed. Også et par af de lidt ældre arkitekter sluttede sig til, Teisen og Siegmundfeldt bl.a.

Det "undergrundsagtige" blev understreget af, at Rådhuset, hvor de fleste af os arbejdede, dengang stod i forbindelse med Vartov gennem en underjordisk gang under Vester Voldgade.

Vi var hver for sig i hverdagen optaget af mere eller mindre rutinepræget sags ekspeditionsarbejde. Frokostmøderne var åndehuller, hvor vi kunne snakke om vores tanker om en mere perspektivrig planlægning, som vi var overbeviste om måtte komme, når besættelsestrykket blev ophævet.



Kontormødeindkaldelser

Det kom til at stå som en nødvendighed at påvirke vores kolleger og overordnede på Rådhuset, og det skete blandt andet ved foredrag i kontormødeinstitutionen – oprettet på initiativ af Flemming Teisen - men også ved indlæg og kronikker i aviser og tidsskrifter, og med foredrag hvor vi kunne komme af sted med det. Der opstod omkring kontormøderne et livligt og varmt arbejdsklima, udenlandske idéer blev afprøvet og bearbejdet.

En idé fra Stockholm om parkunderholdning blev omsat til københavnsk, Poul Erik Skriver tegnede en *teatervogn* som kunne turnere i parkerne, Kjeld Abel skrev det første stykke!

Borgmesteren måtte udskyde generalplansagen, til en ny stadsingeniør var udnævnt, og det skete først sent i 1951. Den nye blev Poul Vedel, og han ønskede at fortsætte traditionen, at det var *Stadsingeniøren*, som var Stadens planlægger.

Poul Vedel har senere fortalt mig, at han, som ansøger til stadsingeniørposten, på et møde hos den nye borgmester hvor blandt andre arkitekten, medlem af Borgerrepræsentationen Flemming Grut var tilstede, blev adspurgt, om han i givet fald ville kunne acceptere arkitekt Peter Bredsdorff som leder af en nyoprettet Generalplanafdeling? Vedel opfattede det med rette som en håndfæstning, men som han sagde: 'Det morede mig ikke, men som ansøger havde jeg ikke noget valg'. Vedel glemte aldrig den afpresning, og det fik følger. Efter at Generalplanskitsen var offentliggjort og Bredsdorff overgået til Kunstakademiet accepterede han ikke generalplangruppens status som selvstændig afdeling, eller lederens position som afdelingsarkitekt.



Peter Bredsdorff
1913-1981

Men i 1952 indtog Peter Bredsdorff altså sin plads i Stadsingeniørens Direktorat som leder af generalplanafdelingen, med titel af afdelingsarkitekt.



Generalplanholdet. Peter Bredsdorff siddende i midten. Stående i bagerste række, lige over Bredsdorff, Flemming Teisen med dukke i lommen forestillende Poul Lyager, som var på rejse. 1954.

Til gengæld havde den nyoprettede afdeling et fagligt fundament at stå på, nemlig den nu foreliggende *Egnsplanskitse* eller *Fingerplanen af 1947*. Dernæst det forhold, at Bredsdorff havde været lederen, og Flemming Teisen og jeg havde deltaget i udarbejdelsen af Skitsen. Men nu var der ikke megen tid – to år – inden det næste kommunalvalg i 1954. Borgmesteren skulle jo gerne inden da have sin Generalplan trykt og publiceret.

Men ikke mindre vigtigt: et antal af dem der kom til at befolke det nye Generalplankontor havde længe arbejdet med delproblemer af det stof der nu skulle sammenfattes til en helhed, blandt andre Ole Thomassen (cityområdet), Robert Sylvest Hansen (sanering), Max Siegumfeldt (børneinstitutioner, legepladser, grønne områder) og Karen Klixbüll (befolkningsforhold).

Fingerplanens uløste problemer

Det var storbyens vækst og udbredelsesform der var hovedtemaet under egnsplanarbejdet. Den eksisterende bys problemer var ikke blevet glemt. Men der var den begrænsning, at det ultimative mål for Steen Eiler Rasmussen var *enighed* i *Egnsplanudvalget*, hvor Forchhammer var medlem, og dét satte grænser for frimodigheden.

Når det gjaldt konkrete forslag inden for Københavns Kommunes område bevægede man sig med den yderste forsigtighed. Det gjaldt i særlig grad planer for vej- og tunnelbaneanlæg, for her var der uenighed.

Det kom tydeligt frem i opsamlingspublikationen "*Status 1950*", som blev udsendt i Steen Eiler Rasmussens navn og som ifølge "Forordet" indeholdt, hvad man var blevet enige om i Egnsplanudvalget.



Fingerplanens Bilveje

De eksisterende planer for det overordnede vejnet var baseret på Trafiklinie-betænkningen af 1926. Men om fremtiden hedder det i "Status" at den voldsomme stigning i biltrafikken aktuelt har fremkaldt planer om veje af højere klasse for fjerntrafikken.

Man var i Egnspanudvalget enige om, at det kunne blive nødvendigt at aflaste det eksisterende gadenet i byområdet for gennemgående lokaltrafik, at disse to former for gennemgående trafik med fordel ville kunne betjenes af *et særligt nyt gadenet af bilvejskarakter*. Men der lægges ikke skjul på, at Fingerplanens geometrisk abstrakte vejskelet bestående af radialer og to cirkelformede ringlinier, den inderste placeret tæt om det indre byområde, var udtryk for *et svært dilemma*. Man fandt det i "Status" ikke let at anvise hvordan, helt nye veje skulle kunne føres ind gennem den tætte by. I forbindelse med saneringer måske?

Men man fandt det endnu vanskeligere at tænke sig de uoverskuelige konsekvenser af *ikke at gøre det: Spredning ud over de tætte bydeles gader af centrumsøgende trafik*, eller, endnu værre:

Spredning og udflytning af city funktioner, noget som man havde svært ved at forestille sig og som ville stride mod den grundlæggende forestilling om, at København var en typisk centralby, og enigheden i Egnspanudvalget om, at det skulle København fortsætte med at være.

I teksten heddet det: *"Man må med forventning imødesæ hvilke resultater arbejdet med en københavnsk generalplan bringer på dette punkt."*

Om det ydre S-banenet siger "Status", at her er man stort set enige, men udformningen af det indre net er et problem, fordi den løsning man vælger vil *gribe afgørende ind i udviklingen af cityområdet*. Forchhammer havde foreslået et noget enklere og billigere alternativ til Statsbanernes meget omfattende forslag, og her siger "Status": *Man må håbe, at man ikke vælger en løsning blot fordi den er billigere.*

Endelig var der et særlig kontroversielt emne: retningslinier for cityområdets udvikling. Der var i Egnspanudvalget fuld enighed om at fastholde Københavns karakter af "centralby": *Alle funktioner som har hele hovedstadsområdet som opland bør ligge i tilknytning til det eksisterende centrale område.*

Forchhammer havde gennem sin administration og sine mere eller mindre gennemførte planer klart demonstreret *sin* vilje til at fastholde og ombygge Cityområdet *hvor det nu lå*, og på erhvervenes præmisser: Nedrivning af forældede bygninger, tilladelse til højere og tættere byggeri, gadeudvidelser og gadegennembrud skulle være midlerne. Vognmagergades og Bremerholms eksempler viste hvordan.

Men i Fingerplanen sættes der - ganske vist i et bilag sidst i betænkningen - *et spørgsmål ind: Kan det være rigtigt at ofre Indre Bys særlige bykarakter? Ville det ikke være bedre at tilstræbe en gradvis flytning af tyngdepunktet til tilstødende bydele hvor der allerede er en citydannelse i gang?*

Endnu et sagsområde blev hermed ekspederet til løsning i Generalplanregi!

Og så, til allersidst: For os, den lille gruppe der stod over for opgaven, var det en selvfølge, at en vigtig del af arbejdet var at samarbejde kommunale og statslige bestræbelser inden for de mange kommunale aktiviteter, eksempelvis mellem boligpolitik og sanering, skoleplan med vejplan, sammentænkning af planer for gader og veje med planer for sporvejslinier og S-togslinier. Og allervigtigst: sammenhæng mellem de samlede byplanaktiviteter og kommunens økonomiske planer.

I Poul Vedels forord til Generalplanen hedder det: *"Med det nu udførte arbejde er der kun taget et første skridt. Foruden fortsatte undersøgelser forestår der omfattende drøftelser til mange sider, både med organer inden for og uden for kommunen."*

Efter offentliggørelsen af Generalplanen blev der nedsat et såkaldt Generalplan fællesudvalg mellem magistrat og Borgerrepræsentation. Her blev Generalplanskitsen gennemgået af Flemming Teisen, Ole Thomassen og af mig, med et sammenfattende og afsluttende foredrag af Poul Vedel. Møderækken kom til at strække sig over to år. Borgerrepræsentationen tog derefter *Skitsen til efterretning* som det hed, og det var så det.

Der kom gode forhandlinger i gang med både Statsbanerne og Vejdirektoratet. Det var institutioner som Stadsingeniøren havde haft et mangeårigt samarbejde med, og som jeg blev stærkt involveret i.

Hvad der skete *inden for kommunen* i den henseende var en anden sag. Så vidt jeg ved og husker: Stort set ingenting. Og forklaringen ligger lige for: Det stred mod den forfatningsbestemte, tilvante og hævdvundne opdeling af kommunens administration i fem selvstændige Magistratsafdelinger og afdelingernes absolutte suverænitæt inden for hvert deres arbejdsområde.

Det administrative apparat var ikke vant til eller indstillet på samarbejde på tværs af grænserne. Stadsingeniørens administration oversatte Borgerrepræsentationenes tiltrædelse til, *at skitsen alene var forpligtende for 4. Magistratsafdeling*. Det, samt Vedels faktiske nedlæggelse af Bredsdorffs Generalplanafdeling var svære handicap i det fortsatte arbejde.

Teisen, Thomassen og jeg gjorde i de følgende år mange og indtrængende forsøg på at få Vedel med på *i det mindste at drøfte med os*, hvordan man kunne give denne planlægning en mere hensigtsmæssig placering i Direktoratet. Det korte af det lange: Han ville ikke så meget som tale om det, endsige gå ind på vores tankegang. Det lykkedes i et møde med borgmester Wassard, at forelægge vores tanker, og han lyttede, dybt interesseret.

Men der skete ikke noget, vi mistede tålmodigheden. Først gik Ole Thomassen, så jeg. Og så begyndte der at ske noget. Vedel måtte, meget mod sin vilje, afgive generalplanlægningen til et nyoprettet Generalplandirektorat. En direktør blev ansat, nye friske stridsmænd kom på banen.

Efterkrigstidens bolignød og saneringsbehov

ved arkitekt Arne Gaardmand
Tidligere kontorchef i Boligministeriet, senere
Miljøministeriet, Planstyrelsen
Var i årene inden Generalplanskitsens ud-
arbejdelse centralt placeret i diskussioner om
saneringen i København, der foregik i Vesterbros
Boligaktion, på Kunstakademiets Arkitektskole,
hvor Arne underviste, og senere i central-
administrationen hos Boligministeriets
Kommitterede i Byplansager Byplanfaglig sekretær
i Saneringsnævnet, der i henhold til lovgivningen
skulle tage stilling til al offentlig støttet sanering i
hele landet, i perioden 1959-69.

Bolignød og saneringsbehov

Efterkrigstidens største problem på bygge- og byplanområdet var den lave produktion af nye boliger og det store antal nedslidte/mangelfulde boliger.

Boligproduktionen var under Verdenskrigen og besættelsen nået ned omkring 10.000 fuldførte boliger om året over hele landet. I 1930'erne lå tallet omkring de 20.000, og det samme nåede man op på i løbet af 1950'erne



Antal årligt fuldførte boliger i perioden 1930-1990.

Men boligmangelen var stadig stor, dels på grund af underskuddet fra krigsårene, dels forårsaget af de mange "mørkelægnings-børn", dels som følge af begyndende tilvandring fra landdistrikterne. Omkring 1950 nåede Københavns Kommune sit største indbyggertal nogensinde – ca. 770.000!! "Hver 8. dansker er ramt af bolignøden", var en af parolerne fra Vesterbros Boligaktion, og de tunge faktorer i denne sammenhæng var, at ca. 500.000 boliger i landet var uden bad, at ca. 550.000 ikke

havde centralvarme og at 150.000 boliger var uden selvstændigt toilet. Der var mange overbefolkede lejligheder, der var 7.000 boliger i barakker, og 17.000 personer var anbragt under den kommunale boligforsorg.

Der var ikke enighed om de anførte tal, men på tværs af de politiske partier, og ikke mindst fagligt var der dog enighed om, at problemerne var store, og at en omfattende sanering var nødvendig.



Plancher fra udstillingen BOLIGER NU til boligkonferencen i 1953.

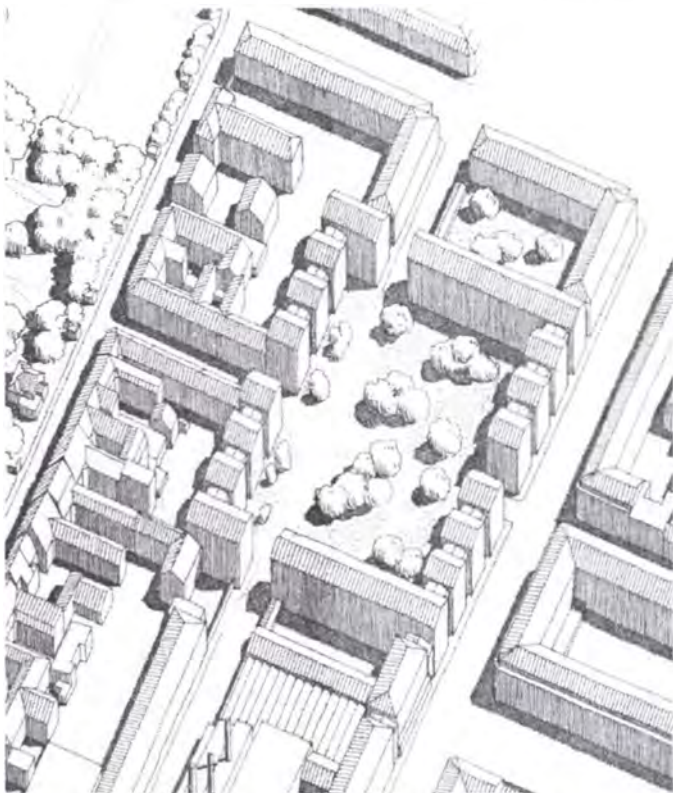
Indsatsen i København

Værst stod det til i Hovedstaden – specielt i brokvartererne Nørrebro og Vesterbro – og igennem flere årtier havde indsatsen været spredt og af lidt tilfældig karakter, selv om flere af projekterne var omfattende.

Helt tilbage fra begyndelsen af 1900-tallet havde man f.eks. arbejdet med gadegennembruddet som en løftestang for fjernelsen af de udslidte boliger. Den største satsning var forsøget på at gennemføre "Bremerholm-linien" omkring gaderne Vognmagergade–Gammel Mønt–Bremerholm–Torvegade, men projektet gik efterhånden i stå – med de sidste reguleringer omkring 1980.

Adelgade-Borgergade saneringen blev påbegyndt i sommeren 1941, og det var et projekt af anseelige dimensioner. 2.500 lejligheder og 800 erhvervslejemål indgik i planerne, men på grund af besættelsen, rationeringer, mangel på materiale, nye love m.v. kunne tidsplanerne ikke holde. Den mest omdiskuterede del af saneringen var genopbygningen omkring Chr. X Plads, hvor Kay

Fisker, C.F. Møller og Eske Kristensen havde tegnet markante huse i 9-10 etager. De var placeret omkring en plads, der i det oprindelige projekt var tænkt som et byrum med græsplæner og store træer i spredt orden – men som endte med en P-plads beplantet med nøjagtig 100 faconklippede træer.



Projekt 1942 sanering ved Dronningens Tværgade.

Debatten og kritikken

Mange – politikere, fagfolk og borgere – var af den opfattelse, at saneringen i efterkrigsårene var for langsommelig, for bureaukratisk og tynget af mangel på målsætninger. F.eks. var der endeløse diskussioner om, hvorvidt et omfattende nybyggeri var en betingelse for saneringen – eller om saneringen kunne komme i gang, før behovet for nye boliger var dækket.

Den mere konstruktive debat foregik uden for kommissionerne og uden for de offentlige systemer i det hele taget. Først og fremmest i faglige kredse, på Arkitektskolen og igennem Vesterbros Boligaktion. Sidstnævnte skal jeg specielt omtale i det følgende.

Vesterbros Boligaktion

Det hele tog form i 1950, da der blev dannet en "Komite for Vesterbros Boligaktion". Ildsjælen og hovedpersonen var teologen Otto Krabbe, der var formand for Kristeligt Studentersetlement på Vesterbro, og han havde omkring sig en række markante hjælpere fra lokalområdet, blandt andre børnehaveleder Thora Justesen, Vesterbro-lægen Per Thygesen og kordegn Aksel Larsen – og det var vigtigt med kordegnstitlen, for ellers blev han let forvekslet med daværende formand for Danmarks Kommunistiske Parti.

I løbet af 1951 blev der etableret et samarbejde mellem Boligaktionen (Krabbe) og Kunstakademiets Arkitektskole (Steen Eiler Rasmussen), de studerende fik forelæsninger om sanerings-spørgsmål, og konkrete projekter indgik i undervisningen. De studerendes tidsskrift *Meningsblad for Unge Arkitekter* (A5) udsendte et sanerings-særnummer, og emnet blev i det hele taget grundigt belyst i meningsbladet. Samtidig blev der dannet en særlig arkitektgruppe, der med udgangspunkt i den igangværende oprustning og de deraf følgende besparelser på det sociale område ønskede en faglig debat om ikke mindst følgerne for nybyggeriet og saneringen.

De 62 arkitekter og filmen SLUM

I 1952 kom der gang i de mere udadrettede aktiviteter. 62 arkitekter fra Arkitektgruppen udsendte en folder med tilbud om – gratis – at holde foredrag om 21 forskellige emner tilknyttet deres fagområde, og mange foreninger og lokale grupper meldte sig for at trække på det imponerende persongalleri, som gruppen repræsenterede. Alt hvad man kunne ønske sig af indsigtfulde folk – og gode foredragsholdere – var med på listen.

Omtrent samtidig havde filmen *SLUM* premiere. Den var instrueret og filmet af Jørgen Roos, Bent Fabricius-Bjerre leverede musikken – og ved flere fremvisninger oplæste Tove Ditlevsen sin prolog til filmen. *SLUM* fik megen omtale, og den nåede langt uden for de lidt snævre cirkler, der normalt var optaget af saneringsproblemerne.

Boligkonferencen og udstillingen Boliger NU

I efteråret 1952 besluttede man også, at der skulle afholdes en stor boligkonference i 1953, og at der hertil skulle knyttes en vandredstilling om sanerings sagen. De 62 arkitekter – suppleret med økonomer, læger og andre faggrupper – indgik i fem studiekredse, der nogle måneder senere fremlagde datidens mest seriøse analyser og rapporter om bolig- og saneringsproblemerne. Rapporterne dannede et gennearbejdet grundlag for Boligkonferencen og udstillingen Boliger NU, der begge løb af stabelen i marts måned 1953. Konferencen varede to dage, havde ca. 400 deltagere, en række fortræffelige oplægsholdere – og den fik forholdsvis megen omtale i både dags- og fagpresse. Ikke mindst det boligpolitiske møde, der afsluttede konferencen. Udstillingen Boliger NU blev vist i KFUM's festsal på Vesterbro, og her var de omtalte rapporter så at sige omsat til plancher – ophængt omkring en slum-lejlighed og en baggård, der i 1:1 var rekonstrueret i udstillingslokalet. Senere blev udstillingen vist i flere byer landet over.



PS. En lille historie om de plakater, der blev fremstillet til brug ved konference og udstilling: Den fremragende tegner Arne Ungermann leverede – ligeledes uden betaling – ofte bidrag til Boligaktionens publikationer. Her er nederst til højre vist Ungermanns forside til de 62 arkitekters foredragsrække. Øverst to af hans skitser, som aldrig blev brugt! Det havde ideologiske årsager, for det var efter Boligaktionens opfattelse ikke arkitekter, der kunne og skulle knække bolignøden. Det var heller ikke gjort med nye paragraffer. Det var folket, der skulle aktionere og skabe fornyelse. I stedet for Ungermanns forslag valgtes plakaten nederst til venstre. Det var en 1. præmie i en plakatkonkurrence blandt arkitektstuderende på Kongens Nytorv.

Resultater – og faglige modsigelser

Konferencen og udstillingen var af høj faglig karat, men det er svært at sige, hvad der konkret kom ud af de mange anstrengelser. Boligaktionen blev aldrig nogen egentlig folkebevægelse, og aktiviteterne i disse år var i øvrigt stærkt præget af den kolde krigs holdninger og retorik. Om Vesterbros Boligaktion sagde den socialdemokratiske borgmester for 2. afdeling, Julius Hansen blandt meget andet: "Aktionen er kommunistisk og lederne vildfarne får". Derimod var begivenhederne fagligt inspirerende for mange, blandt andet fordi der blev rejst spørgsmål om saneringsmetoder og fremgangsmåder, som det er lidt interessant at sammenholde med netop Generalplanskitsens budskaber og forslag. På den ene side var kvadratrodnen af Boligaktionens agitation, at man ønskede sig flere total-saneringer – i hvert fald på hele Nørrebro og Vesterbro. Det ses tydeligt af debatindlæg fra disse år, af flere plancher fra udstillingen boliger NU, og jeg husker det tydeligt fra flere interne diskussioner. Det var vel også ønskerne fra den daværende kommunistiske byplanborgmester Johannes Hansen? På den anden side har vi Generalplanskitsens synspunkter, der fremægges et år efter boligkonference og udstilling, og som er forfattet af folk, der var med i Boligaktionen – men som faktisk nuancerer de politiske og faglige ønsker om saneringen i København.

Ifølge Generalplanskitsen ønskes middelalderbyen skånet ved at fastholde beboelse og dæmpe erhvervsudviklingen. Christianshavn skal gøres til et bevaringsområde. Yderkvartererne ønskes gjort til status quo-områder, og de indre brokvarterer udpeges som fornyelsesområder – men (og det er vigtigt) med den tilføjelse, at en første fase burde være med udtyndinger i bebyggelsens tæthed og gårdomlægninger med opholds- og legearealer. Som et dengang aktuelt eksempel på en sådan første fase viser Generalplanskitsen karreen Westend-Matthæusgade-Saxogade-Vesterbrogade, og igen kommer der en vigtig tilføjelse, nemlig, at man som grundlag for detailplanerne bør udarbejde ”en mere langsigtet dispositionsplan for fornyelserne i hele bydelen”.

Snusfornuftig afspejling af magten?

Generalplanskitsen var i det hele taget – på samme måde som Fingerplanen fra 1947 – gennemført fornuftig, ja snusfornuftig i sine analyser og konkrete forslag. Den var yderst afbalanceret. I stand til at rumme en flerhed af datidens aktuelle behov for nybyggeri, fornyelse og trafik anlæg. Af høj faglig kvalitet – og båret af et tiltalende socialt engagement (som jeg savner i mange nutidige byplaner).

Disse egenskaber havde Generalplanskitsen måske først og fremmest, fordi væksten endnu ikke var gjort til alle tings far og mor, og fordi ideen om København som Nordens Kraftcentrum endnu ikke var begyndt at hærge os politisk og fagligt – eller måske blot fordi planen på en begavet måde afspejlede magtforhold og behov i datidens Københavns Kommune.

Sådan som den fysiske planlægning i øvrigt næsten altid har gjort det.

For uddybninger kan henvises til min bog *Dansk Byplanlægning 1938-1992*, Arkitektens Forlag, 1993.

Generalplanskitsen 1954 og udviklingen frem til Københavns første kommuneplan 1989

ved arkitekt Knud E. Rasmussen

Tidligere direktør i Plandirektoratet i København, 1988-2001

Kommitteret for overborgmesteren 1984

Tidligere karriere:

Chefarkitekt i Kooperativ Byggeindustri (KBI)

City Plan Vest 1965-67

2. præmie i konkurrence om byudvikling på Vestamager 1965

1. præmie i PH-konkurrence om byudvikling/-fornyelse 1964

Tilknyttet generalplanarbejdet 1958-1964

Kunstakademiets Arkitektskole 1954-56, 1958-60, 1962-64

Indledning

Det er en udbredt opfattelse omkring Københavns byplanlægning, at en sådan først har fundet sted på grundlag af byplanlovene fra 1925, 1938 og senere og dermed alene efter krav fra staten.

Det er imidlertid en grov tilsnigelse!

Planer, der havde stor betydning for Københavns udvikling er blevet udarbejdet, lige så længe der har været tale om en egentlig by.

Planer, som i dag med en vis ringeagt kaldes "sektorplaner", blev fastlagt med henblik på byens positive udvikling og ønsker om at udnytte mulighederne bedst for byen.

Den københavnske byplanlægning før Fingerplanen og Generalplanskitsen

Byplanlægning i en nutidig betydning blev allerede i 1880'erne en fast bestanddel af Københavns Kommunes forvaltning. Den var underlagt Stadsingeniøren, der med Charles Ambt i embedet var centralt placeret i administrationen. Charles Ambt, der senere blev generaldirektør for DSB, udkastede bl.a. for første gang ideen om en særlig byplanlov for København. Byens kloakering og anden tekniske udvikling blev under hans ledelse bragt i orden, og kommunen opkøbte i stort omfang grundarealer i naboområdet som forberedelse til

indlemmelserne af de tilstødende sogne, udvidelser der ikke først og fremmest skulle gøre byen større og mere betydningsfuld, men skulle sikre en god, fremtidsorienteret byudvikling. Den større kommune blev gennemført ved indlemmelse af nabosognene i 1901-02. Alligevel levede man ikke op til det ellers oplagte princip: EN BY - EN KOMMUNE, for Frederiksberg Kommune udgjorde nu en selvstændig enhed midt i København.

Det var vel nok karakteristisk for tiden, at den til enhver tid eksisterende by blev betragtet som blivende i alle hovedtræk, alene påvirket ved ombygninger af gader og bygninger.

Byplanlægningen beskæftigede sig først og fremmest med den mulige, kommende byudvikling. Efter indlemmelserne blev der i 1908 udskrevet en byplankonkurrence for Københavns udvikling, men kun for de indlemmede distrikter! Andenpræmieprojektet fra byplankonkurrencen i 1908

(fig. side 8), udarbejdet af den kommunalt ansatte ingeniør A. Bjerre, der senere blev stadsingeniør, beskæftigede sig imidlertid med hele byens udvikling og forslaget må karakteriseres som *det første forsøg på en helhedsplan - en "generalplan"*.

Siden konkurrencen om de indlemmede distrikter og initiativerne til den første byplanlovgivning i 1925 foregik der løbende arbejde med byplanlægning i Københavns Kommune.

I 1932 dokumenteredes dette f. eks. i bogen "*KØBENHAVN - Byplanmæssige forhold*", der handlede om *Udvikling og arealudnyttelse, befolkningsforhold, bebyggelsens kvalitet og udnyttelse samt tilrettelæggelse af fremtidsudviklingen*.

I 1942 udgav man bogen "*KØBENHAVN - De indlemmede distrikter - FORSLAG TIL BYPLAN*". I øvrigt fremkom i 1941 og - 42 publikationer af Steen Ejler Rasmussen og Peter Bredsdorff om "*Bebyggelse og Bebyggelsesplaner 1840-1940*" samt om "*Københavnske haveboligkvarterer*".

Med *Byplanloven af 1938* og den væsentligt mere konkrete *Københavns byggelov af 1939*, som ikke kun stillede krav til bygningers konstruktion og indretning, men også til bebyggelsesregulering og -planlægning, blev der skabt grundlag for styring af byomdannelsen og -udviklingen i Københavns Kommune gennem fastlæggelse af byplanvedtægter og byggesagsbehandling.



Kort over København og Frederiksberg 1906

-med de i 1901 - 02 i København indlemmede sogne.

Københavns Kommune valgte oftest at tage sit udgangspunkt i byens egen byggelov frem for i byplan-loven og dens bestemmelser om "dispositionsplaner", som skulle godkendes af Staten. Sådanne udarbejdedes kun, hvor statens medvirken var nødvendig, f.eks. ved anvendelse af

bestemmelserne i loven om sanering af usunde bydele. Man kan med fuld ret sige at dansk byplanlægning blev født i og med København, hvilket også var ganske selvfølgelig set på baggrund af byens størrelse og problemer.



Bispebjerg

Med *loven om Sanering af usunde bydele* af 1939, som i særlig grad tog sigte på forbedring af boligforholdene i Københavns gamle bydele, skabtes mulighed for at fastlægge *aktionsplaner*, der ikke kun omfattede den fysiske regulering af bebyggelserne, men - i modsætning til de fysiske planers muligheder - også den økonomiske. På dens grundlag fastlagdes i 1942 en dispositionsplan for Adelgade/ Borgergadeområdet som retningsgivende for nybebyggelse efter saneringerne.

Den offentlige debat om cityudviklingen (mellem f.eks. stadsingeniør Olaf Forchhammer og arkitekt Steen Eiler Rasmussen), om gadegennembrud som f.eks. Bremerholm, om ny anvendelse af ryddede arealer (f.eks. jernbaneterrænet ved Vesterport), om nye, store bygningsanlæg (f.eks. Gutenberghus) samt om planarbejder i andre storbyer (f.eks. Stockholms generalplan fra 1952), prægede selvsagt også debatterne mellem embedsmænd og politikere på rådhuset, og dermed byplanarbejdet.

Men da var byen vokset langt ud over grænserne for Københavns og Frederiksbergs Kommune, og en helhedsplan for byens udvikling kunne ikke fastlægges alene i centralkommunerne.

Fingerplanen fra 1947

Efter stilstanden under verdenskrigen skabtes grundlaget for den nyere byplanlægning i hovedstadsregionen med "*Fingerplanen*" fra 1947, som for første gang gjorde hele egnen til plangrundlag.

Her var det specielt arkitekter, der tog lederskabet, ikke mindst Steen Eiler Rasmussen, der gennem en årrække, blandt andet som formand for Dansk Byplanlaboratorium, havde taget initiativer til fremme af planspørgsmålet i København, og arkitekt Peter Bredsdorff, der fra midten af 30'erne var Rasmussens nærmeste medarbejder og den, der omsatte principperne til praksis.

Fingerplanen beskæftigede sig kun meget oversigtligt med forholdene i centralkommunen, hvilket vel netop skyldtes at de forekom rimeligt velbelyste.

Egnsplanen afkastede imidlertid store krav til Københavns Kommune: Kanalisering af nye store vej- og baneforbindelser gennem den eksisterende by, krav om at hele egnens hovedcenter skulle udvikles i den gamle fæstningsby og iværksættelse af en omfattende byfornyelse.

Alle krav i øvrigt stillet uden antydning af, hvordan der skulle kunne sættes magt og økonomi bag planerne.

I Københavns Kommune forestillede politikere og embedsmænd sig givetvis, at tilrettelæggelsen af den videre byudvikling i de tilgrænsende områder skulle ske på samme måde som det var sket efter indlemmelserne i 1901-02. Kommunen forberedte sig på at kunne styre udviklingen i en kommende, udvidet kommune gennem omfattende jordopkøb i de fleste af omegnens kommuner.

Man deltog imidlertid sammen med relevante statslige organer (DSB og Vejdirektoratet m.fl.) i det samarbejde omkring egnsplanarbejdet, der førte til Fingerplanen. I de følgende år blev der presset på i og udenfor kommunen for at få udarbejdet en helhedsplan for kommunen, detaljeret inden for de rammer, som egnsplanen fastlagde.

Generalplanskitsen fra 1954

Afslutningen af anden verdenskrig og det opdæmmede behov for udvikling af byen betød, at der umiddelbart efter kommunevalget i 1946 blev rejst krav om en omfattende, samlet helhedsplan for Københavns udvikling. Stærkt inspireret af holdningen hos de socialt engagerede og

planorienterede arkitekter og ingeniører var det ikke mindst den nyvalgte, kommunistiske borgmester for byens tekniske forvaltning: Johannes Hansen, der tog initiativ i sagen.

I 1952 udnævntes den tidligere chef for kommunens Vejkontor, Poul Vedel til ny stadsingeniør. Samme år ansatte man arkitekt Peter Bredsdorff, der havde ledet arbejdet med egnsplanen, som chef for en speciel enhed, der under direktoratets Byplankontor skulle udarbejde en samlet helhedsplan for kommunens kommende udvikling. Forslaget, der i stor udstrækning var redigering af allerede foreliggende arbejder i kommunens byplankontor, blev udarbejdet på mindre end 2 år. Ved udgangen af 1953 blev det offentliggjort som "*København, skitse til en generalplan*".

"Generalplanskitsen" - navngivet sådan, i ydmyghed overfor opgaven og erkendelse af dens kompleksitet og vel også fordi arbejdet endnu ikke havde været sat under politisk vurdering - var i høj grad en detaljering af de overordnede intentioner for storbyens udvikling, som var blevet fastlagt i "*Fingerplanen*" fra 1947. Dette gælder holdningerne til "encenterbyen", til fornyelsen af de ældste bydele, til den overordnede trafikafvikling med bybaner og vejnet, til havnen, industriområderne og de rekreative områder.

Særlig stor interesse blev der udvist over for behovet for fornyelse af de gamle boligkvarterer ved anvendelse af lovgivningen om sanering af usunde bydele. Synspunkterne i denne forbindelse fik uden tvivl betydning for de ændringer i saneringslovgivningen, som blev vedtaget i 1959 ("Verdens bedste saneringslov", som man påstod ville fjerne de usunde bydele i løbet af 25 år!).

Generalplanskitsen blev i de følgende år taget op til behandling, afsnit for afsnit i et såkaldt *Fællesudvalg*, bestående af såvel magistratens borgmestre som borgerrepræsentanter, men blev i 1959 alene taget til efterretning som grundlag for det videre arbejde med kommunens overordnede byplan-lægning.

Ikke desto mindre blev planforslagets holdninger lagt til grund for den daglige administration af byens fysiske udvikling, og planens forslag dannede grundlag for arbejder med planer for udbygning af byens overordnede trafiknet, i forlængelse af de planer for nye, store indfaldsveje og jernbaner, der blev arbejdet med i omegnen. Herunder blev planerne for et *primærgadenet* foreslået med udbygning af radiale motorgader i forlængelse af omegnens motorveje og en indre ringvej langs Søerne og dens

gennembrud af Vesterbro og passage under havnen til Amager, illustreret ved et projekt til "*City Plan Vest*", udarbejdet i 1968. Denne plan illustrerede ikke kun forestillingerne om store, nye motorvejsanlæg i de centrale bydele, men også Fingerplanens ideer om aflastning af bycentret ud langs de gamle indfaldsveje.



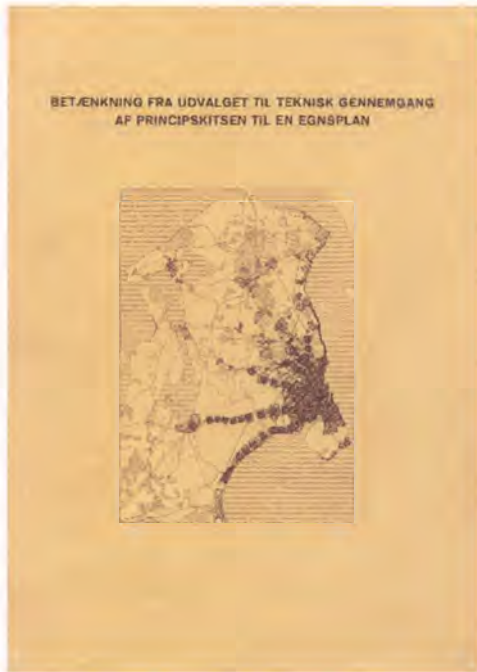
City Vest, modulplanen, 1968. Planen forudsatte offentlig erhvervelse af alle ejendomme i området.

Nye overvejelser om storbyregionens udvikling

Allerede i 1958 stod det klart, at de antagelser om befolknings-, erhvervs- og trafikudvikling, som Fingerplanen var skabt på, ikke stod til troende. Ingen havde forudset den velstandsstigning, som fandt sted efter verdenskrigen. Velstandsstigningen førte til et eksplosivt merforbrug i arealer til såvel boliger som alle former for erhverv.

Igen iværksatte staten et egnsplanarbejde, som i 1960 førte til fremlæggelsen af "*Principskitsen*". Med dette nye forslag til en egnsplan forudsattes en dramatisk vækst i såvel befolkning som arbejdspladser og dermed trafikbelastning. Man forudså behov for udlæg af helt nye byer mod vest, hver med op til en kvart million indbyggere og med arbejdspladser og opbygning af centre til aflastning af det gamle cityområde. Dertil kom behovet for helt nye, hurtige og effektive vej- og jernbaneforbindelser mellem de gamle og de nye bydele.

Der blev mellem politikere og embedsmænd stillet store spørgsmål til dette voldsomme perspektiv for byens udvikling og til planens forudsætninger. Derfor nedsattes et *teknikerudvalg til gennemgang af Principskitsen*. Resultatet blev (u)enighed om to alternative udviklingsmuligheder, som imidlertid i 1962 kunne forenes i en "*1. etapeplan for udviklingen indtil 1990*", hvor byfingrene mod Køge og Roskilde kunne udvikles, uden at man dermed foregreb den ene eller den anden langtidspan.



Betænkning 1962. Til forsiden valgtes tegningen af den fælles 1. etape. Udvalget havde holdt 22 møder.

I 1961 vedtoges en særlig lov om en koordineret udvikling i kommunerne langs Køge Bugt. Et særligt planlægningsorgan fik ansvaret, og i 1966 forelå detaljerede planer for udbygning med ca. 150.000 boliger fordelt i 10 byenheder med alle fælles fornødenheder, organiseret tæt omkring S-banestationer mellem København og Køge. Imidlertid blev det klart, at initiativerne omkring københavnsegnens udvikling ikke fortsat kunne varetages af statsligt udpegede udvalg. Der måtte skabes et organ, der relevant kunne repræsentere egnens politisk ansvarlige. I 1966 blev der skabt enighed mellem de tre involverede amter og de to centralkommuner om at oprette et *Egnsplanråd*, der kunne stå for arbejdet. Dette indledte arbejdet i 1968 og førte gennem mange led til *Regionplan 1973*.

Efter vedtagelse af *lov om regionplanlægning i hovedstaden* i 1973 oprettedes *Hovedstadsrådet*, som herefter overtog ansvaret for planlægningen fra det hidtidige Egnsplanråd.

Man forestillede sig en udvikling mod 2-2,5 mio. indbyggere og anviste muligheder for placering af 130.000 nye boliger, heraf 25.000 på Vestamager. Motorvej og baneforbindelse til Sverige, storlufthavn på Saltholm, A-zoner og Transportkorridorer.

Nu var man blevet rigtig store i slaget!

En *1. etapeplan for udviklingen 1977-1992* blev fremlagt i 1978. Senere fulgte Hovedstadsrådets Regionplantillæg af 1982 og 1985 og en ny regionplan i 1989.

Københavns Kommune - handlingslammet mellem principper og virkelighed

Under dette ragnarok omkring den samlede hovedstadsregions udviklingsplaner var Københavns Kommune afventende tilskuer med meget ringe indflydelse på udfaldene.

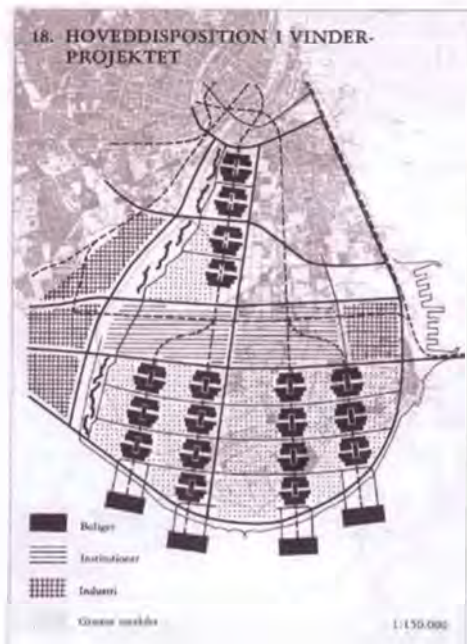
Der var ikke blevet tale om nye indlemmelser i kommunen. Udviklingen førte løbende til, at centralkommunens boliger og arbejdspladser blot blev mere og mere nedslidte i takt med at de, der havde mulighed for det, valgte nye lokaliseringer i omegnen. Kun de, der ikke formåede det, blev tilbage. Det kunne diverse ny bebyggelser inden for kommunen ikke dæmme op for.

Den ønskede sanering og fornyelse af boligmassen kunne ikke iværksættes uden, at der blev anvist alternative boliger til beboerne fra de udslidte boliger. Selv om der blev bygget mange nye boliger i omegnen, ønskede omegnens politikere ikke at stille dem til rådighed for anvisning fra Københavns Kommune.

Omegnskommunerne var også den gang imod integration af fremmede og fattige!

Inden for kommunen udnyttede man de områder, som i Generalplanskitsen blev udpeget som de sidste mulige arealer for nyt boligbyggeri: Et område ved Peder Lykkes Vej på Amager og Tingbjerg ved Utterslev Mose. Der sås ikke umiddelbart andre muligheder, med mindre der kunne opnås tilladelse til byudvikling på Vestamager, der henlå uudnyttet. I 1964 indgik kommunen og staten aftale om, at de arealer som parterne ejede i fællesskab på Vestamager kunne indgå i en udvikling, der kunne skaffe centralkommunen visse udviklingsmuligheder.

Overenskomsten krævede, at der gennemførtes en nordisk konkurrence om udnyttelsesmulighederne. Den blev gennemført i 1965.



Bebyggelsesplan fra 1. præmien i Amager-konkurrencen 1965. Lufthavnen flyttet til Saltholm og S-banebetjente "Amager-byer" til ½ mil. indbyggere.

Siden pressede kommunen på for at en sådan byudvikling blev indpasset i egnsplanlægningen, men Staten og Hovedstadsrådet kunne ikke støtte planerne. Man insisterede på, at *al byudvikling skulle ske uden for Københavns Kommune*. Først med regionplan 1989 blev der skabt muligheder for at inddrage en mindre del af Vestamager.

Generalplanskitsen opfattedes i centralkommunen ikke længere som blot en skitse, men som *Generalplanen*, der skulle danne grundlag for alle øvrige plantiltag i kommunen. Der arbejdedes løbende på planer for et *Primærgadenet* med motorgader i forlængelse af forstædernes motorveje og den centrale ringgade *Søringen*, dens sammenfletning med Vestmotorvejens indføring ad Sønder Boulevard og *vejtunnel under havnen, tunnelbaner under de centrale bydele* til sammenbinding af de radiale forstadsbaner og med forbindelse under havnen til Amager samt *cityaflastning i City Plan Vest*, og der udarbejdedes *dispositionsplaner* i henhold til byplanloven for udvikling ved fornyelse af større samlede byområder.

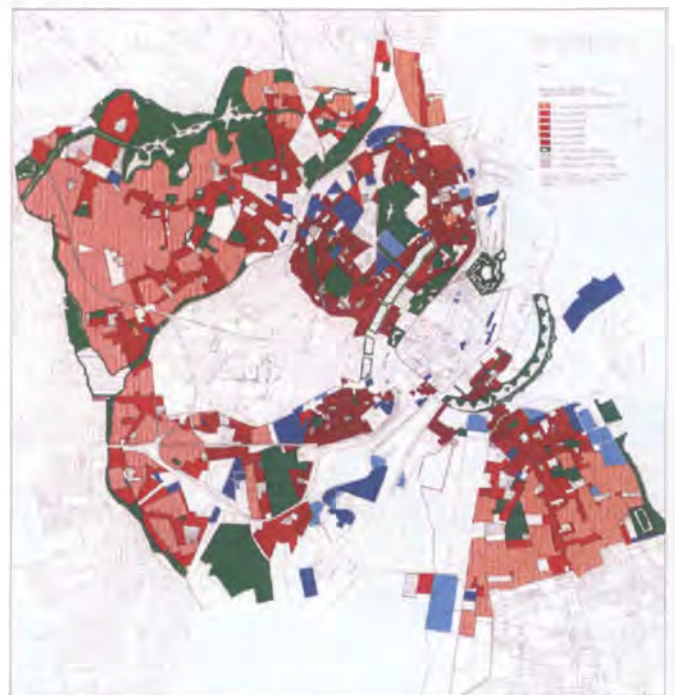
Dispositionsplanerne for en del af Vestamager (Urbanplanen) i 1962, for kvarteret Nørrevold (city-aflastning) i 1964, for Valby (centerudvikling) og for Slotsholmen (statsadministrationen) i 1966, Københavns gamle bydel (Middelalderbyen) i 1967, for Rigensgade og Indre Nørrebro (boligfornyelse) i 1972, for Ydre Nørrebro i 1974, for Christianshavn og for Østre Gasværk i 1975 blev løbende sendt til godkendelse hos Den Kommitterede.

Arbejdet med alle disse dele af Generalplanen foregik i en Generalplanafdeling under Stadsingeniørens Byplankontor, men i 1968 blev denne afdeling selvstændiggjort og udvidet til et *Generalplandirektorat*, sideordnet med Stadsingeniørens.

Der blev ansat en direktør, cand. polit. Kai Lemberg, der hidtil havde været økonomisk konsulent i Trafikministeriet, og senere en planlægningschef, arkitekt Vagn Lykke Pedersen, der hidtil havde ledet Køge Bugt-planlægningen.

Byplanlægningen bureaukratisering

Den nye kommuneplanlov stillede fra 1977 helt nye krav til kommunernes fysiske planlægning. Nu skulle der fastlægges udviklingsplaner inden for rammerne af en gældende regionplan. I København betød det aktuelt: Inden for rammerne af *Strukturplan 1972* og *Regionplan 1973*.



Midlertidige rammer 1977. Tillæg 1985 vist med blå.

Så længe kommunen ikke havde en godkendt kommuneplan, skulle der efter forhandlinger med Staten og Hovedstadsrådet fastlægges § 15-rammer eller midlertidige rammer for lokalplanlægningen. Dette skete i 1977 og betød, at alle hidtidige industri- og havneområder samt cityområdet ikke blev omfattet, og at alle lokalplaner i de områder fortsat skulle indsendes til central godkendelse.

Det betød, at 4 ud af 5 lokalplanforslag i de følgende år fortsat skulle godkendes af Hovedstadsrådet og Miljøministeriet. Den overordnede planlægnings holdning til udviklingen i København var, at man af hensyn til balancen mellem antallet af boliger og arbejdspladser ikke burde tillade vækst i antallet af arbejdspladser i centralkommunerne.

Byplanlægningens realiteter

Det var i disse år man begyndte at se hvilke mangler, der havde været i forudseenhed hos generalplanens fædre. Nu viste det sig, at der åbnedes store muligheder for udvikling i København. Store, gamle industrivirksomheder forlod deres hidtidige arealer og bygninger og blev enten nedlagt eller flyttet til helt nye anlæg uden for kommunen. Store havne- og jernbaneområder blev opgivet og overladt til en ny anvendelse, og forsvarets anlæg, som ingen havde vovet at anfægte, stod overfor udflytning. Nu var der pludselig plads til at skabe nye boligområder og arbejdspladser for de trængte københavnere.

Byplanlægningens politisering

Forud for udarbejdelse af en kommuneplan skulle befolkningen ifølge loven inddrages i vurdering af planerne. Til det formål skulle der offentliggøres et debatoplæg - en såkaldt "§ 6-redegørelse"- om planlægningens mål og midler. En sådan redegørelse gav grundlag for hidtil uhørte debatter i borgerrepræsentationen mellem repræsentanter for de gamle partier og mindretallene, især Venstresocialisterne, der nu var blevet i stand til at besætte borgmesterposten for 4. Magistratsafdeling, hvorunder lokalplanlægningen sorterede.

I Overborgmesterens afdeling lå en § 6-redegørelsen færdig til offentliggørelse i 1980, men en sådan platform for politisk agitation kunne de politiske partier ikke lade gå fra sig. Man krævede, at der samtidigt skulle udsendes omfattende og illustrerede udtalelser fra partierne.

Offentliggørelsen skete herefter først i 1981.

Efter den offentlige høring og de efterfølgende politiske forhandlinger i 1982-83 kunne man endelig påbegynde udarbejdelsen af et forslag til kommuneplan.

Stridighederne omkring planarbejdet i kommunen førte til beslutning om at samle alle de involverede planlægningskontorer i Overborgmesterens magistratsafdeling, hvor i forvejen Generalplandirektoratet havde henhørt siden 1978.

Som assistance ved udarbejdelsen af kommuneplanen ansatte man undertegnede som *Kommitteret i kommuneplanlægning med kontorfællesskab med Generalplandirektoratet*.

Københavns Kommunes forslag til kommuneplan

Forslaget til kommuneplan forelå i 1985 og blev efter første vedtagelse i Borgerrepræsentationen offentliggjort i 1987 sammen med udtalelser fra partierne. Pjecer, der belyste planens indhold i hver enkelt af de foreslåede 14 bydele, blev husstandsomdelt som grundlag for en bred folkelig debat.

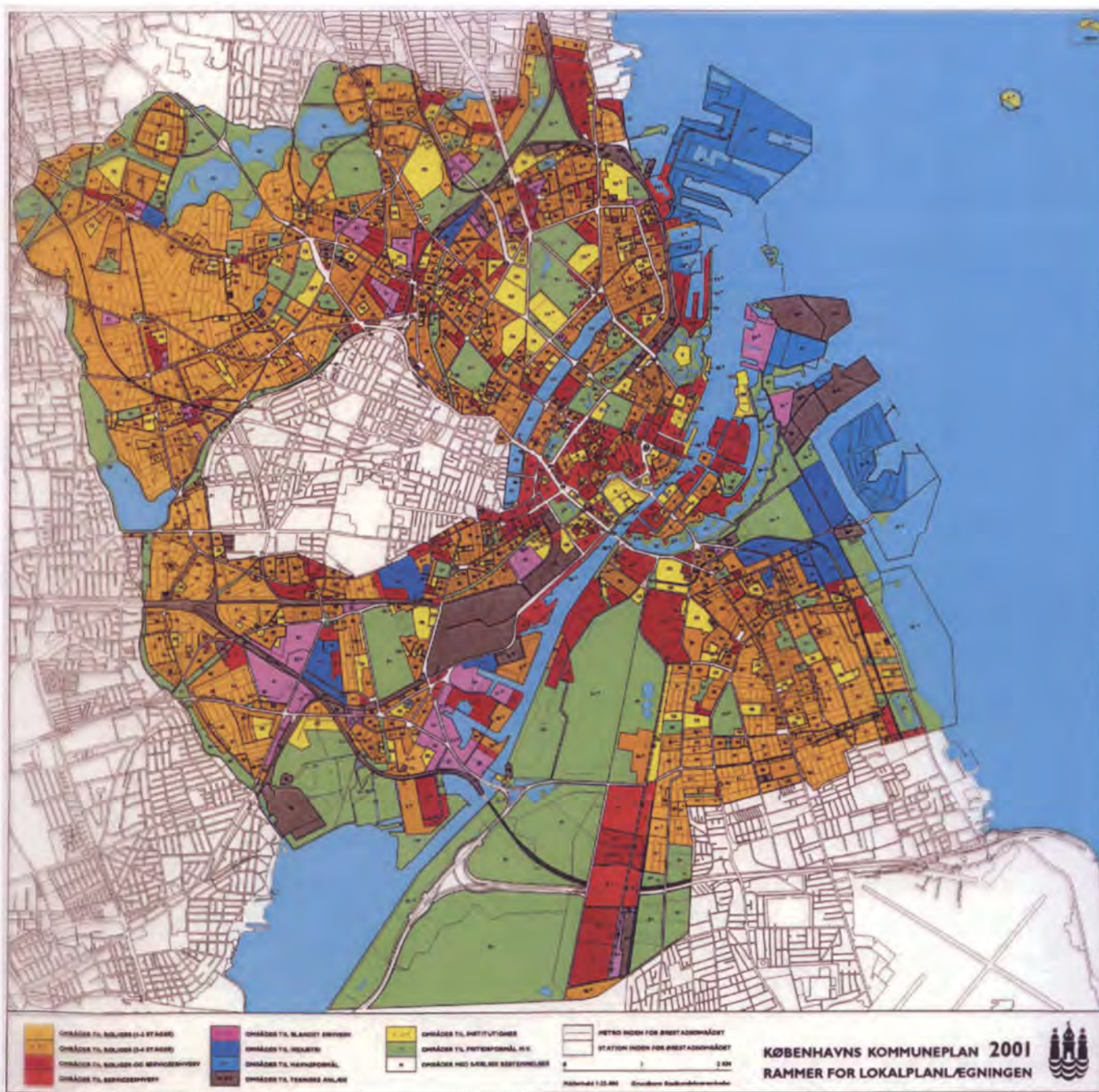
Kommunen sendte samtidig planen til godkendelse i Hovedstadsrådet og i Miljøministeriet. Aktuelt var den fremtidige anvendelse af uudnyttede arealer i Københavns Havn blevet populært pressestof, blandt andet under indtryk af den i 1985 gennemførte nordiske idekonkurrence, der var indgået i forarbejderne til kommuneplanen. Denne debat inspirerede Miljøministeren til at nedsætte et særligt udvalg til bearbejdning af mulighederne i havneområderne. Udvalget på 12 medlemmer med Mette Koefoed Bjørnsen som formand havde repræsentanter fra Havnevæsenet og Hovedstadsrådet, men Københavns Kommune afslog at deltage. Hovedstadsrådet godkendte med visse forudsætninger kommuneplanforslaget i februar 1988, og i juni 1988 kunne forslaget indstilles til Borgerrepræsentationens endelige vedtagelse under forudsætning af Miljøministeriets godkendelse. Under behandlingen i Borgerrepræsentationen meddelte Miljøministeren i september 1988, at Borgerrepræsentationen ikke kunne vedtage planen endeligt såfremt den omfattede havneområderne. Det særlige - i øvrigt uenige - havneudvalg afsluttede sit arbejde i april 1989 og synspunkterne herfra indgik i ministerens stillingtagen til kommuneplanforslaget, som endelig forelå som en godkendelse i oktober 1989.

Hermed var Generalplanskitsen fra 1954 efter 35 års genvordigheder endelig blevet ajourført. Og hermed indledtes en ny æra for Københavns byplanlægning.

Året 1989 blev i øvrigt markant for Københavns udviklingsmuligheder. De organer, der gennem årene havde fungeret som effektive stopklodser for Københavns Kommunes fri dispositioner - Hovedstadsrådet og Miljøministeriets Planstyrelse - blev nedlagt!

Herefter skulle Københavns kommuneplanlægning foregå i løbende samarbejde med de øvrige fire amtslige enheder i regionen. Dette skete gnidningsfrit som i forbindelse med de reviderede kommuneplaner fra 1993, 1997 og 2001.

Imidlertid blev den samling af byplanlægningsaktører, som blev gennemført under Overborgmesteren i 1988, igen splittet i 1998 på grund af intern jalousi mellem Borgerrepræsentationens partier og som led i en ny styrelseslov for kommunen.



Københavns kommuneplan. Revideret udgave 2001. Rammer for lokalplanlægningen.

Fingerplanen, Generalplanen og den regionale udvikling

ved Kristian Larsen

Tidligere byplankonsulent (1959-90) og lektor i byplanlægning (Veje Trafik og Byplanlægning) på Danmarks tekniske Universitet fra 1986.

Tidlig karriere:

Egnsplansekretariatet 1958-68. I finansåret 1964 i Københavns Kommunes Generalplankontor..

Der er desværre ikke blevet megen tid til mit oplæg, som jeg derfor vil skære ned til sokkeholderne.

Jeg vil gennemgå Københavns Kommunes planer og egnsplanerne under følgende synsvinkler. Der er tre hovedaktører, Københavns Kommune, staten og egnsplanlægningen. Den sidst har dog aldrig været een aktør – det har nogle gange været en enkelt person, andre gange en forening og andre gange igen borgmesterklubber – altså sammenrend af egnens borgmestre.

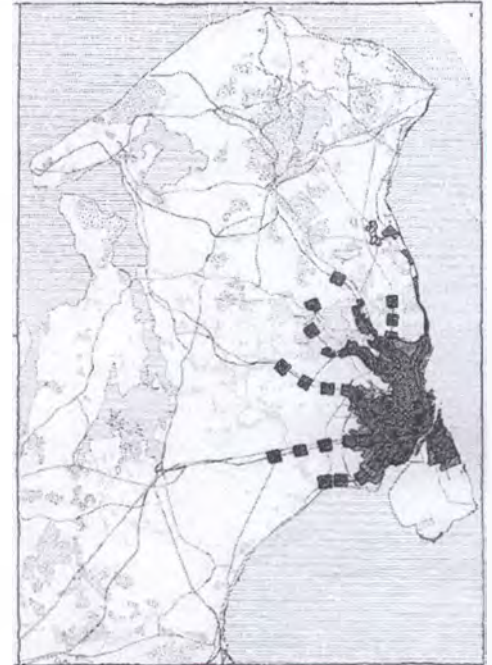
Udover disse tre aktører kommer to parametre, dvs. de tilstande, hvori aktørerne udfolder sig. Det kan enten være nedgangstid - krig, krise og lavkonjunktur - eller det kan være opgangstid - fred, vækst og højkonjunktur.



Alfred Råvads plan for København, 1929.

Men først som altid, Råvad. Han kom hertil fra USA i 20'erne. Den tid var "brølende", så den skitse han kom med til København i 1929 var selvfølgelig også "brølende".

Københavns Kommune skulle vokse ud til alle sider i hele Nordsjælland, og Københavns Kommune skulle ikke satse på sit Citycenter, pga. "færdsdens gru", dvs. når vi fik biler, der skulle gennem de mange snævre gader. Planen var typisk for opgangstiden i 1920'erne og lavet af én mand, men den fik stort set ingen betydning.

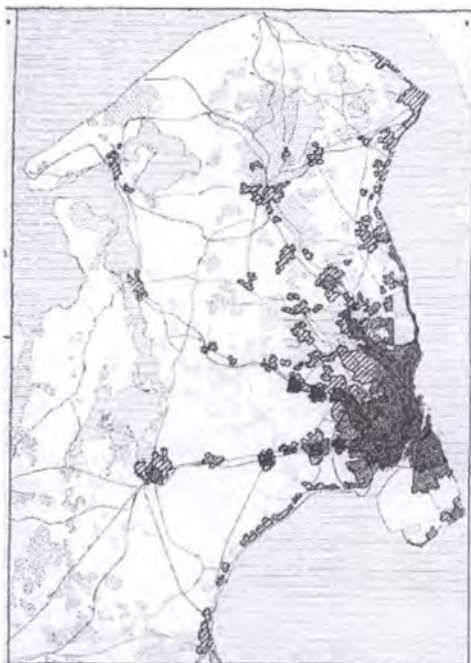


Fingerplanen, 1947.

Fingerplanen blev derimod lavet af en forening, et udvalg under byplanlaboratoriet. Hvis vi tegner Fingerplanen oven på Råvads plan fylder den ikke ret meget, for den blev lavet i nedgangstiden lige efter 1930'ernes krise og krigen. Derfor blev den snæver og med et lille udsyn. Der var ingen Råvad på drengen.

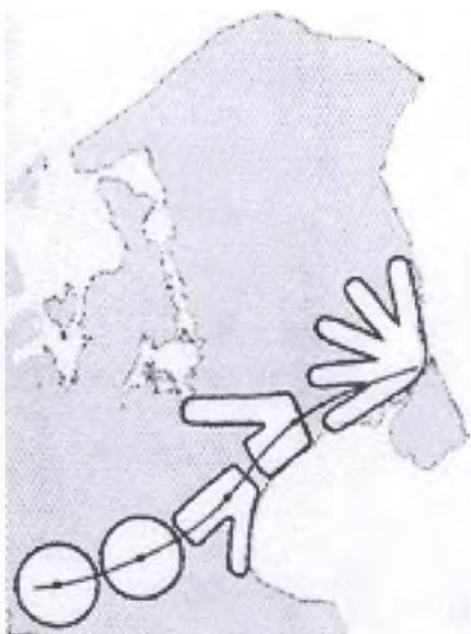
Godt 10 år efter var Fingerplanen kaput. Der var sket det, at med freden kom der vækst, og med højkonjunktur blev der bygget meget. Bebyggelsen flød ud over landet og alle andre steder end ved S-stationerne, som i øvrigt kun var anlagt i et fåtal.

Så tog staten over i form af Boligministeriet, der oprettede et nyt egnsplankontor, "Egnsplansekretariatet for Storkøbenhavn".



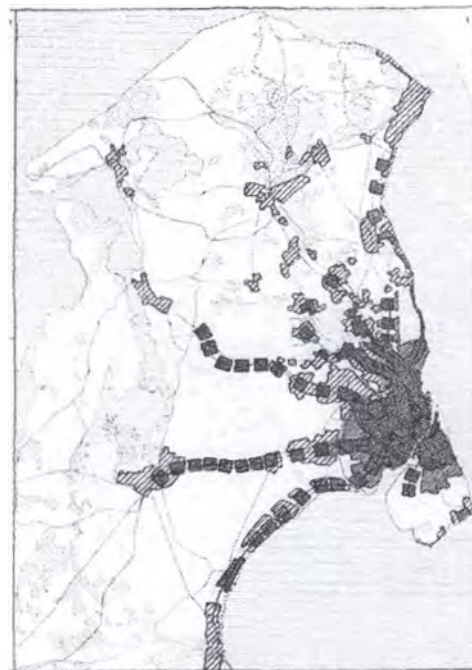
Københavnsegnen, status 1960.

Nu kommer lille Larsen (foredragsholderen er max. 1,65 m høj) ind i billedet, og jeg siger sammen med mine kammerater i Egnsplanssekretariatet, at i den situation dur Fingerplanen ikke. Den er for lille og peger i bilismens tidsalder mod det forkerte, nemlig Citycentret. Vi må ud i hele egnen og helst ud mod det øvrige land – staten var jo arbejdsgiveren - med en kæmpevækst, som vi troede kom på grund af højkonjunkturen.



Principskitsen, 1960.

Vi peger på en vækstretning mod sydvest i store enheder omkring nye storcentre betjent af højhastighedsbane, der skulle forbinde Københavns city med de nye centre og det øvrige land. Det er klart, at en sådan plan – Principskitsen - ikke vandt gehør. Først og fremmest brokkede Københavns Kommune sig. De syntes at planen var helt skæv.

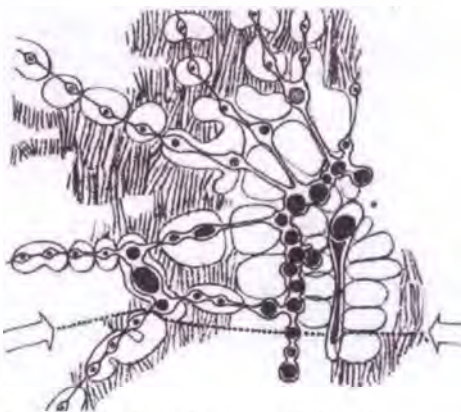


Københavnner planlæggernes egnsplæn, 1962.

Derfor tegnede kommunens planlæggere en alternativ egnsplæn, der ligesom Fingerplanen pegede mod Københavns City. Og læg mærke til en ting mere: nu skal Amager bebygges. På det punkt var Fingerplanen og Principskitsen ellers enige. Ingen bebyggelse på Amager. Men, sammenligner man dette med Generalplanskitsen – som jo bygger på Fingerplanen, står der nærmest, at der nok skal bygges på Amager, blot ikke lige nu. På trods af, at det stort set var de samme personer, der arbejdede med de to planer. Peter Bredsdorff, der var leder på begge planer, må have været i strid med sig selv, når han i Fingerplanen er imod bebyggelse på Amager og i Generalplanen sætter parentes om dette udsagn. Det kan kun forklares med, at arbejdsgiveren nu er Københavns Kommune.

Tilbage til københavnernes alternative egnsplan. Den blev udformet som en forlænget fingerby, alene med fingerplanens små stationscentre ude, for til gengæld at give den fuld gas inde i Københavns Kommune. Det var ikke kun city, der skulle udvikles. Næh, man introducerer en helt ny ting, som der ikke har stået noget om i Generalplanen og som der ikke ligger noget teoretisk forarbejde til: En kæde af storcentre i godsbaneringen.

Ingen kan finde noget om det andre steder, så man kan godt glemme de fine planlægningsteorier. Gundlaget for den fremtidige vækst i Storkøbenhavn skulle altså placeres inde i Københavns Kommune og ikke udenfor. Når det kommer til stykket, drejer det sig altså alene om at manifestere den kommunes magt, som man arbejder for.



Amager helt bebygget ifølge 2. præmie projektet fra konkurrencen 1965. (1. præmie se fig. s. 26).

Det siger sig selv, at principskitsefolkene ikke ville have alt dette til at ske inde i Københavns Kommune, men udenfor omkring Høje Taastrup. Man endte slagsmålet med enighed om en kortsigtet plan, der udviklede fingrene imod sydvest til Roskilde og Køge. Enigheden blev dog hurtigt afbrudt af den stærkeste aktør, nemlig Københavns Kommune, der udskrev en Amager-konkurrence. Nu skulle hele øen bebygges og derfor måtte lufthavnen flyttes til: Saltholm.

Der var stadig højkonjunktur og vækst, så man skulle også have et center-monstrum, Cityplan Vest, med motorgader masende sig tværs gennem byen, og Cityplan Vest var jo ikke som beskrevet i Generalplanen. Det der stod her var, at der kunne ligge en vognmandscentral, en budcentral og lignende, men intet om et nyt stort center.

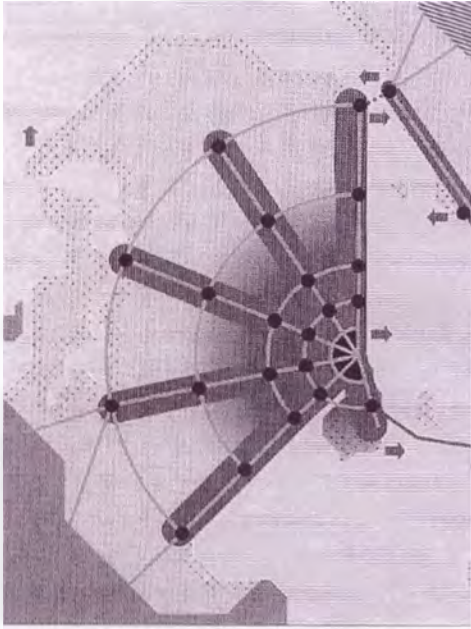


Regionplan '73.

Egnsplansekretariatet blev herefter nedlagt og en borgmesterklub, Egnsplanrådet, oprettede et nyt egnsplankontor, der barslede med Regionplan 1973. Denne plan spredte væksten (der var endnu højkonjunktur) over det meste af egnen, også på Amager. En ny borgmesterklub, Hovedstedsrådet, overtog arbejdet netop som højkonjunkturen var slut, og så kom krisen og kradsede faktisk alle vækstens firkanter ud igen.

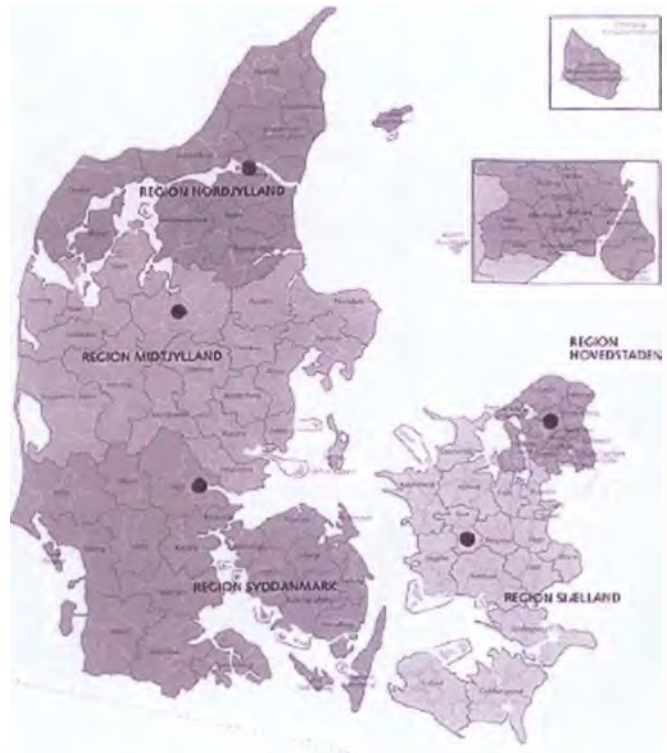


Regionplan '77.



Regionplan '89.

Sådan kunne man blive ved. Stat og kommune legede kispus med hinanden, mens egnsplanlæggerne snart løb den ene vej, snart den anden vej. Men det hele skal jo have en ende, og det skal min snak også. Hovedstadsrådet fik en ende i 1989, men lige inden nåede de igen at lave en højkonjunkturplan, hvor væksten blev spredt, og hvor man glemte alt om storcentre ude i egnen og vendte tilbage til Københavns Kommune med genopfriskning af tunnelbaner, storcenter på Amager og lignende.



Strukturreformens regioner, 2007.

Det sidste nye i dansen om Hovedstaden er kommunalreformen, som splitter Hovedstaden i to regioner, med det ene regioncenter i Hillerød og det andet i Sorø. Landets 3 andre regioner får hovedsæder i Ålborg, Viborg og Vejle.

Al magt til regeringen og dens støtteparti (Fogh – Viborg, Thulesen-Dahl – Vejle, Løkke Rasmussen – Hillerød).

Trafikplanlægning i København 1954-2004

*Ved akademiingeniør Søren Elle
Trafikplanlægger i Generalplandirektoratet,
Plandirektoratet, siden 1972.
Økonomiforvaltningens 8. kontor siden 1998.*

Indledning

Emnet er selvfølgelig alt for stort til den afsatte tid, så jeg vil kun give et kalejdoskopisk billede af nogle få træk af udviklingen inden for biltrafik, kollektiv trafik og cykeltrafik. Undervejs kan I så prøve at tænke lidt over, hvad vi kan lære af fortiden, af dens succeser og fejltagelser. På den anden side er et sådant projekt: at lære af fortidens fejltagelser – jo nok dømt til at mislykkes. Hver generation vil have lov til at begå sine egne fejltagelser, også dem deres forældre begik i deres tid.

Jeg har i hele mit voksne liv – og det er længe – beskæftiget mig med trafikplanlægning i København. Mit søde barnebarn Olivia på 4 år så forleden op på mig og sagde: Morfar, du er gammel – du dør snart! Det har hun jo sådan set ret i. Alt er jo relativt, jeg håber dog jeg kan nå at gennemføre denne gennemgang.

Cykel og sporvogn

Begyndelsen af 1950'erne var en fattig tid. Selv om sporvognsbilletter var billigere dengang, valgte de fleste den endnu billigere cykel. Sådan havde det været længe, men: København var på vej ind i en udvikling hinsides alles forestillingsevne, også planlæggernes. Først og fremmest en økonomisk vækst uden sidestykke. Et velbegrundet krav om mere plads i boligen (og råd til mere plads) medførte en byspredning, som sprængte byens rammer totalt og ændrede kravene til transportsystemet radikalt på få årtier.

Bilbyen tager over

I den nye, vidt spredte storby bor kun en lille del af befolkningen inden for cyklens og sporvognens rækkevidde. Bilejerskabet nåede allerede under udvalgsbehandlingen af Generalplanskitsen op på højder, som planlæggerne havde forestillet sig først blev nået i løbet af en længere årrække. Ingeniørerne tog til USA og studerede motorvejsbyggeri, og en del af Generalplanskitsens gode, vel gennemtænkte intentioner blev glemt i farten – i begejstringen over alle de nye muligheder, som bilen jo faktisk tilbyder ejeren – hvis der ellers er plads nok på vejene.

Det har været en stor fornøjelse at genlæse generalplanskitsen. Analyserne er gode, argumenterne er fornuftige og let forståelige. Mange af disse udsagn holder den dag i dag, det kan såmænd dårligt siges bedre. Alligevel kiksede det i de følgende år, tankerne var ikke tilstrækkeligt godt forankrede, hverken i befolkningen eller hos de politikere, der efter 4 års gennemgang og debat tog planen til efterretning. Planlægningsmetoderne var anderledes dengang. Kloge folk tænkte og skrev, skildrede vigtige sammenhænge, og argumenterede i lukkede rum for fornuftige løsninger. Men med samme begejstring som f.eks. de baltiske lande 40 år senere har kastet sig over bilen – frihedssymbolet over alle – så kastede en del planlæggere og politikere sig i ud i et stort anlagt byomdannelsesprojekt – København skulle nu være en moderne (amerikansk) bilby.

50 år senere er vi måske blevet meget klogere – nogle er i hvert fald. De målsætninger, som vi kan enes så nogenlunde om i dag, ligner i forbløffende grad de målsætninger, som blev opstillet i Generalplanskitsen. Byens miljø er kommet i højsædet. Vi trafikplanlæggere skal ikke længere kun etablere en effektiv trafikmaskine. Vi skal også gøre vores til, at byen miljømæssigt bliver et sted, som fremtidens storbyborgere har lyst til at bo i, til at arbejde i og til at nyde fritiden i.

Primærgadeplanen

Et af de mest kontroversielle og misforståede forslag i Generalplanskitsen er forslaget om primærgader:

”Et system af primære radialgader forbundet med en indre ringgade - Søringen. Baseret stort set på de nuværende gader, som søges bragt op på en høj færdselsmæssig standard ved omprofileringer, krydsreguleringer etc.”

Trafikken må indordne sig den eksisterende by, der foreslås **ikke** anlæg af egentlige motorgader.



Generalplanskitsens forslag til primærgadesystem.

Biltrafikken tænkes i Generalplanskitsen samlet i de bredeste gader i ”bydelsgrensene”, grænserne mellem brogaderne handelsplande.

Udformningen af en bymotorgade som i Rotterdam i 1955 kan siges at svare til den maksimale omdannelse, planlæggerne enkelte steder kunne tænke sig gennemført i København.

Men resultaterne af vejingeniørernes studierejser til USA – her vist med et eksempel fra City Plan Vest fra 1967 – ligger milevidt fra generalplanskitsens intentioner om at lade trafikken indordne sig under den eksisterende bys vilkår.



Udfletningsanlæg vest for Hovedbanegården i ”City Plan Vest”

Søringen

Debatten om motorgader i København blev indædt, langvarig og bitter.

Et vendepunkt blev nok debatten om Søringen, som i lang tid havde medvind i pressen.

Politiken skiftede side i 1968, og det samme gjorde en stor del af offentligheden.

Oppositionen mod projektet efterlyste bedre kollektiv trafik, en stram parkeringspolitik og en helhedsplan for trafikken!

Søringsprojektet blev til sidst vedtaget af et komfortabelt flertal på 2/3 af

Borgerrepræsentationen, men vedtagelsen markerede snarere starten på et nyt vendepunkt i trafikplanlægningen end en start på etableringen af det store primærgadenet – realiseringen af den amerikanske drøm - motorgadebyen.

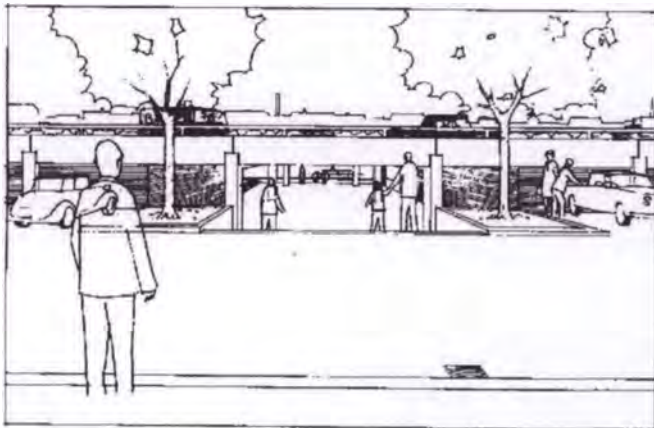
Motorveje som i Stockholm?

"København er i sin udvikling nået til et stadium, hvor det er nødvendigt at udbygge et net af motorveje gennem byen for at sikre dens kredsløbsfunktioner"

Arkitekt Ole Nørgård indpassede Søringen i byens rum, og han skriver foruden ovenstående citat i Stadsingeniørens årsberetning 1965:

"Motorvejene vil ændre byens udseende. Hvis denne ændring skal blive til det bedre, må den almindeligt udbredte frygt for udviklingen afløses af mod til at beherske den."

Københavnerne tog senere udfordringen op og ændrede udviklingen.



Arkitekt Ole Nørgaards skitse af fodgænger gang fra lokalgade under hævet Søringgade til søen.

I andre byer ikke langt borte, i samfund der ligner vores meget, kom man i disse år langt med de store trafik anlæg på både godt og ondt.

I Stockholm deltes den gamle bydel af store trafikårer, der den dag i dag volder byen store problemer.

Det var dog ikke disse erfaringer, der standsede motorvejsudviklingen i København.

Bispeengbuen i København blev indviet i 1969, og for første gang kunne man i København med egne øjne se, at motorgader i byer kan føre til brutale og ødelæggende indgreb i bymiljøet.

Den fine støjskærm kom på 30 år senere, den dæmper støjgenerne noget, men den har også kostet lige så meget pr. km, som det koster at anlægge en 4-sporet motorvej på landet.

I 1970 iværksatte den nye trafikminister Ove Guldberg en undersøgelse af et stortilet alternativ til Søringen: Forumlinien.

Tanken var at kombinere motorvejsbyggeriet med en totalsanering af brokvartererne. Af asken skulle fremstå et helt nyt København, med moderne terrassehuse i stedet for de gamle karreer, moderne centerstrøg i stedet for brogader etc.

Min læremester i trafikplanlægning, min gamle chef Bjarne Eir, som i parentes bemærket nok er det menneske overhovedet, der har størst indsigt i Københavns trafikplanlægning, skriver om udvalgsarbejdet vedrørende Forumlinien:

"Jeg tror det er det mest absurde udvalgsarbejde jeg har deltaget i. Alle med erfaring fra planlægning under byforhold var bestyrte over, at nogen kunne tage dette alvorligt".



Billedet viser Åboulevarden som en integreret del af en storby uden kredsløbsproblemer

Efter 2 års udvalgsarbejde nåede man frem til, at Forumlinien ikke var et realistisk alternativ til Søringen.

Ove Guldberg iværksatte straks en ny undersøgelse – af Ydre Ring eller Godsbaneringen. Det blev motorvejsplanernes sidste krampetrækninger. Biltrafikken var begyndt at falde, "Det skæve Danmark" skulle afløses af stop for alle trafikinvesteringer i Hovedstaden, og endelig slog oliekrisen i 1973 det sidste søm i ligkisten.

I Københavns første kommuneplan fra 1989 står ordret (jeg ved det, for jeg har selv skrevet det). "Med fastlæggelsen af det fremtidige overordnede gadenet opgives det i 1960'erne planlagte primærgadenet i motorgadestandard". Også byggelinier og arealreservationer opgives.

God kapacitet uden motorgader



Byens overordnede gadenet i trafikplan 2004.

Det overordnede gadenet i dag viser, at der er kommet enkelte strækninger motorveje til på Amager, men ellers ligner det gadenettet i 1954 en hel del, med differentiering i bilveje og indkøbsgader mv..

De grå felter er 40 km/t zoner, et udtryk for tilpasningen af trafikken til den eksisterende bys boligområder.

Det er tankevækkende, at bilgadenettet gennem effektivisering i form af kanaliseringer og krydsombygninger for længst er blevet tilført en kapacitet, der svarer til den kapacitet, som planlæggerne havde tænkt sig tilvejebragt gennem anlæg af motorgader.

Denne effektivisering var i fuld gang allerede i den periode, generalplanskitsen blev udarbejdet og diskuteret. Den nye Langebro blev indviet i 1954. Selv om den nye vejforbindelse omtales som en intern forbindelse, der ikke må indbyde til unødvendig gennemkørsel, så overflødiggør H. C. Andersens Boulevard og den nye Langebro i virkeligheden det senere Søringsprojekt.

Op gennem 60'erne og 70'erne er Langebro så langt landets mest trafikerede vejstrækning med over 70.000 biler pr. døgn, langt mere end nogen motorvejsstrækning i Danmark på den tid.

Generalplanskitsen omtaler behovet for en tredje havneforbindelse syd for Langebro.

Siden åbnede Sjællandsbroen, og den fjerde havneforbindelse - Kalvebodbroen - er nu ved at passere 100.000 biler i døgnet.

Regulering af parkeringen regulerer biltrafikken

Generalplanskitsen foreslår regulering af parkeringen, friholdelse af gader og pladser for parkering og anlæg af parkeringshuse og parkeringskældre.

Man er også inde på den tanke, at trafikstrømmene til og fra city måske i højere grad bestemmes af områdets parkeringskapacitet end af primærgadernes kapacitet.

Regulering af parkeringen har vi nu kendt til i en årrække, og den samlede parkeringskapacitet i Indre By er i en lang periode fastholdt på ca. 30.000 pladser.

Københavnerne cykler stadig



Det er lykkedes for København og for københavnernes at fastholde den årelange tradition for cykling.

Generalplanskitsen omtaler den store cykeltrafik i byens gader som et pladsproblem, der må gøres noget ved.

Cyklisterne må tilskyndes til at tage sporvognen i stedet, sporvognen tager mindre plads op i gaderummet.

Siden midten af 70'erne er der blevet anlagt en lang række cykelstier til de overlevende cyklister, og det er lykkedes at fordoble cykeltrafikken i en periode, hvor det ellers normalt er biltrafikken, der er blevet fordoblet. Succesen med cykelpolitikken er nu så stor, at der er kapacitetsproblemer og fremkommelighedsproblemer på de mest trafikerede cykelstier.

Det fremgår derfor af den ny Trafik- og Miljøplan 2004, at disse cykelstier må udvides fra de traditionelle 2 meter til 3 meter.

Succesen med cykelpolitikken er desværre også så stor, at byen til tider er ved at drukne i parkerede cykler. Det problem har ingen endnu kunnet anvise en rigtig god løsning på.

Baner, tunnelbaner eller Metro?

På baneområdet er generalplanskitsen langt forud for sin tid.

I hvert fald realiseres de foreslåede bybaner først ca. 50 år senere.



Ved indføringen af elektriske buser fra omegnen til bymidten overvindes afstandene i den voksende storby, samtidig med at byens gader befries for en del af trafikken.

Hensigten, som den antydes i denne billedtekst er vel stadig fuldt gangbar, ligesom den grundlæggende tanke om at etablere en konkurrencedygtig kollektiv trafik.

Aflastning af gader og pladser tænkes bl.a. at kunne realiseres gennem anlæg af tunnelbaner eller bybaner.

Byens pladser kan tænkes aflastet for parkerede biler og anvendt til bedre formål.

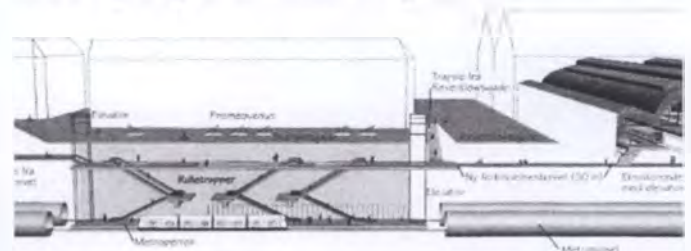
Begge tanker lever i bedste velgående i dagens København, og de indgår med stor vægt i det aktuelle forslag til ny Trafik- og miljøplan 2004.

Tunnelbanens stationer skal ifølge generalplanskitsen placeres således, at man får den bedst mulige dækning af bydelens koncentrationer af arbejdspladser, butiksstrøg osv.

Dette gælder også dagens planlægning af kommende Metrostationer. Faktisk ligger mange af tunnelbaneforslagets stationer netop der, hvor vi i dag planlægger at placere Metrostationer – eller allerede har gjort det.

Desværre kom den gode dækning med tunnelbaner ikke til København i 1965 som oprindeligt tænkt. Den kommer først i 2015 med åbningen af Metroens 4. etape.

Men det er da en trøst, at vi er kommet i gang med at anlægge Metroen. Gennembruddet kom jo med Ørestadsloven, hvor man endelig fandt en fordelingsnøgle for finansieringen.



Detailtegningerne af en tunnelbane station fra City Plan Vest eller en Metrostation på Hovedbanegården har både fælles træk og betydelige forskelle.

Jeg håber, at den største forskel bliver, at denne Metrostation faktisk bliver anlagt til glæde for både borgerne i byen og for de mange øvrige brugere af København.

Barnebrnens København?

Mit barnebarn på 4 år – som allerede taler flydende spansk og dansk – er på vej mod nye horisonter sammen med sin generation.

Kan de lære noget af vores succeser, eller af vores fejltagelser?

Vil deres København give dem de rigtige udfoldelsesmuligheder?

Bliver det både en miljøvenlig og fremkommelig storby med stor tilgængelighed og høj mobilitet?

Jeg håber i hvert fald, at mange af

Generalplanskitsens gode tanker om at tilpasse trafikken til byen og dens beboere – i stedet for omvendt – stadig lever i bedste velgående til den tid.



Sporvogns- og cykel byen.

Nørrebrogade 1950'erne.

City, centerstruktur og erhvervsudvikling

Ved cand. polit. Søren B. Jensen
Tidligere sekretariatschef i
Magistratens 4. Afdeling
Tidlig karriere:
Kontorchef i Generalplandirektoratet

Indledning

I 1945 var der 170.000 arbejdspladser i det centrale område mellem Havnen og Søerne. De udgjorde 1/3 af samtlige arbejdspladser i hele Storkøbenhavn og halvdelen af kommunens. Indlægget har derfor meget vægt på disse cityerhverv, det var det, der var fokus på i 1954.



Beskæftigedes arbejdssteder 1945. En prik for hver 200 personer. Generalplanskitsen 1954.

Stockholm viser vejen?

Da arbejdet med Generalplanen i København startede i 1952, fuldførte man i Stockholm arbejdet med deres Generalplan, som udkom i 1952, altså 2 år før den københavnske. Stockholms Generalplan medførte en totalomdannelse af det centrale område med en høj koncentration af kontorbygninger, og enkelte tætte boligområder - Hötorget.

I begyndelsen af 1970'erne kendte jeg en af hovedkræfterne bag Stockholmsplanen – Göran Sidenbladh. Vi gik nede på Nedre Norrmalm på den nye Piet Hein fodgænger elipseplads med bilerne tordnende ovenover. Resten var knap færdigt efter 20 års nedrivninger og gadegennembrud. Jeg tror han var stolt af det, der skete, men alligevel lidt i tvivl.

På det naturlige spørgsmål i 1972, "hvordan kunne I foreslå det her?" svarede Sidenbladh: "Vent og se, til det er færdigt. Der er kun 2 byer i Verden, der frivilligt har totalomdannet deres gamle bykerner, det er Caracas i Venezuela og Stockholm."

Kunne det samme været sket i København? Ja, det kunne det; måske ikke helt så konsekvent, som i Stockholm. Der var i 1940'erne og i begyndelsen af 50'erne klare tendenser til det.

Under 2. Verdenskrig udtalte den socialdemokratiske byplanborgmester Arne Sundbo "Planen for Indre By ligger helt klar". Han mente en fuld omdannelse af Middelalderbyen med fortsatte gadeudvidelser, som i Bremerholm og ved Gutenberghus, med nedrivninger bl.a. på begge sider af Strøget og kontorbyggeri med en stærkt forhøjet udnyttelsesgrad i stedet (op til 3,5).

Efter krigen var byplanafdelingen i nær kontakt med Stockholm og kendte forarbejderne til deres generalplan. I 1947 udsendte Stadsingeniørens Direktorat "Københavns Gamle Bydel". Et digert værk hvor Forchhammer slog fast, at det egentlige City var Middelalderbyen, og hævdede i en polemik med Steen Eiler Rasmussen, at det flyttede sig ikke. I Byplanafdelingen søgte især Ole Thomassen forgæves at dokumentere følgerne af den liberale byggepolitik i Middelalderbyen. *Fingerplanen* fra samme år fastholdt éncenterstrukturen og beskæftigede sig ellers ikke meget med Københavns Kommune. Tror mange gamle planlæggere!!

Men i et bilag helt omme på side 90, skrev Peter Bredsdorff og hans hold om Middelalderbyen, på Peters sædvanlige forsigtige måde:

"Skulle man ikke hellere i tide tænke på en gradvis flytning af det forretningsmæssige tyngdepunkt til de tilstødende områder - mindre følsomme overfor

radikale ombygninger og med bedre gade-, sporvogns- og bybanebetjening? Måske kunne en begyndelse hertil gøres ved at nedsætte den meget høje udnyttelsesgrad i den gamle by og evt. sætte den op i visse tilstødende områder, hvor man kunne ønske at fremme Citydannelsen – ja, hvor den faktisk allerede er i fuld gang ”.

Senere i *Status for Fingerplanen* i 1950 var Peter Bredsdorff inde på, at cityudviklingen i højere grad skete langs nogle strøggader end i et helt område. Disse holdninger førte Peder Bredsdorff videre, da der i 1952 blev oprettet et generalplankontor med ham som leder.



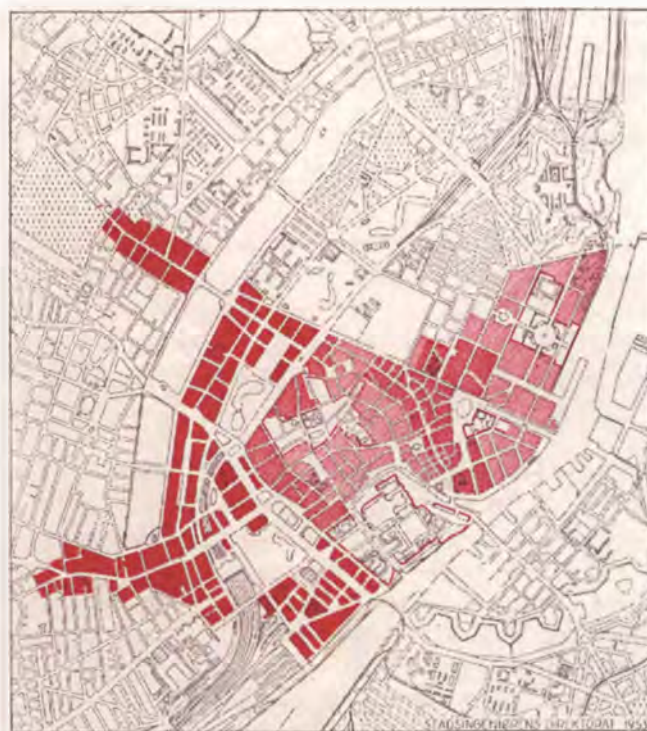
Beliggenhed af butikker med årlig omsætning over 50.000 kr. 1935. Stor cirkel – stormagasiner.

Generalplanskitsen 1954

På knap 2 år var skitsen færdig. Noget af det mest konkrete i skitsen var zoneplanen for de centrale områder. Cityudviklingen skulle koncentreres i Nørre- og Vestervold kvartererne samt langs brogaderne indre dele, ved nybyggeri og især omdannelse af dårlige boliger. Endvidere skulle cityudviklingen ske i et nyt cityudviklingsområde på det inderste Vesterbro, i kombination med *Søringens* gennembrud til Amager.

De historisk bevaringsværdige kvarterer i Middelalderbyen skulle beskyttes. Her foreslås en kraftig reduktion af udnyttelsesgraden i store dele af Middelalderbyen. Opgivelse af gadeudvidelser og nedrivninger på begge sider af Strøget og bevaring af boliger i de indre dele af Middelalderbyen, Frederiksstaden og Gammelholm.

Et revolutionært forslag i 1954 og et klart paradigmeskift i forhold til hidtidig praksis med gadegennembrud og efterfølgende højt og tæt byggeri.



Generalplanskitsens forslag til zoneplan. Farverne angiver forskellige grader af imødekommethed eller indgreb over for erhvervsudvikling,

Det var båret af holdninger om bevaring af arkitektoniske og æstetiske værdier, parret med social ansvarlighed (”gode” konservative tanker i virkeligheden).

Både planlæggerne og den ansvarlige politiker var venstreorienterede, kommunister, lige efter krigsafslutningen.

Bortset fra city er Generalplanskitsen ikke særlig konkret vedrørende erhvervsudvikling. Man havde stort kendskab til den faktiske arealanvendelse, men ingen særlig interesse for den generelle erhvervsudvikling og for de faktorer, der lå bag skiftet i arealanvendelsen. Det kommer jeg ind på senere.

Det foreslås, at man i tilfældigt og ofte uheldigt bebyggede områder i Husum, Valby og Sundby oparbejdede lokale centre med butikker, forlystelser og institutioner. Det undrer mig, at disse centre ikke er meget mere konkret beskrevet. I byplankontoret var der tanker om at opdele kommunen i bydele med bydelscentre.

Hans Døllner fra byplankontoret var hovedaktør i *Bispebjerg Kulturcenter* inspireret af sovjetterne i Moskva. (Frit Danmark nr. 3, febr. 1948). Men det var nok svært politisk også dengang.

Om industrien anser skitsen B&W og Sukkerfabrikkerne på Christianshavn som fremmedelementer, der burde flyttes ud. Inderhavnen, bl.a. *kajen ved Islands Brygge* og de militære arealer på Holmen skulle være rekreative områder.

Industrien i de indre dele af brokvartererne burde også søges flyttet ud til *Godsbaneringen*.

Skitsen blev meget rost i pressen og inspireret heraf skrev jeg selv om den i gymnasiet. Jeg var svajer i Middelalderbyen.

Peter Bredsdorff forlod kommunen, efter 10 års arbejde i egnsplan- og generalplan- kontorerne og koncentrerede sig om egen tegnestue og undervisning. *Stadsingeniør Poul Vedel* gennemgik skitsen på en række udvalgmøder i perioden 1955-57, loyalt i generalplankontorets ånd.

På grund af det hurtige arbejde med at få skitsen færdig inden kommunevalget i 1954, lå der meget ikke udnyttet materiale, som kom frem på disse møder. Det rummede dokumentation og uddybede argumentation, fortrinsvis om city.

På mødet om *det centrale område* viste Vedel (på baggrund af oplæg fra Ole Thomassen), med Daells Varehus udvikling, hvordan det oprindelige postordrefirma bredte sig over hele karreen og

derefter skiftede alle bygningerne ud til nyt med højere udnyttelsesgrad.

Gågader – Strøget, Fiolstræde, Klosterstræde og Naboløs - præsenteredes for første gang. Samt gårdrydninger i City for at binde gårdene sammen og for at lette varetilkørsel bagfra, når gågaderne var etableret.



Principskitse af fremtidige kyst- og havneområder. Mulighed for havneudvidelser i nord.

På mødet om *Havnen og Byen* viste analyser (sikkert fra Flemming Teisens hånd), at virksomhederne i det centrale område ikke var afhængig af søværts transport fra Kvæsthusbroen og Sydhavnen, som derfor burde udlægges til henholdsvis rekreation og industriområde.

På det afsluttende møde om *hele Generalplanskitsen* (den 6. nov. 1957) lagde Vedel sig tæt op ad *Fingerplanen* og anbefalede en Egnspan for hele Nordsjælland. Det er interessant, at der i København var så stor regional forståelse. Vedel anbefalede på et møde om tunnelbaner i 1956, at Køge Bugtbanen blev prioriteret højere end en tunnelbane til Amager. For her var befolkningstilvæksten størst.

I 1958 tages Generalplanskitsen til efterretning af Borgerrepræsentationen, som et administrativt grundlag for Magistratens 4. Afd., men den blev ikke bindende for andre magistratsafdelinger og andre kombattanter, som Stat og Havn.

Skitsen følges op af detailplaner

Politikerne i København tog den imidlertid seriøst, og allerede året efter, i 1959 vedtog Borgerrepræsentationen generelle retningslinier for den inderste del af City – Middelalderbyen - med nedsættelse af udnyttelsesgrader, ophævelse af gadeudvidelseslinier samt start på planlægning af *City Vest* og Søring.

I 1964 vedtages det, at der indledes en mere aktiv planlægning for de centrale områder til fordel for beboelse og institutioner. Cityudviklingen i Nørrevold var for voldsom og skulle begrænses til de ejendomme, der trængte til fornyelse. I samme indstilling vedtages, med belæg i Generalplanskitsen, cityaflastende erhvervs- og institutionscentre langs Godsbaneringen.



Cityannekser langs Godsbaneringen. Plan 1963.

I 1966 vedtages en dispositionsplan for Valby, og i 1968 udsendte et magistratsudvalg *City Vest 1968*. Her foreslås Søringen ført i tunnel under det inderste Vesterbro og Havnen, med massive p-anlæg og tæt cityerhvervsbebyggelse ovenpå. Her er der klare referencer til Stockholms Generalplan. Da trafikministeren kort efter satte spørgsmålstegn ved Søringen, blev forslaget aldrig realitetsbehandlet.



City Vest 1968.

Generalplanskitsen blev således, hvad angår City og centerstruktur smukt fulgt op af uddybende detailplaner.

Men kun planerne for Middelalderbyen er i meget høj grad blevet realiseret. De havde erhvervsudviklingen med sig, herom senere.

City Vest endte med et enkelt højt "Borgen Hus" (forsikring), som nu huser en politistation på den eneste grund, der ikke var berørt af motorvejsplanerne.

I Valby blev der efter Henning Larsens dispositionsplan opført to høje betonhuse til beboelse. I de øvrige Godsbanering-centre skete der ikke noget som helst.

Cityaflastning

Hvordan blev væksten i Middelalderbyen og nærrområder så dæmpet uden cityaflastning?

Det øgede produktionsapparat pr. beskæftiget og skærpede arbejdsmiljøkrav medførte en voldsom forøgelse i arealkravet til den enkelte arbejdsplads.

Samtidig blev mange virksomheder lagt sammen økonomisk, men kunne ikke fysisk indpasses i de tætte københavnske erhvervsområder.



*Privat industrivirksomhed
udflyttet til Gladsaxe*

*Den gamle virksomhed
på det indre Amager.*

Disse forhold førte allerede umiddelbart efter krigen til udflytning af hele eller dele af industrivirksomheder fra centralkommunerne til omegnen.

Konfektionsbyen omkring Lersø Parkalle var planlagt under krigen og stod færdig i 1946, mange af det centrale områdes tekstilvirksomheder flyttede herud. I 1947 flyttede telefonfabrikken Automatic fra Amaliegade til Gladsaxe. 1950 flyttede Hirschprungs Tobaksfabrik fra Peder Skramsgade ved Kgs. Nytorv til Virum. Samme år flyttede Atlas fra Baldersgade til Lundtofte. I 1951 flyttede Georg Jensens sølvsmiede til Gladsaxe og det samme gjorde American Tobacco på Sundholmsvej. Industriudflytningen var allerede i gang under arbejdet med Generalplanskitsen, men det var man ikke særlig opmærksom på.



Fra 1950 til 1975 faldt antallet af industrivirksomheder i kommunen til 1/3. I begyndelsen af 1960'erne stod B&Ws støbehal og Fords monteringshal, begge i Teglværkshavnen tomme, og det samme gjorde General Motors på Nørrebro.

DTH ville i 1957 udvide ind i Rigensgade kvarteret med mange fredede bygninger. Det rejste en voldsom kritik. Udvidelsen blev opgivet og arbejdet med udflytningen til Lundtofte blev startet.

Denne tendens blev i slutningen af 1950'erne og i 60'erne forstærket ved også at omfatte dele af de private serviceerhverv. Selv traditionelle cityvirksomheder, som dagblade, forsikring og rådgivning lagde større vægt på rigeligt areal og udvidelsesmuligheder end på at ligge centralt sammen med andre i samme branche.

Den traditionelle opfattelse af hovedstadsområdet, som et pyramideopbygget bysamfund med alle højstatusarbejdspladser i centrum og de rutineprægede i omegnen var således allerede ændret, da Generalplanskitsen blev taget til efterretning.

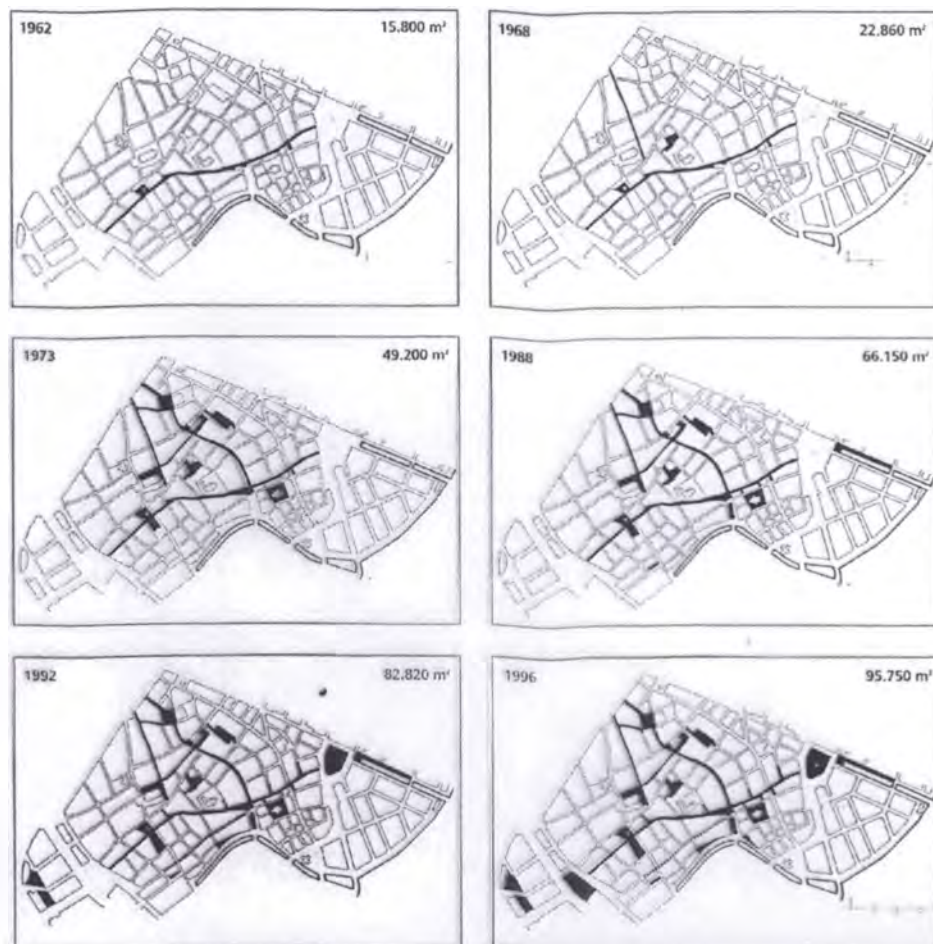
Mellem 1955 og 1973 steg erhvervsetagearealet i kommunen med 1 % om året, mens arealforbruget steg med 2 %. Mellem 1960 og 1970 faldt arbejdspladstallet i kommunen fra 470.000 til 400.000. Halvdelen af faldet skete i de centrale bydele.

Generalplanskitsen regnede med en tilvækst i de centrale bydele på 1 mil. m², men der blev kun bygget 200.000 m². Omdannelsen af boliger blev også mindre end forudsat.

I Middelalderbyen stod mange kontorlokaler ledige i 1970'erne og 80'erne, og samtidig blev det attraktivt at istandsætte gamle boliger. Generalplanskitsens ideer for det centrale område, med en restriktiv planlægning "realiserede sig selv" via markeds kræfterne,

Kommunens rolle i fredeligørelsen af Middelalderbyen starter 1962, hvor den nye konservative borgmester Wassard indvier Strøget som gågade, helt i Generalplanskitsens ånd.

Trods massive protester lykkedes det Wassard at overbevise københavnere om, at de kunne bruge gågader ligesom italienerne. De efterfølgende borgmestre videreførte succesen med udvidelse af gågadesystemet og pladsomdannelser, også uden for Middelalderbyen.



Udviklingen af byens fodgængerområder 1962-1996.

Hvad nu her efter 50 år?

Arbejdspladstallet er fortsat faldet, men mest i Indre By, hvor der nu er 100.000 arbejdspladser, næsten en halvering i forhold til 1954.

Middelalderbyen er alligevel blevet meget levende, konkurrencedygtig med omegnscentrene, uden museumspræg og med menneskelige bygningsdimensioner og begrænset biltrafik.

Vi kan takke generalplan-folkene for, at kursen blev lagt om i tide og senere fastholdt af deres efterfølgere og politikere.

Generalplanskitsens vage godsbaneringscentre er under etablering, dog i en anden udformning end de var tænkt. Fisketorvet og Fields er realiseret og Valby er igen på tegnebrættet. De er fastlagt i de senere kommuneplaner.

I eksisterende byområder er det vigtigt at udnytte de eksisterende potentialer, værne om dem og være åben for ny kreativitet, men pas på med de store armsving.

Det gjorde de gamle generalplanlæggere og vi som fulgte i 1970erne.

Vi undgik totalsanering af Indre Nørrebro og Nansensgade samt 25.000 almennyttige boliger a la Tåstrupgård på Vestamager i 1970erne. Etablerede sammen med beboerne Generalplanskitsens Havnepark på Islands Brygge og hjalp beboerne i Pisserenden mod overtagelse af kontorbygge-entreprenøren Rasmussen & Schiøtz i 1980erne.

Argumentationen om, at høj tæthed giver høj aktivitet er desværre på banen igen, i kampagnen "Copenhagen X". Jeg mener at Generalplanskitsens forslag om at nedsætte bebyggelsesgraden i store dele af Middelalderbyen har været afgørende for den efterfølgende positive udvikling.

Boliger og befolkning

ved civilingeniør Jens Ole Nielsen,
direktør i Plan & Arkitektur
Tidligere kontorchef og vicedirektør i
Generalplandirektoratet/Plandirektoratet

Skal en plan holde i 50 år?

Seminarets overskrift – ”holder planlægningen fra Krønikens tid” er næppe så entydig som den umiddelbart lyder – for hvad menes med ordene ”planlægningen” og ”holder”?

Jeg går ud fra at der med ”*planlægningen*” primært tænkes på Generalplanskitsen og sekundært den heraf afledte aktivitet. Med hensyn til selve Generalplanskitsen kan der kun sigtes til hovedstrukturelle overvejelser, da der jo netop ikke er tale om en konkret plan, men om en *tidsbestemt* skitse - indeholdende en kombination af enkelte konkrete forslag, nogle principielle nærmest teoretiske overvejelser og løsere ideer, men uden belysning af hvad der mere konkret skal nås og hvordan. Mest konkret er skitsen i øvrigt - og naturligt nok - på de områder, den daværende 4. Magistratsafdeling selv havde indflydelse på, mens den er klart svagere på områder, der involverer andre dele af kommunen, såsom boligsiden, og helt fraværende, når det drejer sig om økonomi – en situation som i alt for stor udstrækning også er gældende for senere planlægning.

Den manglende sammenhæng med øvrige kommunale aktører illustreres bl.a. ved, at det i efterskriftet anføres, at der ”må derfor under (det videre) planlægningsarbejde søges kontakt ikke alene med de tekniske organer, men også med kommunens økonomiske ledelse”!

Med hensyn til ordet ”holder” er det på baggrund af skitsens karakter vanskeligt at vurdere, hvad der holder, da den netop ikke er konkret - men overordnet set må spørgsmålet besvares med et nej – også når det gælder boligsiden.

Det er der mange årsager til, og jeg skal prøve at beskrive nogle af de forhold, jeg mener, har været væsentlige, for ikke at sige afgørende. Forhold som til *dels* var iboende i selve skitsen og dens organisatoriske forudsætninger, *dels* affødt af

samfundsmæssige i vid udstrækning uforudsigelige udviklinger.

Normalt er jubilæumstaler generelt rosende, og jeg skal da også straks nævne, at Generalplanskitsen efter min opfattelse har haft sin *væsentlige betydning som forståelsesramme*, måske især for planlæggere og politikere, i relation til en række principielle fysiske planlægningsammenhænge. Derimod har dens betydning for den faktiske udvikling i kommunen efter min opfattelse været mere begrænset, således som jeg går ud fra det også er fremgået af andre indlæg. Jeg går ud fra at Generalplanskitsen er velkendt i forsamlingen – hvilket uanset alderssammensætningen er imponerende. Det er vel særdeles tvivlsomt, om der overhovedet er nogen af dagens planer, der vil være interesse for på samme måde om 50 år. Der er derfor ikke behov for nærmere at gennemgå skitsen, men måske for at fremhæve nogle af de hovedsynspunkter og hovedforudsætninger der indgik.

Helt generelt må det anses for umuligt at udarbejde et plangrundlag, der ”holder” i et halvt århundrede i et samfund, hvor vilkårene på enhver måde, herunder økonomisk og funktionelt såvel som lovgivningsmæssigt og organisatorisk, skifter så grundlæggende, som det har været tilfældet de seneste 50 år. Planlægningsmæssig holdbarhed i en sådan situation kan næsten kun være af idémæssig eller strukturel karakter, såsom *Fingerplanens* hovedidé. Men Generalplanskitsen der refererede til en eksisterende bebygget by indeholder ikke og kunne næppe heller rumme en sådan forenklet strukturbetragtning.

Når jeg derfor mener at skitsen ikke holdt, hænger det bl.a. sammen med:

- at den *regionale én-centermodel* fra Fingerplanen, der er bærende for skitsens idé, opgives allerede i løbet af 1950'erne som følge af udviklingspresset i det storkøbenhavnske område
- at *sammenkoblingen* mellem bekostelige trafikale infrastrukturanlæg og cityaflastningen i citys randområder ikke lod sig realisere, hvorved bl.a. ideen om at lade erhvervslivet forny bygningsmassen i dele af Voldkvartererne og de indre brokvarterer mislykkedes

- at *samfundsudviklingen* meget hurtigt førte til grundlæggende nye vilkår for bybygningen via erhvervsstrukturelt skift fra industri til service, stærkt stigende arealforbrug for både beboere og beskæftigede, øget bilejerskab og mobilitet, stærkt øget efterspørgsel på offentlig service etc.
- at grundforudsætningen om at kommunen var *udbygget* svigtede
- at det efterspurgte *samspil* med planlægningen og udviklingen i den øvrige region *udeblev* og udviklede sig til, at regionplanlægningen alene fokuserede på byvækst, samtidig med at kommunen og senere regionen blev klemt i forhold til det øvrige lands og Folketingets ønske om en ligelig udvikling og bekymring for en for stærk Hovedstad.

Hovedemne – boliger og befolkning

For nu at vende mig til mit hovedemne – boliger og befolkning – er det tydeligt, at skitsens forudsætning om, at kommunen er udbygget (bortset fra den senere Remisevænget på Amager og Tingbjerg i Husum) indebærer, at *nybyggerimulighederne negligeres* – på trods af, at der siden er opført omkring 70.000 lejligheder, heraf over halvdelen af kommunens nuværende almene boliger.

Skitsens fokus sættes i stedet alene på *sanering* eller det vi i dag kalder byfornyelse, hvor kommunens omfattende forbedringsbehov og forskellige modeller for en etapevis forbedring beskrives med konkret udpegning af Indre Nørrebro og Vesterbro som fornyelsesområder. Overvejelserne præges af tidens markante boligmangel og en byplanmæssig tilgang (områdeindsats i stedet for enkelte bygningsforbedringer) – og har dermed visse lighedstræk med nutidens kvarterløft og områdefornyelser, men er alene knyttet til fysiske forhold og påvirket af, at disse opgaver ikke blev varetaget af Magistratens 4. afdeling, men af andre afdelinger hvor indsatsen i højere grad ønskedes fokuseret på de dårligste enkeltejendomme.

Helt *afgørende er det*, at skitsen – som også senere store ”planer” – kom på et tidspunkt hvor udviklingen skifter retning – velfærdssamfundet er i sin vorden, og skitsen fremkommer umiddelbart efter at folketallet i kommunen i 1950 har toppet med 768.000 indbyggere, hvorefter det falder

konstant i 40 år med samlet over 300.000 indbyggere. En situation som skitsen ikke forudså, men som har været helt afgørende for udviklingen i kommunen helt frem til midt i 1990erne, hvor kommunen i realiteten gik *fallit*.

Alvoren i udviklingen knyttede sig ikke alene til *befolkningstilbagegangen* – der udgjorde knap 50.000 i 1950erne, knap 100.000 i 1960erne, 125.000 i 1970erne og kun 30.000 i 1980erne – men i ligeså høj grad til udviklingen i *befolkningssammensætningen*. Dette er bl.a. illustreret ved, at så længe statistik om flyttemønstret er udarbejdet – det vil sige siden 1920erne og helt frem til i dag – har fraflyttere fra kommunen været økonomisk bedre stillede end tilflytterne – hvilket bl.a. har ført til et *løbende skattemæssigt provenutab* oven i det tab der knytter sig til nettoaflytningen.

Flyttemønstret blev understøttet af de boligkvalitetsmæssige forskelle mellem den øvrige region (med mange nye, moderne ejerboliger med skattefordele og større udlejningsboliger) og kommunens mange små, installationsmæssigt utidssvarende, men relativt billige boliger. En situation som først er delvist ændret i løbet af de seneste 10-15 år gennem en kombination af *øgede byfornyelsesmidler, væsentlige skift i ejerform* (andelsboliger udgør, som følge af tilbudspligten og kommunens salg af beboelsesejendomme, nu 1/3 af alle boliger) og *et faldende regionalt boligbyggeri*.



Saneringsplaner og byfornyelsesbeslutninger 1959-2003.

Årene 1954-2004

Uden i detaljer at gennemgå 50-årsperioden er det måske værd at nævne, at den helt utilstrækkelige *saneringsaktivitet* i årene frem til 1980erne førte til flere ændringer af saneringslovgivningen, som alle bibeholdt økonomisk gunstigere forhold for nybyggeri end bevaring, samt til politisk problematiske erfaringer i forbindelse med den ønskede storsanering af "Den Sorte Firkant" på Indre Nørrebro. (En saneringsform der i parentes bemærket var en opfølgning på Generalplanskitsens idé om omfattende nedrivning, udtynding af bebyggelsen og opførelse af moderne boliger sigtende mod nye beboere beskæftiget i city).

Først med byfornyelseslovgivningen fra begyndelsen af 1980erne (med senere ændringer) skabes gunstigere vilkår for bevaring, og med de forøgede bevillinger forstærkes forbedringsindsatsen for alvor i de bestående boliger. Herigennem bredes indsatsen mere ud både geografisk og med hensyn til metode. Hele spektret af lovgivningsmæssige muligheder udnyttes – gårdrydninger, enkeltbyggningsforbedringer, karréindsatser, kvarterløft etc. I løbet af den forløbne 20-års periode frem til i dag forbedres friarealforholdene for 35.000 boliger gennem gårdrydning, mens ca. 20.000 opnår væsentlige bygningsmæssige forbedringer.



Gårdanlæg 1993-2003.

De postulerede stærkt begrænsede arealmæssige muligheder for boligbyggeri i kommunen førte i 1960erne til ønsker om *boligbyggeri* på samejearealerne på Vestamager, herunder til tanker om opførelse af 25.000 boliger.



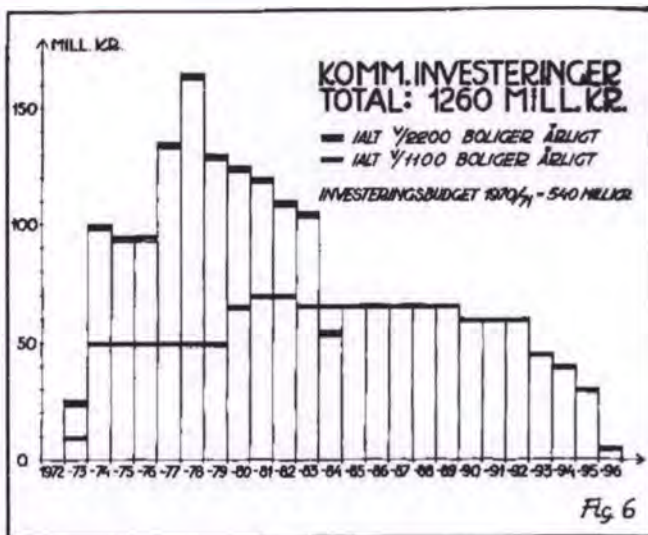
Vestamagerbebyggelsen og dens grønne områder. Dispositionsplan 1970.

I tilknytning hertil vurderede man, så vidt jeg er orienteret, for første gang de kommunaløkonomiske konsekvenser af en sådan bybygning. Det blev konkluderet, selv om overvejelserne alene knyttede sig til anlægsøkonomien, da der ikke forelå grundlag for driftsøkonomiske overvejelser (indtægter og udgifter), at der på baggrund af udenlandske erfaringer måtte påregnes kommunaløkonomisk underskud i en 25-årig periode. Det var imidlertid næppe disse beregninger der afgjorde, at Vestamagerprojektet - der var omfattet af forslag til en dispositionsplan - blev opgivet, men snarere statslige og regionale balancemæssige overvejelser (i kombination med miljø- og fredningshensyn), der blev udmøntet i, at Miljøministeriet midt i 1970erne afviste dispositionsplanen.

m ² PRISER		ENHEDSPRISER INCL. PARKERING MM. 1970	
TERASSEHUSE	1850 kr/af		
CENTERBOLIGER	1600		
INSTITUTIONSAREALER	2700		
BUTIKKER	3000		
KONTOR OG LIBERALE ERVERV	3000		
VERKSTEDER	4500		

INSTITUTIONER	Q. LIGN.	VEJE OG BANER	
FOLKESKOLER	30 MILL. kr.	46. SEKTORVEJ INCL. BELYSNING OG LYSBØLNE	32 MILL. kr.
GYMNASIER	25	146. BYENHEDSVEJ	30
SPORTSHAL	5	KLOAKERING	30
LILLE	5	DKEMOTORVEJ	50
STOR	9	LUFTHAVNSLINE	65
SVENNEHAL	4	FØRRE SVÆRSEL-LUFTHAVNSLINE	56
SKI- og TEGNINGS	4	SØRNING FRA G. KONGEVEJ - A TALLEDEVEJ	280
FRILUFTSPLAD	11	TUNNELBANE UNDER HVER BY	20
PLEJESJUM & DAGCENTER	25	TUNNELBANE VAMAGER - HØRREPORT	675
UNGDOMS- OG FOTBOLDKLUB	11	TUNNELBANE PÅ VAMAGER (HÅ)	50
BEREBNINGS- EL. FOTBOLDKLUB	11		
VÆGESTUE	28		

Fig 5



Anlægsøkonomi i Vestamagerprojektet 1970.

Herefter skiftede fokus politisk til de øvrige arealmuligheder i kommunen, hvor strukturudviklingen i industri- og havneområder m.v. løbende frigjorde arealer. Dette var en væsentlig parameter i drøftelserne af de 3 generalplanmodeller, der blev offentliggjort i 1975-76.

En undersøgelse i 1977 af arealer med lav økonomisk binding, som indgik i den såkaldte § 6-redegørelse fra 1980 viste, at der i løbet af en årrække (uden for Vestamager) kunne forventes mulighed for omdannelse m.v. af over 300 arealer med op mod 1.100 ha, herunder en væsentlig del placeret i havneområder.

Kommunaløkonomisk indebar dette i første omgang mulighed for at omdanne mindre arealer til bl.a. boligformål uden større kommunale tekniske og servicemæssige infrastrukturinvesteringer – en strategi som er helt i tråd med senere tanker om genanvendelse af utidssvarende byarealer til nye

bymæssige formål og byfortætning, men en udvikling som ikke skete uden sværds slag med hverken de statslige eller regionale myndigheder op gennem 1980'erne. Dette er imidlertid ikke historien her.

Med baggrund i de nævnte arealmuligheder for boligbyggeri og konkurrencen med de større lejligheder i omegnen blev det politisk besluttet at kræve større boliger end tidligere – for alment byggeri, der nu udgjorde langt hovedparten af boligbyggeriet i kommunen, typisk størrelser omkring 85 m². Med den samtidige beboerudvikling i den almene sektor førte dette til ensidige og kommunaløkonomisk meget dyre beboersammensætninger.

Alvoren i kommunens situation i slutningen af 1980'erne som følge af sammenhængen mellem kommunens økonomi, bolig- og befolkningsudviklingen samt beskæftigelses- og erhvervsudviklingen blev tydeligt demonstreret ved, at statsministeren i foråret 1989 nedsatte det såkaldte *Stallknechtudvalg* – en såkaldt *initiativgruppe* med deltagelse af bl.a. borgmestre fra København og Frederiksberg Kommuner samt Københavns Amt og med stiftamtmand Henning Strøm som næstformand og leder af sekretariatet. Initiativgruppens forslag fremkom samme år i rapporten med den yderst relevante titel: "Hovedstaden – hvad vil vi med den?"

I rapporten anføres om byen som boligby, at "Det er gruppens opfattelse, at en ændring af boligkvaliteten og boligsammensætningen er en afgørende forudsætning for, at Københavns Kommune kan bringes til at fungere effektivt. Opgaven med sanering og fornyelse af et betydeligt antal utidssvarende boliger og af hele kvarterer i byområdet har et sådant omfang og en sådan hast, at det ligger udenfor, hvad Københavns Kommune selv kan magte. Det samlede investeringsbehov kan således meget let beløbe sig til omkring 40 mia. kr. Gruppen finder, at det københavnske sanerings- og byfornyelsesproblem bør trækkes ud af sammenhængen med saneringsproblemerne andre steder i landet og søges løst ved en særlig indsats. Med de investeringsrammer, der er angivet på de statslige budgetter, vil der kunne gå 40-50 år før de aktuelle byfornyelsesbehov i Københavns Kommune er dækket. I mellemtiden kan der meget vel ske en "forstumning" af yderligere et antal boliger i kommunen.

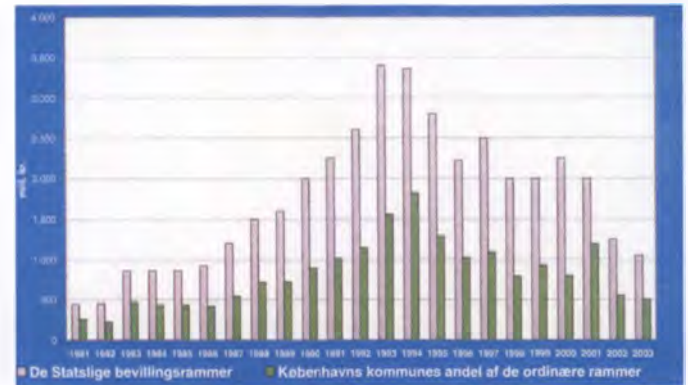
Der er inden for byområdet flere velegnede arealer til nyt boligbyggeri. En mere varieret sammensætning af boligerne såvel i nybyggeri som i byfornyelsesområderne vil kunne bidrage til en mere alsidig befolknings sammensætning”.

Rapporten blev efterfølgende drøftet i Folketinget og medvirkede – bl.a. i lyset af den samtidige nyttegning af Europakortet og den stigende fokus på et regionernes Europa – til den række af lovinitiativer, herunder ændringer i landsplanmålene, som siden har skabt grundlag for den markante forbedring i kommunens og regionens situation, der er sket siden midt i 1990'erne.

Inertien i udviklingen var imidlertid så stærk, at boligkvalitetskonkurrencen med den øvrige region, den utilstrækkelige forbedring af ældre boliger, nybyggeriets sammensætning og manglende kommunal servicetilpasning førte til, at kommunen som nævnt midt i 1990'erne i realiteten gik *konkurs*.

Efter vanskelige forhandlinger med regeringen måtte kommunen acceptere at sælge 20.000 kommunale lejligheder og andre kommunale ejendomme, opgive tilbagekøbsrettighederne og gennemføre væsentlige besparelser, samt bl.a. udarbejde en boligpolitisk strategi, der formulerede en række mere præcise mål for boligpolitikken.

Disse mål blev i løbet af 1995 udarbejdet på grundlag af bl.a. en omfattende kommunaløkonomisk analyse af boligstrukturen i kommunen. Målene indebar en markant neddrogning af det almene byggeri, og senere stop for ungdomsboligbyggeri i lyset af de allerede eksisterende 50 % 1- og 2-værelses lejligheder samt indførelse af godkendelsesordninger og nye udlejningsregler for almene boliger og krav om blandede ejerformer i nybyggeriet. Krav som senere er indarbejdet i vedtagelser om udbud af kommunal grundkapital og dermed om, at alle almene boliger udbydes i konkurrence for at skærpe kvaliteten af og øge byggeriet. Den bedre kommunaløkonomiske situation i slutningen af 1990'erne – bl.a. som følge af forbedring i beskæftigelsen, gældsnedbringelsen og indtægter fra frikøb for tilbagekøbsrettighederne – skabte mulighed for at frigøre 400 mio. til boligpolitiske initiativer, hvilket i 2001 blev indarbejdet i den 4-årige boligpolitiske strategiplan for kommunen.



Københavns Kommunes andel af den statslige bevillingsramme 1981-2003.

Sideløbende med den almindelige byfornyelse, gårdrydninger og den helhedsorienterede byfornyelsesindsats samt kvarterløft og områdefornyelser er det gennem de 400 mio. kr. blevet muligt at indgå i forskellige former for partnerskaber og udvikle nye eksperimenterende boligbebyggelser, således som det eksempelvis er tilfældet på Sluseholmen i Sydhavnen med den såkaldte "Kanalby".

Alt i alt en udvikling, som viser boligområdets helt afgørende betydning for kommunens langsigtede udvikling både i befolknings- og bymæssig samt kommunaløkonomisk henseende. Og en udvikling som på *den ene side* demonstrerer behovet for at sikre og fastholde den ønskede effekt af de politiske bestræbelser over en meget lang årrække som følge af boligmassens omfang og karakter samt trægheden i at opnå forbedringer og på *den anden side* viser behovet for en mere omfattende forståelse for sammenhængen mellem fysisk og økonomisk planlægning, overordnede strategier, årsagssammenhænge og realiseringsmuligheder.

Men Generalplanskitsen gav uanset dens mangler for mange af os – planlæggere, embedsmænd som politikere – en god indgang.

Hvor langt holdt Generalplanskiten?



Hvor langt holdt Generalplanskitsen?

*Ved overborgmester Jens Kramer Mikkelsen
Medlem af Borgerrepræsentationen for
Socialdemokratiet siden 1988,
overborgmester 1989 – 2004.*

En plan skal forstås ud fra sin egen tid

Byplanhistorisk udvalg gør et godt stykke arbejde. I en tid, hvor det går hurtigt er det vigtigt at se frem – men også klogt at se tilbage.

København har en stolt planlægningstradition, som jeg har nydt at samarbejde om.

Planer skal forstås ud fra den tid, de blev lavet i – ikke nødvendigvis realiseret. Kalvebod Brygge skal forstås i lyset af den tid, området blev planlagt i. Omvendt laves planerne ikke for deres egen tid. 1950erne var præget af genopbygning efter 2. verdenskrig. Høje ambitioner, høje idealer, troen på fremtiden var stor.

I 50erne talte man om København som udbygget, derfor var det vigtigt at tænke over ombygning.

Generalplanskitsens 4 hovedtemaer går igen i dagens planlægning

Vi kender alle de fire hovedtemaer i Generalplanskitsen. Det er de samme 4 temaer, vi i dag arbejder med i kommuneplanen.

1. En god by at bo i, er et tema i Generalplanskitsen – Kommuneplanstrategien er, at København skal være attraktiv at bo og arbejde i. Netop boligpolitik kræver planlægning og omtanke. Det kan markedet ikke klare – hverken i 1950erne, eller i dag.
2. Indsatsen med gårdsaneringer. Meget fra skitsen er blevet til virkelighed. Drømme, der ikke bliver virkeliggjort, er ikke nødvendigvis dårlige. Meget andet er også realiseret, f.eks. havneparken på Islands Brygge, som har fået en fornem pris.
3. Erhvervsliv, udlægning af arealer til industri og værksteder, udvidelse af city.

*Billedet side 50:
Byggepladsbyen
Byggekraner i Østaden 2006.
Foto Plan & Arkitektur..*

4. Trafikken. Byen er i dag ikke domineret af biltrafikken på samme måde som andre byer, vi sammenligner os med. Man ville byen, pegede på behov for tunnelbane. Nu står vi foran beslutninger om Metroringen. Ole Petersens indlæg i Borgerrepræsentationen i 1958, kritiserer den voksende biltrafik, en meget stor del af bilerne kommer fra omegnskommunerne. Det er svært at stoppe dem – der må anvises andre måder. Jeg er enig i, at den kollektive trafik er afgørende.

Der er store projekter i skitsen – mange er ikke realiseret, men de er vigtige bidrag til planlægningen og behovet for at skabe sammenhæng. Det er klart, at mange ting ikke kunne forudses: f.eks. den massive udflytning af virksomheder fra havnen, fraflytning af beboere, ændret familiestruktur, den styrkede tilgængelighed til Amager. Mulighed for massiv udnyttelse til byudvidelse på Amager, på gamle industriområder langs havnen, og i Valby.

Parallele problemstillinger findes i dag i omegnen – det er vigtigt ikke at have for langt mellem byfunktionerne og investeringerne.

Hvis sammenhængen mangler, får vi en ring af døde områder. Det er vigtigt at undgå en død ring omkring Københavns Kommune.

Visioner for fremtiden

Udfordringerne er at tackle det, der sker omkring Københavns Kommune. Her er jeg usikker på, om det nye udspil til kommunalreform er det rigtige. God planlægning forudsætter vedholdende planlæggere, det er vigtigt at de er vedholdende og insisterende. Det er også vigtigt, at der et politisk ejerskab til planerne. På dette felt træffes beslutninger, der skal række langt ud over valgperioden.

Da jeg startede var der én kran i kommunen – elastikspring på havnen. Det er vigtigt at tage de nye udfordringer op. Hvordan planlægger vi det uplanlagte? Den hvide Kødby rummer et mægtigt potentiale for det kreative. Godt, den ikke blev solgt for få år siden.

Jeg er også glad for, at Brune Kødby ikke kom til at rumme et Penta højhus på 21 etager på Øksnehalgrunden. Jeg er glad for, at modet svigtede mig.

Hvor langt holdt Generalplanskitsen?

Begunstiget af arbejdsløsheden blev der etableret et beskæftigelsesprojekt til istandsættelse af Øksnehallen. Det førte til en lokalplan på nabogrunden ved Tietgensbro med mulighed for at bygge hotel, som ikke er udnyttet.

Det gør ikke noget, at der er pauser ind imellem.

Byen er ikke udbygget nu. Jeg tror ikke på, at hver grund skal disponeres – som succeskriterium.

Helhedsplanlægning er stadig vigtig.

Med den vedtagne strukturreform er der lagt op til centralisme. Kommuneplanen er et vigtigt værktøj.

Sammenhængen til andre kommuneplaner på den anden side kommunegrænsen er vigtig, samt hvad der sker i nabo-regionerne. Jeg havde hellere set et mere ambitiøst projekt for reformen.

Tak for nu.

Paneldiskussion

Panelet bestod af:

Overborgmester Jens Kramer Mikkelsen, tidligere departementschef Henning Strøm, direktør Pelle Sadolin, Sadolin & Albæk, arkitekt Knud E. Rasmussen og arkitekt Kristian Larsen med arkitekt Michaela Brüel som ordstyrer.

Tema 1 Kommunegrænser

Michaela Brüel (MB): Man troede i 1950'erne, at byen København var udbygget.

Kommunegrænsen var dengang som nu svær at se - Frederiksberg lå midt i København, amtet lå i en ring udenom. Hvad mon der var sket, hvis de tre enheder i 1970 var blevet lagt sammen til én kommunal enhed?

Folketallet i de tre enheder er i dag næsten det samme som dengang, men med store indbyrdes forskydninger: Københavns Kommune har tabt flere hundrede tusinde indbyggere, mens Københavns Amt har fordoblet sit folketal.

Jens Kramer Mikkelsen (JKM): Hvis det havde været én organisation, havde der været flere cykelstier på Frederiksberg. Det skulle have været én kommune med mere kompetence end Københavns Kommune har i dag, dvs. mere end amtskompetence. Beslutningen skulle have været truffet for 30 år siden. Hvis der skal ændres i dag, bør København omfatte et langt større område.

Henning Strøm (HS): Københavns Kommune er den eneste by i Danmark, der ikke er "kommunaliseret". Forstået på den måde, at ét bysamfund er én kommune. Århus blev dannet i 1970 af 22 kommuner, ifølge Thorkild Simonsen ville Århus have set anderledes ud, hvis der fortsat havde været tale om en opdeling af byen.

Dengang magtede man ikke at sætte 1,7 mio. indbyggere (hovedstadsområdet) i én kommune efter princippet - én by = én kommune. Det rørte ved spørgsmålet om en ændret amtsstruktur. Socialdemokratiet støttede ét amt for Hovedstadsområdet, men vandt ikke gehør.

I stedet blev det en tyndere løsning med Hovedstadsrådet, der blev nedlagt i 1990.

Nu prøver man igen med HUR, der er endnu svagere. De seneste tegn tyder på, at det kikser for tredje gang. Oplægget til kommunalreform piller Roskilde ud af Hovedstadsregionen.

Det vil give Hovedstaden en svagere placering.

JKM: Jeg er tindrende enig. Hovedstadsrådet var et skridt i den rigtige retning. HUR det samme, men med en svag rolle. Strukturkommissionen fik et udmærket kommissorium - at vende bøtten og tænke forfra. Men resultat er noget møg, set med hovedstadsbriller. Godt, det ikke sker i en nedgangsperiode. Københavns Kommune skal ikke være et sygehuskontor i Hillerød - så hellere Rigshospitalet.

MB: Hvis Storkøbenhavn havde været én kommune, ville IBM da have fået lov til at lægge sig i Mølleådalene? Hvad mener Pelle Sadolin?

Pelle Sadolin (PS): Jeg er cand. polit., ikke planlægger, men har været erhvervs-ejendomsmægler i mange år. Det er vigtigt at se det større perspektiv. Det vigtigste, der er sket i perioden, er murens fald: Københavns Kommune har udviklet sig fra at være et lille, afsides sted til en attraktiv lokalisering.

Efter 1989 etablerede virksomhederne sig i København frem for i Hamburg - det var ikke planlagt.

Hvem ville have gættet det i slutningen af 1980'erne? Billedet blev ændret fra den ene dag til den anden.

IBM? - kender jeg ikke konkret. Jeg var involveret i Biogenes placering i Hillerød. Medarbejderne i den type virksomheder skal både bo og arbejde i attraktive omgivelser.

Det er vigtigt for København, at vi har fået broen til Sverige. Regionen er blevet større. Arbejdsmarkedet i Danmark er mere fleksibelt end i Sverige, Tyskland mfl. Der bliver ikke investeret, hvis regionen ikke er større. Den udvikling kunne ikke gættes i 1950'erne.

Knud E. Rasmussen (KER): Grunden til min begejstring over nedlæggelse af Planstyrelsen og Hovedstadsrådet er, at vi i 1980'erne ikke kunne få godkendt bebyggelsesprocenter, der var højere end rammerne.

KTAS i Teglholmegade (Sydhavnen) blev forsinket i 3 år pga. krav om dokumentation for, at der ikke ville komme flere arbejdspladser. Og det var 4-5 år før murens fald!

MB: Hvor meget betyder de trafikale vinkler?

Søren Elle (SE): Det år Knud taler om, faldt arbejdspladstallet med 50.000 i Københavns Kommune. Betragtningen med 3-400 KTAS-arbejdspladser er helt latterlig i sammenhængen.

MB: Men det er da rigtigt, at Sydhavnen er dårligt betjent med kollektiv transport.

Kristian Larsen (KL): Det er forstemmende, at der hele tiden er fokus på København som kommune. Vi er nødt til at se længere ud! Ikke hænge fast i de tåbelige diskussioner om, hvad der må ligge indenfor/udenfor.

PS: Malmø borgmester foreslog forleden, at Malmø kaldtes København-Malmø. Grænser er ikke væsentlige.

Tema 2 Regionplanlægning

MB: Med den melding vil jeg kaste bolden til Niels Østergård, Landsplanafdelingen.

Niels Østergaard (NØ): En iagttagelse er, at storbyers regionale planlægning forringes kloden over. Der er ingen eksempler på, hvordan man får storbyers administrative grænser til at hænge ideelt sammen.

Der er to elementer – og det ene er for snævert: Stockholm og Oslo har ikke haft samme snærende grænser som Københavns Kommune.

Det andet: i 1950'erne var perspektivet én region, i dag er det globale aspekt stærkere.

Jeg er enig med Overborgmesteren i, at det er syret med en Region København og en Region Sjælland. Hovedstads-området hænger sammen med resten af Sjælland.

Konstruktionen lægger op til en slags "terrorplanlægning", hvor resten af Sjælland rotter sig sammen mod Hovedstaden. Princippet "én by – én kommune" kunne lade sig gøre i Århus, som udgør 1/7 af København, arealmæssigt og i befolkning. Samme princip kunne ikke praktiseres i København, men "én by – én region" havde været muligt. Vi skulle have fastholdt Hovedstadsrådet. Når der ikke er tale om bare én kommune, er det nødvendigt med en storby-løsning.

Inge Alstrup (IA): Med hensyn til kommunalreformen sidder vi i Roskilde Amt med håret i postkassen. Vi ved godt, at amtsborgmester Ebbensgaard er for. Men både Køge og Roskilde Kommuner er kede af konstruktionen. Vi hænger sammen med Hovedstadsområdet. Vi ved også godt, at det reelt handler om sygehusstruktur. Men det føles underligt med Sorø regionscenter, når man hænger sammen med København.

HS: Det er desværre ikke bare amtsborgmesteren, også Folketinget, der står bag konstruktionen. Men borgerne i Roskilde Amt føler stærkere tilknytning til København end amtsborgmesteren. Nu lægges flere opgaver ud til regionerne. Oprindeligt udgjorde Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune hovedstaden, så kom Københavns Amt til, siden også Frederiksberg og Roskilde amter. Nu må vi længere ud på Sjælland for at finde grænsen for et sammenhængende byområde. Kompetenceområdet og planområdet er ikke identiske. Københavns Kommune kan ikke planlægge alene for sit område, fordi mange aktiviteter afledes af folk udenfor.

Lige nu er regeringen ved at splitte det hele ad.

Arne Gaardmand (AG): Forstår betænkeligheden ved hyperregionen, som en stat i staten. Hvad skal den lave? Jeg kan blive betænkelig og forstår jydernes betænkelighed. Regionerne rummer indbyrdes interesse modsætninger. De fungerer dårligt. De afgivne udsagn har basis i religiøse betragtninger, mere end saglige. Jeg tror, vi må tænke helt anderledes mht. store byer.

HS: Arne blander tingene sammen, men jeg forstår jydernes betænkelighed. Det er bare ikke sagen: Jeg taler om, at man skal planlægge Hovedstadsområdet som en enhed. Det er ikke det samme, som om at udviklingen skal foregå der.

AG: Jeg er enig i, at storregionen er planmæssigt begrundet. Jeg ser gerne staten som mere aktiv medspiller. Efterlyser frodighed og nuancering af debat – som er den samme som for 50 år siden. Hvor er Landsplanafdelingen?

HS: Intet sted i Hovedstaden ved vi - hvad vi vil med den? Det strå, at København Kommune har muligheder for internationalt at gøre sig gældende, afhænger af planlægning og styrke. Det ville trække resten af landet med – der er ingen modsætning.

Torben Nøhr: Jeg er ikke så bange for en ikke formaliseret region. Koordinering kan løses i Miljøministeriet og Trafikministeriet. Det er aldrig lykkedes en regional myndighed at passe godt på naturressourcerne. Koordineret løsning af trafik kræver aktive ministerier.

MB summerede op:

Holder Generalplanskitsen?

Det kan ikke besvares entydigt. Meget var dengang ikke til at forudse – det gælder udviklingen i industrien og de mange frigjorte arealer.

Søren Elle taler omvendt om, at planens trafikløsninger var forudseende.

Jeg kunne ønske stoltere plantraditioner i dag – mindre management.

KER: Generalplanskitsen var en skitse – senere har planlægningen stået på skuldrene af skitsen. Med bevingede ord har København sejret sig af helvede til. City har konsolideret sig som hele regionens, hele landets city. Det går godt. Der er gang i sanering og byfornyelse. Bebyggelsesprocenter er ikke så afgørende, som da vi planlagde Indre Nørrebro.

Der er i dag større flexibilitet. Der arbejdes med partnerskaber. Det værste er at bygge boliger til folk, der ikke kan betale dem.

PS: Generalplanskitsen var flot arbejde, godt for os brugere. Det er OK, at den ikke kunne forudse det hele.

HS: København er en flot by. Mange forslag er ikke gennemført – det er godt, men næppe Generalplanskitsens skyld. De fleste planer forældes hurtigt – de skal ikke holde 50 år. Set i det perspektiv er Generalplanskitsen ret rummelig, ret flot. Og København en smuk og dejligt fungerende by.

Kristian Larsen: Amen!

(klap, klap fra forsamlingen).

Inge Alstrup: Takkede for i dag – her er oplæg til en flot note. Med gode historier – fortalt af folk, der var der selv.

Deltagere

Byplanhistorisk seminar 2004

- Inge Alstrup, arkitekt.
Anne Alstrup Avnby, projektkoordinator.
Tue Alstrup Avnby, cand.scient.
Jens Jacob Bierring, arkitekt.
Jesper Bladt, specialkonsulent.
Kit Boding-Jensen, stud.mag. etnologi.
Mogens Boertmann, arkitekt.
Ragnhild Brox, arkitekt.
Michaela Brüel, arkitekt.
Jens Clemmensen, arkitekt.
Lisa La Cour, bibliotekar.
Kim Dalgaard, arkitekt.
Vibeke Dalgas, arkitekt.
Ole Damsgård, direktør.
Henrik Dorn-Jensen, civilingeniør.
Ole Dybbro, arkitekt.
Bjarne Eir, civilingeniør.
Søren Elle, akademiingeniør.
Pia Fossheim, arkitekt.
Per Frederiksen, arkitekt.
David Trier Frederiksen, arkitekt.
Jens Galsøe, arkitekt.
Johan Garde, tidl. nævnsformand.
Ole Gerstrøm, planchef.
Arne Gaardmand, arkitekt.
Jacob Frank Hansen, studerende.
Peter Hartoft-Nielsen, civilingeniør.
Martin Hartung, journalist.
Jesper Harvest, arkitekt.
Lisbeth Hollensen, stud.mag. etnologi.
Sven Illeris, professor.
Lone Jansson, regionplanlægger.
Henrik W. Jensen, arkitekt, lektor.
HH Holden Jensen, kontorchef.
Ib Carsten Høj Jensen, byplanlægger.
Peder Boas Jensen, arkitekt.
Søren B. Jensen, cand.polit.
Annemarie Jespersen, arkitekt.
Niels O. Jørgensen, civilingeniør.
Susanne Krigslund, arkitekt, udviklingskonsulent.
Ernst Kristoffersen, civilingeniør.
Kim Spiegelberg Larsen, specialkonsulent.
Kristian Larsen, arkitekt.
Kai Lemberg, professor, tidl. generalplanchef.
Poul Lyager, civilingeniør.
Jens Kramer Mikkelsen, overborgmester.
Dan Mogensen, arkitekt.
Jørgen Munch, arkitekt.
Ole Munk, arkitekt.
Elith Juul Møller, arkitekt.
Jens Ole Nielsen, plandirektør.
Jørgen Birkedal Nielsen, arkitekt.
Søren Nilsson, ark.stud.
Jeppe Nordskov, phd.stud.
Torben Nøhr, teknisk direktør.
Grete Plesner, arkitekt.
Eric Pettersson, arkitekt.
Knud E. Rasmussen, arkitekt.
Claus Ravn, arkitekt.
Rasmus Rosborg, studerende.
Pelle Sadolin, direktør, cand.polit.
Poul Erik Skriver, arkitekt.
Henning Strøm, tidl. departementschef.
Anders Svarre, kontorchef.
Mads Svarre, fhv. kontorchef.
Poul Sverrild, arkivchef.
Poul Sulkjær, civiløkonom.
Svend Søholt, cand.polit.
Niels Thougard, arkitekt.
Karsten Thøgersen, byplanlægger.
Michael Varming, arkitekt.
Louise Wiinblad, landskabsarkitekt.
Niels Østergård, vicedirektør.

Anvendt litteratur

TRAFIKLINIEBETÆNKNINGEN, 1926.

KØBENHAVN – BYPLANMÆSSIGE FORHOLD, Udvikling og arealudnyttelse, Befolkningsforhold, Bebyggelsens kvalitet og udnyttelse, Tilrettelæggelse af fremtidsudviklingen. Stadsingeniørens Direktorat, Byplanafdelingen, 1932.

KØBENHAVNSEGNENS GRØNNE OMRÅDER, udarbejdet for Udvalget til Planlægning af Københavnsegnen ved Oluf Forchhammer, 1936.

KØBENHAVN – DE INDLEMMEDE DISTRIKTER, forslag til byplan. Stadsingeniørens Direktorat 1942.

BYPLANMÆSSIG REDEGØRELSE VEDRØRENDE DET I HENHOLD TIL KØBENHAVNS BYGGELOVS § 12 FASTLAGTE INDUSTRIKVARTER I, VALBY, udarbejdet af Arkitekt M.A.A. Peter Bredsdorff for Sammenslutningen af Virksomheder i Industrikvarter I. November 1945.

SKITSEFORSLAG TIL EGNSPLAN FOR STORKØBENHAVN. Egnsplankontoret 1947.

KØBENHAVNS GAMLE BYDEL. Stadsingeniørens Direktorat 1948.

REGULERING AF KØBENHAVNS GAMLE BYDEL, Foredrag af stadsingeniør Olaf Forchhammer for Københavns kommunalbestyrelse i festsalen på Københavns rådhus den 28. april 1949.

SKITSE TIL EN GENERALPLAN. Stadsingeniørens Direktorat 1954.

KØBENHAVN – SKITSE TIL EN GENERALPLAN, resumé. Stadsingeniørens Direktorat 1954.

BROKVARTERERNE. Indledning på mødet den 18. april 1956 i fællesudvalget til behandling af generalplanskiten. Stadsingeniørens Direktorat 1956.

AMAGER OG GENERALPLANEN. Stadsingeniørens Direktorat, 1967.

AMAGER OG GENERALPLANEN, referat af en diskussion, som fandt sted på FAB's medlemsmøde den 10. maj 1967

VESTERBRO – BOLIGOMRÅDET OMKRING SAXOGADE, skitseplan til en etapevis gennemførelse af fornyelsesprincippet. Stadsingeniørens Direktorat, Byplankontoret, juli 1967.

INDRE NØRREBRO, skitseplan til byfornyelse. Stadsingeniørens Direktorat, Byplankontoret, august 1967.

CHRISTIANSHAVN, forslag til skitseplan. Stadsingeniørens Direktorat, 1968.

CITY VEST 1968, Trafik- og centerplan for det indre Vesterbro i København. Udarbejdet for Stadsingeniørens Direktorat 1965-68 af civilingeniør Poul Lyager, planlægningskonsulent

KØBENHAVNS GAMLE BYDEL. Dispositionsplan for bebyggelsens regulering. Stadsingeniørens Direktorat 1968.

STADSINGENIØRENS DIREKTORATS ÅRSBERETNINGER 1950-68

DISPOSITIONSPLAN FOR RIGENSGADE-OMRÅDET. Generalplandirektoratet, marts 1972

Arbejdsnotat STRATEGISK PLAN, 1. udkast. Generalplandirektoratet, september 1972

SKEMATISKE BOLIG- OG ERHVERVSMODELLER. Generalplandirektoratet, januar 1975

DE SIDSTE 30 ÅRS PLANER, internt arbejdsnotat af K.A. Ottesen. Generalplandirektoratet, marts 1975

TRÆK AF BYENS ANSIGT 1938-78. Magistratens 4. afdeling, januar 1978

DETAILHANDELSUDVIKLINGEN I KØBENHAVN, udkast til forudsætningsrapport vedr. kommuneplanarbejdet. Københavns Generalplandirektorat, juni 1978

Steen Eiler Rasmussen: KØBENHAVN 1950, Nyt Nordisk Forlag.

Steen Eiler Rasmussen: KØBENHAVN. G.E.C. Gads Forlag 1969.

Poul Lyager: Byplanhistoriske noter nr. 26 og 33.

Gert Moltke: Beslutningsforløbet omkring Søringen og de andre primærgader. Byplan 1973.

Ole Thomassen: Københavns City-ideplan og virkeligheden. Byplan 1978.

Forudsætninger for generalplanskitsen

KOMMUNELOVEN 1938 (overpræsidenten (amtmand) afløses af overborgmesteren).

BYPLANLOVEN 1938 (byplanvedtægter mv.).

KØBENHAVNS BYGGELOV 1939 (§ 12-områder for boliger eller industri, servitutter).

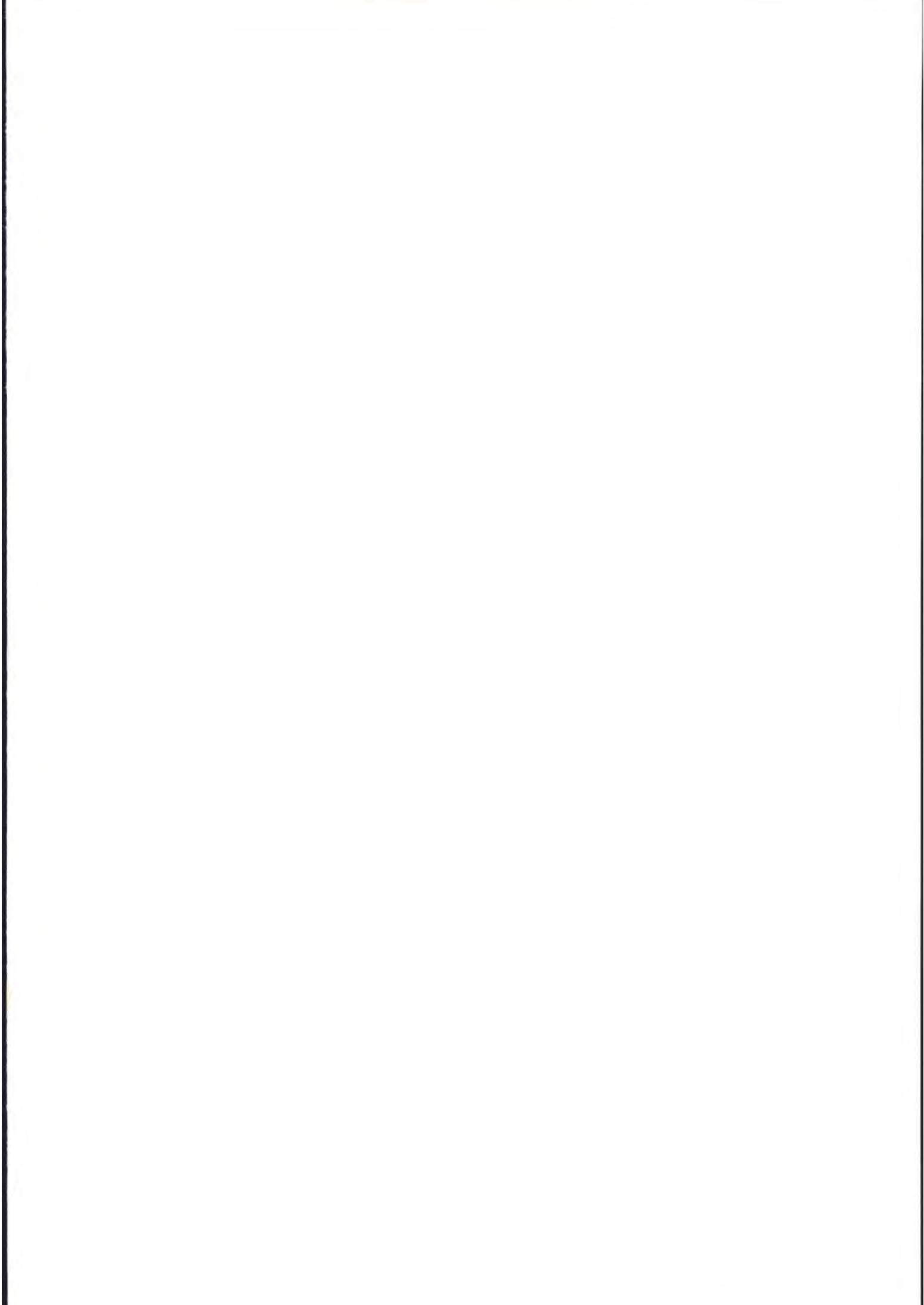
SANERINGSLOV 1939.

BYREGULERINGSLOV 1949 ("zonestov" by/land).

Byplanhistoriske Noter

- 55. Hvordan skriver vi historie for den moderne by 1945-2000.**
Byplanhistorisk Udvalgs 21. seminar, september 2005.
Red. Vibeke Dalgas. 98 s.
- 54. Egnsudvikling – egnsudviklingens historie i Danmark.** Af Sven Illeris. 2005. 42 s.
- 52. Regionplanlægning – bidrag til regionplanlægningens historie.**
Af Vilhelm Brage Michelsen, Karsten Bay Christensen og Ib Ferdinandsen. 2004. 62 s.
- 51. Centerplanlægning - Udvalgte byplanopgaver.**
Udført i konsulentfirmaet Institut for Center-planlægning i 1960'erne. Af Jesper Harvest. 2004. 46 s. PRIS: 100 kr.
- 50. Københavns skitse til en generalplan 1954 – holder planlægningen 50 år efter?**
Byplanhistorisk Udvalgs 50. seminar, september 2004.
Red. Søren B. Jensen, Michaela Brüel og Jesper Harvest.
- 49. Byen og Banen.**
Byplanhistorisk Udvalgs 19. seminar, maj 2003.
Red. Michaela Brüel og Jesper Harvest. 55. s.
- 48. Mit Arkitektliv**
Af Kirsten Andersen. 2003. 64 s. PRIS: 50 kr.
- 47. Da Danmark blev lavet om – Kommunalreform og nye planlove.**
Byplanhistorisk udvalgs 18. seminar, maj 2002.
Red. Elith Juul Møller - 48 s.
- 46. Om byplan i Grønland - mellem præstestyre og hjemmestyre.** Af Poul Lyager. 2002. 82 s. PRIS: 90 kr.
- 45. Lem Præstegård i Vestsalling: Betragtninger over børnenes legevirksomhed, udarbejdet i den regnfulde sommer 1987.**
Af Max Sigumfeldt. Red. Edmund Hansen og Vibeke Dalgas. 2001. 22 s. PRIS: 50 kr.
- 44. Danske Stationsbyer i byplanlægningens århundrede.**
17. seminar maj 2001, Gammel Dok. Red. Poul Sverrild, Jens Johansen, Vibeke Dalgas og Elith Juul Møller. 87 s.
UDSOLGT
- 43. ÆBÆ: Ældre byplanlæggere 1954-2000.**
Red. Kirsten Andersen. 2001. 131 s. PRIS: 90 kr.
- 42. Byplanhistorisk status ved årtusindskiftet: Danske byers planlægning fra 1945-2000.**
Red. Inge Alstrup, Lisa la Cour,
Sven Allan Jensen og Kristian Larsen. 102 s. PRIS: 50 kr.
- 41. Fyn - regionen i midten: Regionplanlægningen fra Kommunalreformen til "Lov om planlægning".**
Byplanhistorisk Udvalgs 15. seminar, 28.maj 1999.
Red. Lisbet Wolters og Ole Winding. 2001. 66 s. PRIS: 50 kr.
- 40. Danmark under forvandling: De store planer og deres skæbne.** Byplanhistorisk Udvalgs 14. seminar, maj 1998.
Red. Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1999. 43 s.
PRIS: 50 kr.
- 39. Fra gamle dage til nutidens begyndelse: Overfredningsnævnets arbejde i årene 1962-1976.**
Af Johan Garde. 1998. - 53 s. PRIS: 90 kr.
- 38. Byplanuddannelsen i Danmark 1930 til 1997.**
13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg.
Red. Inge Alstrup og Lisa la Cour. 1998. - 86 s. PRIS: 50 kr.
- 37. Arkitektskolernes byplanuddannelse 1930-1997.**
13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg.
Red. Ole Winding. 1997. 70 s. PRIS: 50 kr.
- 36. Strandhaven - et kolonihaveområde bliver til lav, tæt boligområde.**
Af Kirsten Andersen. 1997. 47 s. PRIS: 50 kr.
- 35. Hovedstadsregionen i historisk tilbageblik.**
12. seminar, juni 1996.
Red. Elith Juul Møller. 1997. 24 s. PRIS: 50 kr.
- 34. Købstædernes byfornyelse.**
11. seminar, 8. december 1995, Arkitektskolen i Aarhus.
Red. Lisbet Wolters og Ole Winding. 1999. 63 s. PRIS: 50 kr.
- 33. Ti år med en generalplanskitse 1958-1968.**
Af Poul Lyager. 1996. 60 s. PRIS: 90 kr.
- 32. Hovedstadsrådet, 1. april 1974 - 31. december 1989 – erindringer 6 år efter.**
Af Hugo Marcussen. 1996. 27 s. PRIS: 50 kr.
- 31. Byfornyelse - fra gadegennembrud til integreret byfornyelse.**
10. seminar, juni 1995. Red. Kirsten Andersen, Sven Allan Jensen og Lisa la Cour. 1996. 71 s. PRIS: 90 kr.
- 30. Det åbne land.** 9. seminar 1994. Red. Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1995. 61 s. PRIS: 90 kr.

- 29. Lidt om fredningsplanlægning og om nogle af de mennesker jeg mødte hen ad vejen.**
Af H.H. Holden Jensen. 1994. 64 s. PRIS: 90 kr.
- 28. Forstæderne - bydannelse og byplaner.**
8. seminar, juni 1993. Red. Sven Allan Jensen og Poul Strømstad. 1994. 66 s. PRIS: 90 kr.
- 27. Byens offentlige rum.**
7. seminar, juni 1992. Red. Vibeke Dalgas og Poul Strømstad. 1994. 84 s. PRIS: 80 kr.
- 26. Københavnske generalplantilløb 1932-1958.**
Af Poul Lyager. 1992. 63s. PRIS: 90 kr.
- 25. Sommerhuset - fødsel og opvækst.**
6. seminar, juni 1991. Red. Elith Juul Møller og Poul Strømstad. 1992. 60 s. PRIS: 70 kr.
- 24. Da miljøet kom til byen.**
Af Bent Flyvbjerg. 1991. 63 s. PRIS: 90 kr.
- 23. Fra sommervilla til feriehytte - om århundredets og mellemløbetidens fritidsbebyggelser.**
Af Nan Dahlkild. 1991. 62 s. Udsolgt - kan lånes på biblioteket.
- 22. Trafikken og byerne - udvikling og planlægning.**
5. seminar, juni 1990.
Red. Edmund Hansen m.fl. 1991. 103 s. PRIS: 70 kr.
- 21. Fingerplanen - tilblivelsen, oplevet fra gulvet 1945- 50.**
Af Sven Allan Jensen. 1990. 38 s. PRIS: 50 kr.
- 20. Københavns Kommune - humanitær byplanlægning 1940-70.**
Af Max Siegumfeldt. 1990. 38 s. PRIS: 60 kr.
- 19. Boligbyggeriet og boligområderne i by- og regionplanlægningen i vort århundrede.**
4. seminar, juni 1989. Red- Tim Knudsen m.fl. 1990. 86 s. PRIS: 70 kr.
- 18. Rødovre - træk af kommunens byplanhistorie.**
Af Niels Fosdal. 1989. 23 s. PRIS: 40 kr.
- 17. De første landsplanår 1959-64.**
Af Kirsten Andersen og Erik Kaufmann. 1988. 25 s. PRIS: 40 kr.
- 16. De store vækstår - fra ca. 1960 og videre frem.**
Seminar, juni 1988.
Red. Sven Allan Jensen m.fl. 1989. 62 s. PRIS: 50 kr.
- 15. Industrikvarteret i Gladsaxe.** Af Vagn Isaksen, Edmund Hansen og Ella Bredsdorff. 1988. 114 s. PRIS: 60 kr.
- 14. Notat om Storkøbenhavns planlægning, 30. maj 1960.**
1988. 38 s. PRIS: 50 kr.
- 13. Med de venligste hilsner fra Steen Eiler Rasmussen.**
Red. Vibeke Dalgas. 1988. 28 s. PRIS: 40 kr.
- 12. 40'ernes og 50'ernes byplanhistorie -**
indlæg mv. fra seminar, juni 1987.
Red. Edmund Hansen m.fl. 1987. 77 s. PRIS: 50 kr.
- 11. Værløse - en kommunes byplanhistorie 1944-74.**
Af Max Siegumfeldt. 1987. 69 s. PRIS: 50 kr.
- 10. 20'ernes og 30'ernes byplanhistorie -**
indlæg fra seminar, juni 1986. Red. Edmund Hansen, Lisbeth Balslev og Ole Thomassen. 1987. 41 s. PRIS: 35 kr.
- 9. Lærestalernes Fælles Byplankursus 1955-69.**
Af Kirsten Andersen. 1986. 45 s. PRIS: 40 kr.
- 8. Bag kulisserne - Køge Bugt lovens politiske og administrative forspil.**
Af Frank Bundgaard. 1986. 55 s. PRIS: 45 kr.
- 7. Planlægningens græsrodde.**
Af Carl Evald Hansen. 1986. 20 s. UDSOLGT.
- 6. Byplanhistoriske erindringer fra midten af 40'erne til begyndelsen af 50'erne.**
Af Jesper Termansen. 1986. 47 s. PRIS: 40 kr.
- 5. Tilbageblik.** Af Edmund Hansen. 1985. 43 s. PRIS: 25 kr.
- 4. Bidrag til naturfredningens historie.**
Af C. Blixencrone- Møller. 1985. 74 s. PRIS: 35 kr.
- 3. Athen-erklæringen.**
Oversat og kommenteret af Ernst Kristoffersen. 1985. 20 s. PRIS: 20 kr.
- 2. Havneby på Rømø.**
Af Jesper Termansen. 1985. 37 s. PRIS: 30 kr.
- 1. Udokumenterede optegnelser om et halvt århundredes levnedsløb.**
Af Flemming Teisen. 1985. 89 s. (genoptryk). PRIS: 40 kr.



ISSN 0900-3274
ISBN 87-90413-35-0