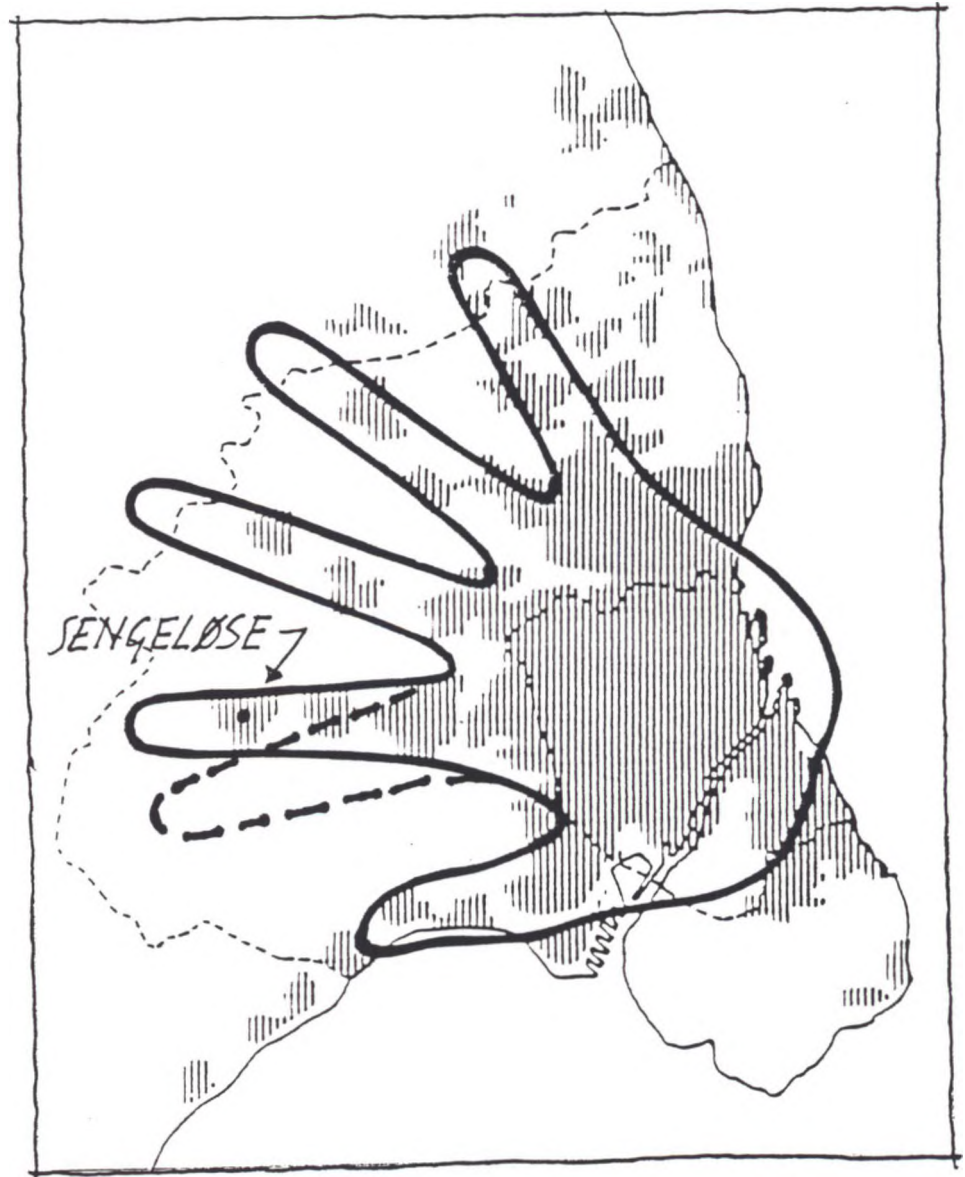


FINGERPLANEN -

tilblivelsen, oplevet fra gulvet 1945-50

Sven Allan Jensen



Dansk Byplanlaboratorium

Byplanhistoriske Noter **21**

INDHOLD :

Forord ved arkitekt Edmund Hansen	3
Fingerplanen - Lidt forhistorie - Den grønne betænkning - Den økonomiske basis	5
Det genetablerede udvalgs første møde	7
Egnsplankontoret - Stormgade 12 - V. Malling - Biblioteket - Peter Bredsdorff	8
Hånden med de udspilede fingre - "Arbejdsgiveren"-plenum - Arbejdsudvalget - Arbejdsudvalgets medlemmer	12
Brøndbyøster Syd - den første kontrovers	14
Havnen	17
Den kollektive trafik - S-baner og sporveje - Skitseforslagets S-baner	18
Den individuelle trafik - Bilveje og gader	22
Andre emner i Arbejdsudvalget - Byggemuligheder i Københavns-egnen - Arbejdet med skitseforslaget.....	24
Generaldebatten om skitseforslaget - Møder den 25.3. og 23.5. 1947	26
Plenarmøde 29.5.1947	30
Arbejdsudvalgsmøde 20.6.1947 - Fremstilling af skitseforslaget - Reprøteknikken - Offentliggørelsen	30
1948 - 49	34
1949 - 50 - Københavns-egnens planlægning, status 1950 - Peter Bredsdorff igen	35
Kilder - uden (ret mange) bevissteder	38

Sven Allan Jensen

Født på Frederiksberg 7. marts 1924.

Adgangseksamen til Polyteknisk Lærestalt 1944, Kunstakademiets forskole 1944-46, hovedskolen 1946-49, afgang okt. 1949.

Tegnestuejobs i studietiden: G.R. Øllgårds ingeniørkontor, arkitekt Vagn Kaastrup, civilingeniør Anders Nyvig, Egnsplankontoret 1946-49.

Fra okt. 1949 medarbejder i sekretariatet for Byudviklingsudvalget for Københavns-egnen (BUK), leder af BUK's tekniske sekretariat 1952-62, til 1954 formiddagsjob hos den kommitterede i byplansager, 1960-62 også leder af Køgebugtudvalgets tekniske sekretariat, afdelingsleder i SBI's nyoprettede byplanforskningsafdeling 1962-63, selvstændig byplankonsulentvirksomhed siden 1964. Lærer ved akademiets arkitektsskole 1954-67.

Udarbejdet Egnsplæn for Århusegnen sammen med arkitekt H.H. Skaarup og arkitekt Elith Juul Møller 1963-66, præmieret i en række byplankonkurrencer sammen med Skaarup og Nyvig.

FINGERPLANEN -

tilblivelsen, oplevet fra gulvet 1945-50

Sven Allan Jensen

Dansk Byplanlaboratorium

Byplanhistoriske Noter 21

FINGERPLANEN - tilblivelsen oplevet fra gulvet 1945 - 50
Forfatter: Sven Allan Jensen

Dansk Byplanlaboratoriums Byplanhistoriske Noter, nr. 21.

Udgivet af Dansk Byplanlaboratorium, 1990. Copyright.

Layout, sats og repro: Sven Allan Jensens tegnestue, København ApS.
Tryk: Tutein & Koch

ISSN 0900 - 3274

ISBN 87 - 87487 - 721

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

Heftet er trykt med støtte fra Margot og Thorvald Dreyers Fond

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

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

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

FORORD

"FINGERPLANEN" er blevet et begreb - en slags milepæl i dansk byplanlægnings historie, og alle i Danmark, som har haft blot en smule berøring med vor samfundsudvikling og planlægning, ved hvad ordet "FINGERPLAN", der vist kun findes på dansk, står for.

Men også i europæisk, ja international sammenhæng er FINGERPLANEN kendt og vurderet som en klar og overbevisende løsning på en gammel Hovedstads og et Hovedstadsområdes planlægningsproblemer.

Men hvordan gik det til, at Fingerplanen overhovedet blev en realitet? Hvad var baggrunden for, at dette skelsættende planlægningsarbejde kunne iværksættes, og hvem var personerne bag planlægningens gennemførelse? Meget om det nu mere end 40 år gamle arbejdes baggrund står i dag uklart for mange yngre planlæggere og administratorer, og også de noget ældre blandt os kan have nytte og fornøjelse af at få genopfrisket begivenhederne i de spændende år, hvor Hovedstadens egnsplanlægning for alvor blev igangsat.

Herom har arkitekt Sven Allan Jensen skrevet en beretning "oplevet fra gulvet", som han selv siger, og hvor han dels giver os lidt om forhistorien bag Københavnsegnens planlægning, som det kan være nyttigt for os alle at få repeteret, men hvor han navnlig fortæller om personerne bag planlægningsarbejdet og om de spændende år i Byplanlaboratoriets lokaler i Stormgade 12, hvor Egnsplankontoret havde til huse i årene fra 1945 til 1949.

De fleste af Egnsplankontorets medarbejdere var ganske unge - gennemsnittet var knapt 29 år, og Sven Allan Jensen selv var en af de yngste, kun 22 år, og dengang elev på Arkitektskolen hos Kay Fisker.

Vi får med hans levende beretning indblik i mange interessante træk om dels kontorets egne faste medarbejdere, dels en række personer, som på én eller anden måde var - eller havde været medvirkende til igangsætning - genoptagelse - af det for Hovedstadsområdet yderst nødvendige egnsplanarbejde i opbygningsårene efter afslutningen af 2. verdenskrig.

En del markante personligheder fra disse år, blandt andre Steen Eiler Rasmussen, Vilh. Malling, Kai Henriksen, som alle var tæt knyttet til Byplanlaboratoriet, eksisterer ikke mere, og også Egnsplankontorets dynamiske leder, arkitekt Peter Bredsdorff, har vi mistet for en del år siden.

Med Sven Allan Jensens selvoplevede beskrivelse af de hektiske år i Stormgade 12 kommer vi tæt på arbejdsmiljøet i Egnsplankontoret og på de personer, som i fællesskabet under Peter Bredsdorffs lidet ortodokse, men konsekvente ledelse præsterede det fremragende planlægningsarbejde benævnt "Skitseforslag til Egnspan for Storkøbenhavn".

Forslaget, som aldrig blev officielt godkendt af nogen myndighed, men ikke desto mindre har været grundlag for egnsplanarbejdet i Hovedstadsområdet siden 1948, blev udsendt i beskedent udstyr med en forside med den karakteristiske hånd med udspilede fingre, hvilket jo kom til at betyde, at planen altid er blevet benævnt og kendt både hjemme og ude som "FINGERPLANEN".

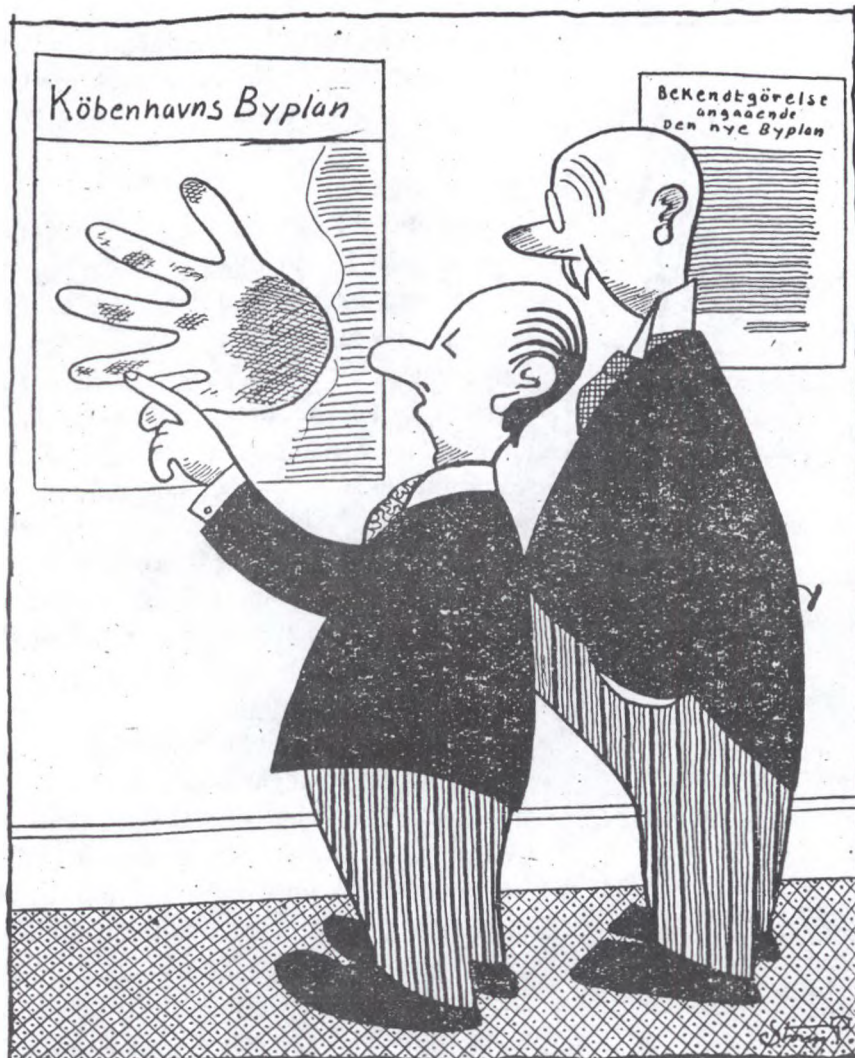
"FINGERPLANEN - tilblivelsen, oplevet fra gulvet 1945 - 50" skrevet af arkitekt Sven Allan Jensen, udsendes som note nr. 21 i Byplanhistorisk udvalgs skriftserie "Byplanhistoriske noter".

Edmund Hansen
Byplanhistorisk udvalg

B.T.

22 JAN. 1948

skriver den



(Storm P.):
Fra Mallings udklipssamling i
Dansk Byplanlaboratorium

— Jeg bor her i Midten af Pegefingeren.
— Og jeg skal helt ud i den anden Ende af Lillefingeren.

FINGERPLANEN

Fingerplanen - skitseforslag til Egnspan for Storkøbenhavn - blev udarbejdet af Egnspankontoret i årene 1945 til årsskiftet 1947-48, altså de tre første efterkrigsår.

Selv kom jeg først til i vinteren 1946 som løst tilknyttet tegner. Jeg gik på Akademiet i Hovedskolens 1. klasse hos Kay Fisker (boligbyggeri), men arbejdede undervejs med en kursusopgave hos Steen Eiler Rasmussen og Peter Bredsdorff: en udviklingsplan for Vordingborg.

Forinden havde jeg dog snuset til byplanlægning andre steder: hos Øllgaards ingeniørkontor i Hellerup, der arbejdede med Humlebæk og Fredensborg, hos Anders Nyvig, der udarbejdede dispositionsplan for fødebyen Sunds ved Herning.

Var man meget langt fra at være helbefaren, så var interessen for byplanlægningen dog vakt så meget, at da valget stod mellem arkitekturen hos



DIF's trafiklinieplan 1923

Steen Eiler og egnsplanlægningen hos Peter Bredsdorff, valgte jeg jobbet hos sidstnævnte - og det har arkitekturen helt afgjort ikke mistet noget ved.

Lidt forhistorie

Den sammenfattende planlægning af Københavns-egnen går ellers helt tilbage til 1928, hvor Udvalget til Planlægning af Københavns-egnen blev nedsat på foranledning af det "private" selskab Dansk Byplanlaboratorium. Forinden havde tidsskriftet "Architekten" (redaktør Steen Eiler Rasmussen) gennemført et rundspørge til danske og internationale planlægningspersonligheder om deres synspunkter på Dansk Ingeniørforenings "trafiklinieplan for København og omegn" af 28 dec. 1923. Næsten alle besvarelser mandede ud i, at det var udmærket med en trafikplan, men "der skulle kød på skelettet". Planlægningen skulle omfatte alle aspekter i byudviklingen: bebyggelse og friholdelse for bebyggelse, erhverv, havn, og ikke mindst rekreative områder. Den skulle betragte "egnen som en helhed" på tværs af den administrative inddeling.

Den grønne betænkning

For at gøre en lang historie kort: Egnplanudvalget arbejdede i en årrække med folk fra stadsingeniørens direktorat som sekretariat, og man samlede sig efterhånden "kun" om et "Forslag til et System af Områder for Friluftsliv", populært kaldet "Den grønne Betænkning". Det var formentlig det eneste problemkompleks, man kunne blive enige om i den brogede forsamling af arkitekter, ingeniører, specialister og topembedsmænd (15 medlemmer) som Egnplanudvalgets arbejdsudvalg var sammensat af. Den grønne betænkning fik en væsentlig betydning for storbyens rekreations- og friluftsliv, men det har andre skrevet om.

Oven på kraftanstrengelsen med den grønne betænkning var der ikke kræfter til at gå videre med planlægningen af de øvrige sektorer, der hørte med til en "rigtig" egnplan.

Flere af nøglepersonerne i det grønne arbejde: stadsingeniør Forchhammer, ingeniør Blixencrone-Møller m.fl. koncentrerede sig om at organisere realiseringen af de rekreative planer. Det politiske klima var gunstigt, fordi landet i Th. Stauning havde en naturfredningsvenlig statsminister. (Det har vi ikke rigtig haft siden!)

Egnplanudvalgets formand, kontorchef, senere Indenrigsministeriets kommitterede i byplansager Kai Hendriksen, der også var formand for Byplanlaboratoriets bestyrelse, tog intet initiativ til at søge egnplanarbejdet fortsat. Han interesserede sig tilsyneladende ikke for at føre egnplanarbejdet videre, men var medlem i det 3-mandsudvalg, som under statsministeriets ressource gennemførte fredningsplanlægningen og de grønne stier.

I 1942 fik Byplanlaboratoriet ny formand, professor Steen Eiler Rasmussen. Trods krig og besættelse fik han efterhånden vakt forståelse for, at egnplanarbejdet måtte genoptages. Udviklingen kunne jo ikke blive ved med at gå sin skæve gang i de 25-30 kommuner, som storbyen bredte sig i.

ARCHITEKTEN MAANEDSHEFTE



BYPLAN-NUMMER
STORKØBENHAVNS FREMTID
TYVE ILLUSTRERTE ARTIKLER AF
DANSKE NORSKE SVENSKE TYSKE ENGELSK
SAGKYNDIGE

AKADEMISK ARCHITEKTFORENING KØBENHAVN
UDGIVET DEN 15. MARTS 1927

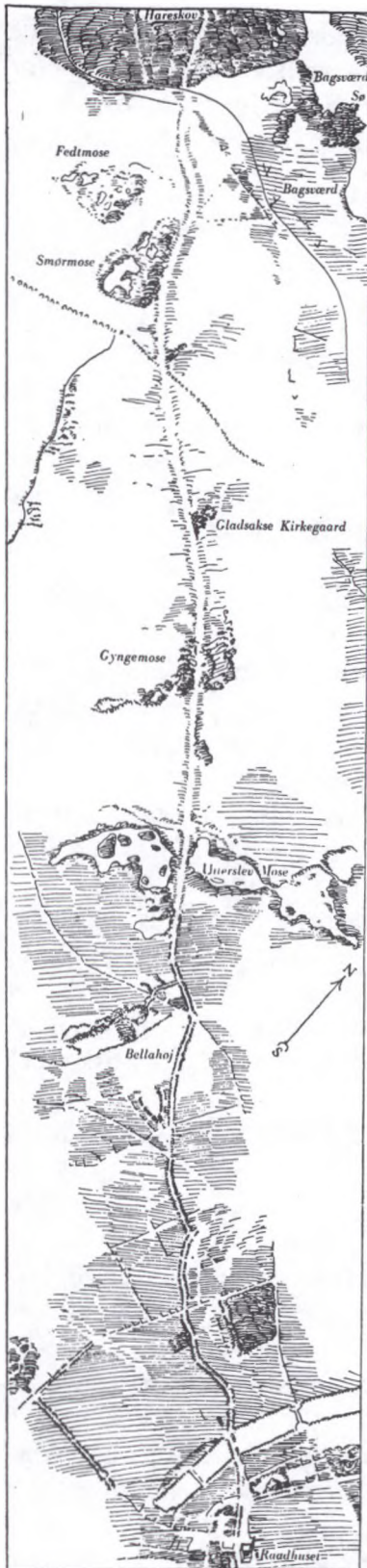
KØBENHAVNSEGNENS GRØNNE OMRAADER

Forslag til et System af Områder for Friluftsliv

udarbejdet for
UDVALGET til PLANLÆGNING af KØBENHAVNSEGNEN
led OLAF FORCHHAMMER

med Bidrag af Ingeniør Chr. Blixencrone-Møller og Ingeniør V. Malling,
Arkitekt Steen Eiler Rasmussen, Arkitekt August O.E. Christensen samt
Fra Asta Sørensen

DANSK BYPLANLABORATORIUM KØBENHAVN
GYLDENDALSKE BOGHADEL · NORDISK FORLAG



Fra den grønne betænkning 1936. Drømmen om en radialpark fra Søerne til Hareskovene, Hareskovparkvej, let slynget i et 100 meter bredt parkbælte, er i dag blevet til den frådende Hillerødmotorvej.

Den økonomiske basis

Det forberedende arbejde bestod i at få opbygget en organisation, der kunne gennemføre planlægningen, at skaffe (kommunal)-politisk og sagkyndig opbakning bag arbejdet og at skabe en økonomisk basis, der gjorde planlægningen mest muligt uafhængig af lokalpolitiske og mere snævre statslige og kommunale, tekniske interesser (sektorinteresserne). Som hjælp havde Steen Eiler Rasmussen først og fremmest sin tro væbner gennem mange år, arkitekt Peter Bredsdorff samt Byplanlaboratoriets navnkundige sekretær, civilingeniør V. Malling.

Kronologien i arbejdet kender jeg ikke, men økonomien blev bragt endelig på plads i efteråret 1944, altså endnu da landet var under tysk besættelse og uden fungerende regering. Det var Steen Eilers kontakter i anden sammenhæng med personer i "Departementschefstyret" (29. august 1943 - 5. maj 1945), først og fremmest departementscheferne Hans Henrik Koch i Socialministeriet og Jacob Høyrup i Arbejdsministeriet, der sikrede tilsagn om statsligt bidrag til arbejdet.

Før og under krigen havde staten punget ud med store beløb til beskæftigelsesarbejder i et forsøg på at holde arbejdsløsheden stangen. Efter befrielsen, som kunne forudses i den nærmeste fremtid, ventede man endnu mere ledighed og deraf følgende yderligere igangsættelse af store beskæftigelsesarbejder.

Byplanlæggerne argumenterede for, at der burde være sammenhæng i de store anlægsarbejder, der traditionelt kom på bordet, når man skulle afhjælpe ledigheden. Byggemodningsanlæg (med skovl og trillebør) hørte til de mest yndede beskæftigelsesarbejder. De burde ikke igangsættes i tilfældig rækkefølge og tilfældige steder i egnen.

Derfor var det nødvendigt med en overordnet planlægning, der gav overblik over, hvor det var mest hensigtsmæssigt at sætte ind.

Denne argumentation virkede overbevisende. Departementschefstyret gav derfor tilsagn om, at staten ville dække halvdelen af planlægningsudgifterne til en storkøbenhavnsk egnsplan, hvis amter og kommuner ville dække den anden halvdel.

DET GENETABLEREDE UDVALGS FØRSTE MØDE

På den baggrund - samt efter sonderinger i amter og kommuner - genindkaldte Steen Eiler Egnplanudvalget (det var aldrig blevet ophævet) til plenarmøde den 14. marts 1945, 9 år efter det seneste møde og godt halvanden måned før befrielsen. Der mødte ca. 45 medlemmer.

Om årsagen til den lange pause havde Steen Eiler kun det svar, at den hidtilværende formand, kommitterede Kai Henriksen, ikke havde ønsket at sammenkalde det.

Efter Steen Eilers redegørelse, debat og udveksling af artigheder tilsluttede plenum sig, at egnsplanarbejdet blev genoptaget med et af stat og kommuner uafhængigt sekretariat (Egnsplankontoret), med en uafhængig person

som daglig leder og med et rekonstrueret arbejdsudvalg, der udelukkende skulle bestå af embedsmænd fra ministerier, styrelser, sagkyndige fra forskellige interessegrupper og andre personer med særlig sagkundskab. Steen Eiler blev selvsagt valgt til ny formand for Egnsplankontoret.



Egnsplankontorets arbejde måtte afbrydes i begyndelsen af maj 1945. Flere af medarbejderne - bl.a. Peter Bredsdorff - deltog i besættelsen af Frimurerlogen på Blegdamsvej, hvor Schalbourgekorpset havde holdt til.

EGNSPLANKONTORET

Peter Bredsdorff (32) blev udpeget til at lede det daglige arbejde på det nyoprettede kontor.

I stedet for kontant bidrag til driften stillede Københavns kommune to medarbejdere til rådighed for kontoret: arkitekt Flemming Teisen (46) og civilingeniør Poul Lyager (27). Straks eller efterhånden tilkom udefra arkitekterne Mogens Boertmann (27), Roy Draiby (29) og Dalgas Rasmussen (29) samt civilingeniør Anders Nyvig (31).

Disse navne er anført i kolofonen som dem, der har udarbejdet skitseforslaget.

Herudover nævnes som medarbejdere ved fremstillingen: teknisk fuldmægtig (Københavns rådhus) O.E. Christensen (?) og arkitekterne Sven Allan Jensen (21), Dea Trier Mørch (27) og Finn Vedel Pedersen (20). Men trods al demokrati og ligestilling turde man dog ikke nævne, at det meget store skrivearbejde i forbindelse med fremstillingen blev udført af Ellen Schou og Bodil Nørrelund.

Gennemsnitsalderen for Egnsplankontorets stab var på det tidspunkt knap 29 år. Her overfor står arbejdsudvalget, hvis aldersgennemsnit var ca. det dobbelte.

Alle medarbejderne havde i større eller mindre grad været involveret i modstandsbevægelsen, og det var ikke på højrefløj af det politiske spektrum man havde fundet dem.

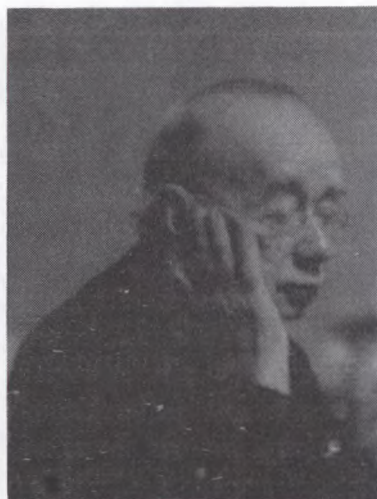
Som sekretær og daglig pladshund for dette unge koppel fungerede civilingeniør V. Malling (44).

Stormgade 12

Dansk Byplanlaboratorium havde i mange år holdt til i en herskabslejlighed i det fredede hus, Stormgade 12, 2. sal. Lejligheden havde været beboet af den berømte xylograf F. Hendriksen.

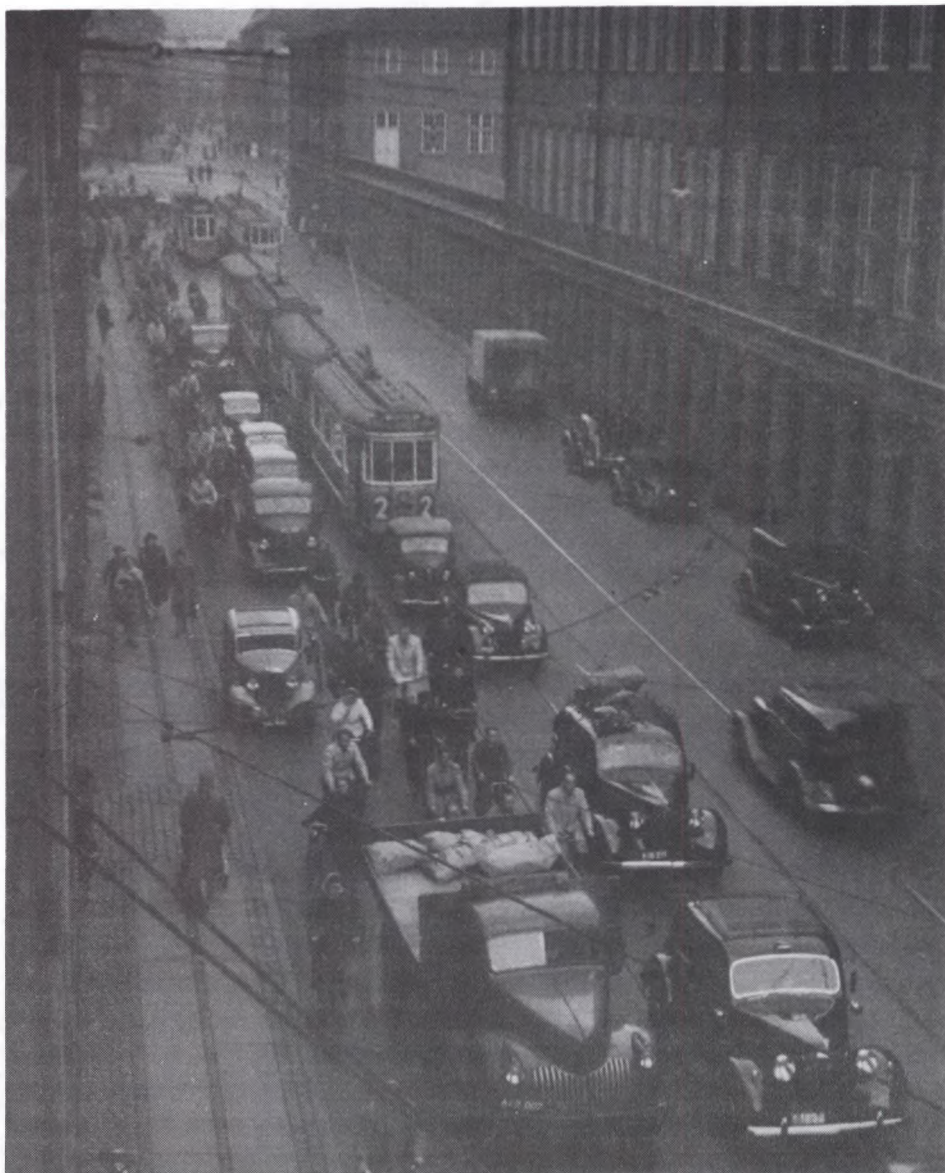
Hans ældste søn, xylografen Knud, hvis bror i øvrigt var førnævnte kommitterede Kai Hendriksen, boede i taglejligheden på 3. sal og kom tit ned og fik en sludder med "slaverne". Hans slutreplik var altid: "Skidt op og røv i mente - jeg er gået!" Det var frisk tale i en gammel mands mund dengang, han var over 70 år.

I kælder, stueetage og i gården holdt Permiins Vinhandel til. Der stod et pragtfuldt ahorntræ midt på gårdspladsen, omgivet af kasser og vinfade som en smuk møblering. Det lignede sceneriet fra en italiensk opera på det kongelige, og når man lukkede et vindue op, fik man den dejlige, syrlige vinduft i næseborene. Desværre handlede Permiin kun med vin og spiritus. Bajerne, som der blev drukket mest af på 2. sal, måtte hentes hos fru



Professor i bygningskunst ved det kongelige akademi for de skønne kunster, arkitekt Steen Eiler Rasmussen, blandt en flok arkitektstuderende i græsset foran Hindsgavl slot, 1946: "Jeg kan ikke forstå, hvorfor jeg altid kun bliver kaldt ved mine fornavne, jeg har da et efternavn ligesom alle andre....."

*Udsigt fra Stormgade 12, 2. sal,
1946 (?) set ned mod Stormbroen.
Genbohuset med Nationalmuséets
lange monotone facade med kolon-
nade er der ikke megen liv i.*



Siiger i kælderen i Nybrogade. Det var måske også meget godt med en smule overvindelse i den sag.

På 1. sal havde ét af landets fornemme sagførerkontorer domicil, dem så vi aldrig noget til. I baghuset øverst oppe havde det fremragende F. Hendriksens reproduktionsatelier stadigvæk til huse ledet af den tredje bror Hendriksen.

Vores etage, 2. sal, var indrettet således, at man direkte fra den smukke, hvide trappe med oval durchsicht kom ind i et stort forkontor med en flot hvid, loftshøj kakkelovn og 3 vinduesfag mod syd mod gaden. Kakkelovnen blev fyret med brunkul. Stanken kontrasterede markant til rødvindstakten i gården.

Linie 1, 2, 5, 6 og 10 støjede utroligt meget, så de sydvendte vinduer kunne aldrig holdes åbne.

Midt for indgangen sad en bogholder, Bodil Nørrelund, der både fungerede for en sagfører (2 kontorer til venstre) og Egnsplankontoret, der lå til højre, nede i sidebygningen.



Mallings mange kasketter (tegnet af Møllerhøj).

V. Malling

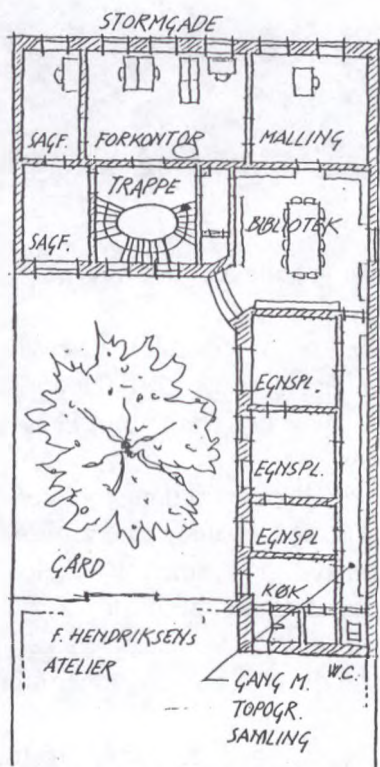
Ved bordet overfor sad ingeniør i Københavns kommune og sekretær i Dansk Byplanlaboratorium V. Malling. Han havde et gammelt krydsfinerdække til Remington-skrivemaskinen stående ved siden af sig. Løftede man det, når han ikke var der, stod der som regel opskænket bjesker i små glas - det var jo hundekoldt i de tider.

Malling mødte ved 8-tiden, gik på rådhuset ved 9-tiden, kom tilbage ved 12-tiden, gik igen ved 14-tiden, kom igen ved 16-tiden og tog hjem til Fuglevad ved 18-tiden.

Han var uhyre flittig og tillige sparsommelig, næsten til det urimelige, med betroede midler. En stor del af hans manuskripter blev skrevet på bagsiden af opsprættede kuverter og gamle tryksager. Også i skriftlige arbejder var han sparsommelig. Hans boganmeldelser i de første årgange af tidsskriftet "Byplan", som han var redaktør af, var meget korte og oftest meget fyndige. Hans ideal som anmelder var professor Hans Brix ved de Berlingske aviser. Det var ham, der om en bog kun skrev: "Anmelde dén bog? Det skulle da være til politiet".

Han spiste frokost med os (knækbrød med myseost varieret med gammelost) og sørgede for en passende konversation under måltidet. Bag hans bryske ydre bankede et varmt, men som oftest velisoleret hjerte. Han skræmte livet af mangen naiv ung mand, som gerne ville oplyses om byplanlægning i al almindelighed.

I værelset til højre for forkontoret havde Malling sit egentlige arbejdsværelse, men dér var han sjældent og i alle tilfælde kun stående, aldrig siddende.



Stormgade 12, 2. sal, forhus og sidehus.

Biblioteket

Det store hjørneværelse med et vindue til gården fungerede som bibliotek med bøger om byplanlægning fra gulv til loft på alle vægge.

I hjørnet modsat vinduet gik gangen ned til de fordums soveværelser, 2 værelser og et kammer, der udgjorde Egnsplankontoret. Der kunne klemmes 4 - 5 mand ind, så derfor havde "rådhusfolkene" fået stillet lokaler til rådighed i Vartov, men man havde indtryk af, at de mest opholdt sig og arbejdede i Stormgade 12.

Når der var tryk på, kunne vi i øvrigt få tilladelse til at stille et arbejdsbord ind i biblioteket - hvis det var ryddet, når man ikke var der.

Den lange mørke gang forbi Egnsplankontoret endte i et WC og et skummelt køkken. Malling havde til laboratoriet indkøbt en fornem, omfangsrig topografisk samling. Den opstillede han i den lange gang, og på den måde forkortede han, uden at vide det, mangen en stund for medarbejderne i ensomheden for enden af gangen.

Der var et, for den tid, fantastisk demokratisk arbejdsmiljø, hvilket også fremgår af den kendsgerning, at næsten alle skulle nævnes i kolofonen. Alle var dus - undtagen med Malling - og den mand, der sad med en opgave, var med til forhandlinger, både på kontoret med gæster og ude i byen. Den ærbødighed over for ældre, som man var opdraget med fra hjem, skole og andre tegnestuejobs, kunne man godt lægge af.

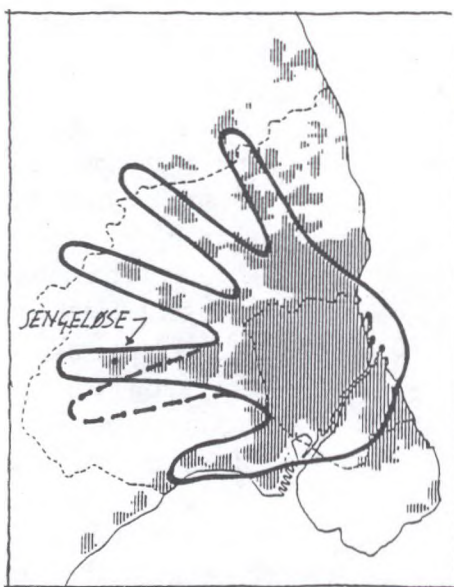
Peter Bredsdorff

Peter Bredsdorff var den fødte team-leder. Alle opgaver blev løst ved kombinationer af flere medarbejdere, altid som selvstændige arbejder, men med ham eller Flemming Teisen som koordinatore.

Peter Bredsdorff havde nær kontakt med Steen Eiler i hele perioden - han havde også været hans medarbejder og assistent i en lang årrække før Egnsplankontoret kom i gang.

Han var uhyre flittig. Foruden lederskabet på Egnsplankontoret klarede han en lærergerning på Akademiet samt en, omend beskedent, konsulentvirksomhed for mindre kommuner rundt omkring. Herudover nåede han også at deltage i og blive præmieret i adskillige arkitektkonkurrencer. Hvis vi andre skulle arbejde over og kom tilbage efter en spisepause, kunne man straks mærke, om Peter også arbejdede over. Han sad nemlig altid og vippede med det ene ben under bordet, så hele huset rystede, når han skrev. Og der var for ham næsten kun ro og tid til at skrive om aftenen og natten. Ved 11-tiden kunne han så komme ind og spørge én, om vi skulle tage et slag bordtennis. Det foregik inde i Byplanlaboratoriets bibliotek ved det store mødebord. (Det var iøvrigt ved en sådan lejlighed, vi opdagede Mallings store forråd af brændevin, salmiakpastiller og spejderhagl. En bordtennisbold røg ind bag bøgerne i en reol, og da vi ragede efter den, fik vi pludselig fat i et par bolsjeglase. Bolsjestanden svandt hurtigt, indtil Malling opdagede det og fandt et nyt gemmested. Jeg erindrer ikke, om det også svandt i snapseflasken.)

Efter kampen gik vi hver til sit, og oftest gik Peter hjem for at skrive videre - han sov næsten aldrig, undtagen når han kørte i tog.



Hånden med den "forkerte" pegefinger.

HÅNDEN MED DE UDSPILEDE FINGRE

Mit første indtryk af min nye arbejdsplads var en række konturtegninger af højrehænder, der hang til parade i øjenhøjde på en dør mellem to kontorer. Det var aftegninger af medarbejdernes og andres hænder, og min blev også aftegnet.

Det virkede som en spøg, og jeg kunne ikke forestille mig, at det var symbolet på et seriøst stykke planlægningsarbejde, som senere skulle blive ret så berømt og i alle tilfælde få betydning for planlægningen af storbysamfundet gennem mere end 30-40 år.

Hånden der pryder forsiden på fingerplanen, blev i den endelige udgave aftegnet efter Violas højrehånd. (Viola var Dalgas Rasmussens kone, som han havde truffet på en rejse til Prag - hånden er altså udansk!).

Ved optegningen måtte man i øvrigt ændre på de geografiske forhold for at få fysiognomien til at passe: det var OK med lillefinger, guldbrand og langemand til henholdsvis Nordeggen, Farum- og Ballerup-fingeren. Men selv ikke Viola kunne vride pegefingerned, så den passede med Tåstrup-fingerned, såfremt tommeltotten samtidig skulle dække Køgebugt-fingerned. Så derfor flyttede man resolut Høje-Tåstrup op i Sengeløse kommune.

Hånden angav i øvrigt på en klar og enkel måde hele ideen i planen: Det trafikale hovedprincip for den kollektive trafik med håndfladen, der dækker det tætte net af overfladetrafiklinier, sporveje og busser, fingrene med bebyggelsesudløbere, der betjenes af de hurtige S-baner ud i omegnen. Men den illustrerer også det grønne princip: De brede landskabskiler, der mellem bebyggelsesudløberne føres helt ind til det daværende, sammenbyggede byområde.

"Arbejdsgiveren"- plenum

Egnsplanudvalget var den formelle garant for arbejdet. Det må betragtes som en slags repræsentantskab, der dækkede statslige og kommunale myndigheder og forskellige hel - og halvprivate interessegrupper.

Således var 3 amtsråd og 30-35 kommuner repræsenteret, 6-7 ministerier og styrelser og ca. 15 erhvervs- og andre organisationer lige fra Grosse-rersocietetets komité og Industrirådet, Arkitekt-, Ingeniør- og Landinspektør-foreningerne til Idrætsforbund og de almennyttige boligselskaber. (Man bemærke dog, at FDM og den kongelige auto-klub ikke var repræsenteret. Enten skyldtes det, at de altid rivaliserede eller også var det fordi bilismen var nede næsten på nulpunktet i 1945.)

Denne store forsamling (mere end 50 medlemmer) blev indkaldt til møde ca. én gang årligt og kunne selvsagt kun høre på redegørelser fra formanden og Egnsplankontorets leder og enkelte arbejdsudvalgsmedlemmers ytringer, og i øvrigt tilslutte sig det forelagte. Den egentlige betydning var, at de kunne orientere deres bagland om, hvad der i store træk skete eller ville ske under planlægningsprocessen, og så i øvrigt anbefale - eller fraråde - økonomisk støtte. Det sidste var der et eksempel på, nemlig da det kom frem, at det af mange forskellige grunde var mest hensigtsmæssigt at begrænse byudviklingen på Amager. Da røg den økonomiske støtte fra et par Amager-kommuner.

Arbejdsudvalget

Plenarforsamlingen (i realiteten Steen Eiler, Bredsdorff og Malling) udpegede et arbejdsudvalg. Det var sammensat udelukkende af ikke-politikere og bestod af topfolk fra statslige og kommunale organisationer suppleret med særligt sagkyndige, uafhængige personligheder. Gennemsnitsalderen



Planlægningsområdet, 3 amter 29 kommuner med 1.1 mill. indbyggere.

var som nævnt ca. 60 år. De mødtes i perioder meget hyppigt, op til 2 gange om måneden, i andre perioder kunne der gå mere end et halvt år mellem møderne. De fik oplæg fra Egnsplankontoret eller fra enkeltmedlemmer og emnerne blev underkastet en livlig - ofte skarp - debat.

Her ramlede store interesse modsætninger sammen, hovedsagelig om trafikale og byudviklingsmæssige problemer. Der skulle mere end almindelige evner til i retning af diplomati, taktik og forudseenhed for at opnå resultater, så man kunne komme videre i planlægningsprocessen i denne diskussionsklub, men Steen Eiler Rasmussen og Peter Bredsdorff kørte et perfekt parløb.

Det var meget sjældent, at de kom hjem fra arbejdsudvalgsmøderne med resultater, der følte som direkte nederlag for den unge, idealistisk indstillede flok, der på Egnsplankontoret sad og støbte kuglerne.

Et stort nederlag (der bagefter blev betragtet som en enorm fordel) høstede man dog til sidst, da man indså, at det ikke var muligt af få arbejdsudvalget til at vedtage skitseforslaget.

Ved at færdiggøre og udsende forslaget i Egnsplankontorets navn, og med et vægtigt forord af udvalgets formand, som et debatoplæg, kunne man skrive langt friere om kontroversielle emner og bringe forslag frem, som tiden endnu ikke var moden til, men - som eftertiden har vist - var overordentlig nyttige at sikre mulighed for at gennemføre.

Arbejdsudvalgets medlemmer

Selv om jeg har anført, at arbejdsudvalget ikke har taget ansvaret for skitseforslaget, havde det dog så stor indflydelse på indholdet og argumentationen, at det vil være rigtigt at remse dem op her med et par bemærkninger om nogle medlemmers særlige baggrund:

Kontorchef K. Bang (43), Ministeriet for Offentlige Arbejder, blev senere landets første vejdirektør, der i realiteten moderniserede det statslige vejvæsen.

Direktør K. Bjerregaard (60), Københavns kommunes magtfulde ejendomsdirektør siden 1930, øvede stor indflydelse på efterkrigstidens almennyttige boligbyggeri og stod for de københavnske ejendomsopkøb i omegnen, der skulle bane vej for indlemmelser i forbindelse med en ny hovedstadsordning.

Banechef Th. Engquist (59), DSB's markante og velargumenterende fortæller for en kraftig udbygning af S-bane og tunnelbanenettet. (Han alternerede med sin næstkommanderende i DSB, Sv. Thorning Christensen, der også med stor styrke kæmpede for S-banesynspunkterne).

Stadsingeniør O. Forchhammer (63), Københavns kommune, drivkraften bag den højt priste publikation fra Egnspanudvalget om de grønne områder, og iøvrigt en farverig og kreativ personlighed, der også dyrkede (radikal?) kommunalpolitik i en omegnskommune. Forfatterskabet spænder lige fra "Jeg nægter", "Forsvar eller Neutralitet" til "Vejledninger i afløbsfaget", "Gader og Veje" og en af de få generelle lærebøger i faget: "Byplan", 1939.

Sporvejsdirektør A. Juel-Hansen (68), Københavns Sporveje, varm fortæller for den kollektive overfladefrafik, havde mange diskussioner med S-banetilhængerne og gik sammen med Forchhammer bl.a. ind for et (billigere)

bybanenet (hurtigsporveje) med lettere materiel og mindre firumsprofil end DSB's forslag.

Kontorchef P. Juhl-Christensen (38), Socialministeriet, formentlig en slags gidsel for den statslige tilskudsgiver.

Amtsvejiinspektør A. Kjærgaard (66), Frederiksborg amt, god fortaler for at sikre en bid af udviklingen til sit amt.

Ligningschef K.J. Kristensen (55), specialist i grundprisforhold, troede på, at grundværdistigningsafgifter ville kalde arealer frem til nybebyggelser.

Højesteretsdommer G. Lett (66), formand for udvalg vedr. Københavns-egnens grønne områder, havde utrolig indsigt og var meget velargumenterende i alle egnsplanpørgsmålene oftest ud fra en dyb social forståelse.

Stadsarkitekt F.C.Lund (59), Københavns kommune, støttede bl.a. Steen Eiler Rasmussen i disputten med Forchhammer om cityudvikling i middelalderbyen m.m., fortaler for bevaring af den værdifulde arkitektur i det centrale byområde.

Maskinchef Ove Munck (72), Industrirådets repræsentant, vægtige bidrag i diskussionen om erhvervslivets ny erhvervsprognose, navnlig industriens muligheder i efterkrigstiden, rabiate synspunkter på havneforholdene. Professor Carl Mar: Møller (54), Skovbrug ved Landbohøjskolen, deltog kun en kort periode i arbejdet, men betød en hel del i arbejdet med de grønne planer i 30-erne.

Ekspeditionssekretær M.O.Olufsen (38), chef for Socialministeriets planlægningskontor for beskæftigelsen, repræsentant for tilskudsgiveren.

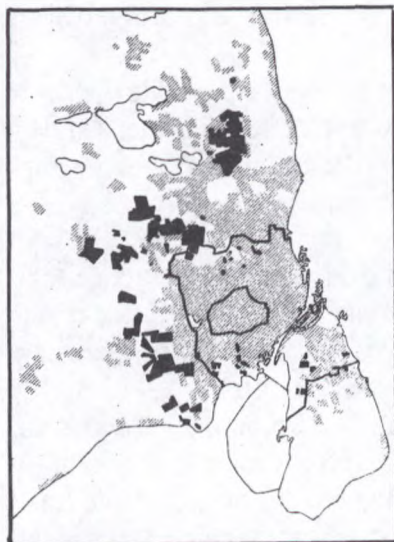
Professor Steen Eiler Rasmussen (47), Kunstakademiets Arkitektskole, (udvalgets formand).

Kommuneingeniør J.A.C. Rastrup (54), Lyngby-Tårnbæk kommune, god fortaler for omegnskommunernes interesser og den overordnede afvandingspolitik.

Havnebygmester J.G.Rode (42), Københavns havn, fik udvidet havnens område, så det langs Køgebugt også fik Avedøre-området med henblik på en stor ny industrihavn.

Havearkitekt C.Th.Sørensen (52), lektor, senere professor ved Kunstakademiets Arkitektskole, forfatter til Byplanlaboratoriets banebrydende bog: "Parkpolitik i Sogn og Købstad", (1931).

Amtsvejiinspektør S.Valeur-Møller (57) Københavns amt, fremtrædende talsmand for vejpolitikken i egnen.

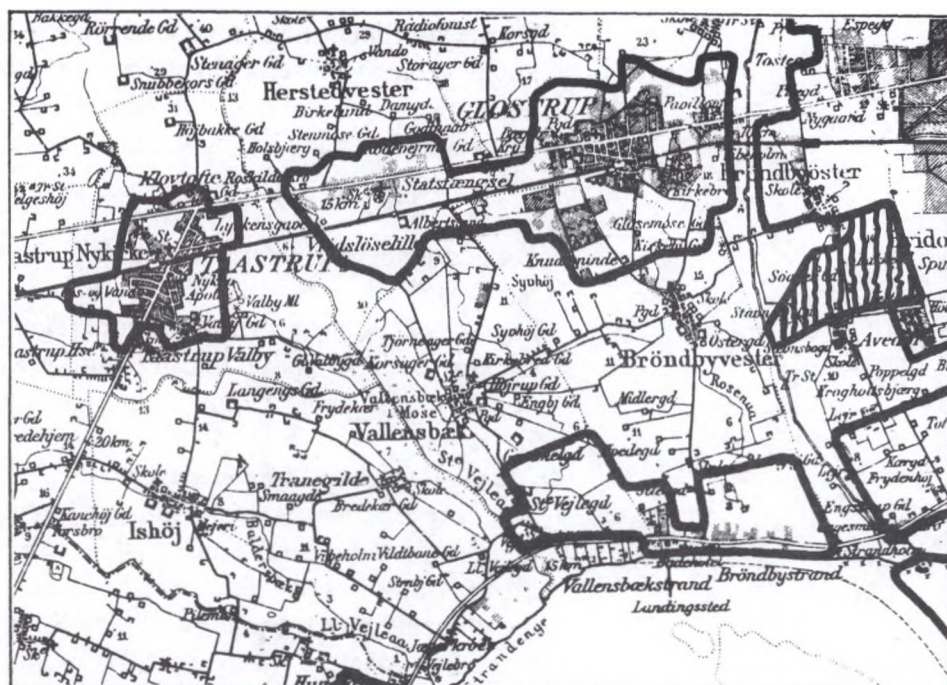


Københavns kommune opkøbte i 20-erne og 30-erne store landbrugs-ejendomme i omegnskommunerne, navnlig i Lyngby-Tårnbæk (Lundtoftesletten) Herlev, Ballerup, Rødovre og Brøndbyerne (Brøndbyvester-syd).

BRØNDBYØSTER SYD - DEN FØRSTE KONTROVERS

Allerede 26.6.45 dukkede det første store konfliktpunkt op, en konflikt som først blev bragt delvis ud af verden 6-7 år senere.

Københavns kommune havde som tidligere nævnt i 1930-erne opkøbt meget store arealer i omegnskommunerne, akkurat som borgmester Borup havde gjort det i slutningen af forrige århundrede, med henblik på den store indlemmelse år 1901. (I 1940-erne gik den ikke, der var ikke politisk tilslutning til nye store indlemmelser).



Brøndbyøster-syd, lagt uden på fingerplanens 2. etapekontur.

I Brøndbyøster syd ejede Københavns kommune således store sammenhængende arealer, som man ønskede at udbygge med 3.000 boliger i en "idealby", hovedsagelig almennyttige, til hurtig afhjælpning af bolignøden.

I min kortfattede gengivelse ser konflikten således ud:

Bjerregaard og til en vis grad Forchhammer ville bebygge arealerne hurtigt, fordi de lå nær ved Københavns kommunegrænse, var store og sammenhængende og ejedes af Københavns kommune, var lette at kloakere, og iøvrigt påregnedes indlemmet i løbet af nogle år.

Overfor stod "egnsplanfolkene" med Steen Eiler og Peter Bredsdorff. Deres argumenter kan sammenfattes således: Arealerne lå for langt fra S-banen (3 km. til Brøndbyøster st.) der var masser af andre arealer, f.eks. Brøndbyøster nord, Skovlunde, Ballerup, som lå nærmere ved S-togstationer, og som også ejedes af Københavns kommune. De burde i alle tilfælde bebygges først.

Sporvejsdirektøren holdt selvfølgelig med Bjerregaard, man skulle ikke lægge så stor vægt på S-banerne.

Forchhammer var efter at have hørt formandens indlæg ikke så uenig i hans præmisser - men alligevel, det var jo Københavns kommune, der var grundejer.

DSB støttede selvsagt egnsplanfolkene, det gjorde stadsarkitekt Lund også - han talte allerede nu om åbne bæltter mellem trafikliniernes bebyggelsesudløbere, de grønne kiler mellem fingrene. Ligeledes fik man støtte fra ligningschefen, der mente, at København skulle se at få styr på Ballerupbanens opland af hensyn til grundprisudviklingen.

Dette møde afsluttedes med, at Bjerregaard udtalte, at han var interesseret i en saglig undersøgelse, men at han ikke kunne love ikke at arbejde videre for planen.

Denne konflikt er nok en væsentlig årsag til, at arbejdsudvalget ikke senere kunne vedtage skitseforslaget, men kun tiltræde at det blev udsendt som debatoplæg. Og arealet er foreslået friholdt for bebyggelse på skitseforslagets kortbilag, både i 1. og 2. etape.

P.S

For at gøre denne historie færdig skal jeg tilføje følgende om de senere hændelser:

I april 1949 gennemførtes loven om regulering af bymæssige bebyggelser, man nedsatte et byudviklingsudvalg for Københavns-egnen (BUK), der skulle zonelægge hele egnsplanområdet i inderzone, mellemzone og yderzone.

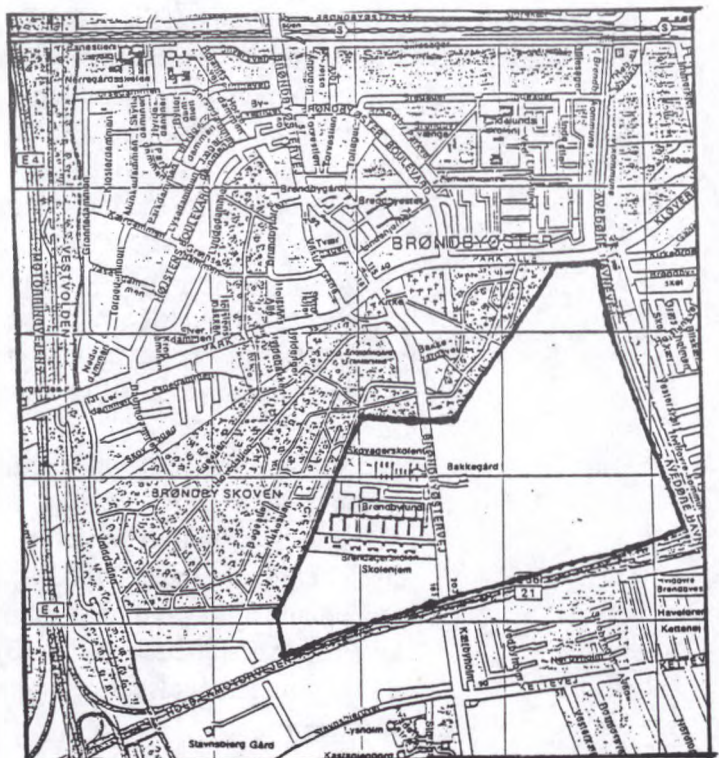
Udvalget fik ikke Steen Eiler, men forligsmanden Erik Dreyer til formand. Peter Bredsdorff blev sagkyndig med stemmeret og det gamle Egnsplankontors medarbejdere dannede BUK's sekretariat, suppleret med Eva Siesby fra Boligministeriet som juridisk sekretær.

Kommunaldirektør Bjerregaard blev Københavns kommunes repræsentant. Her fortsatte kontroversen, Bjerregaard kæmpede indædt for at få arealet i inderzone. Resultatet blev dog at "egnsplanholdet" vandt.

Det kom nemlig til en kampafstemning i BUK, hvor flertallet ønskede arealet i mellemzone, d.v.s. bebyggelsen udskudt på ubestemt tid. (Afstemningen var iøvrigt så kompliceret og fornøjelig, at den er medtaget i professor Bent Christensens disputats om "Nævn og Råd", 1958).

Der skulle ikke (foreløbig) bygges boliger i Brøndbyøster syd, selv om Bjerregaard "købte" Brøndbyernes kommune til at gå ind for sagen i BUK mod at Københavns kommune plantede en skov, "Brøndbyskoven", ved siden af arealerne.

Skoven ligger der (smukt) idag, men bortset fra en stor forsorgsinstitution er arealet iøvrigt stadig ubebygget.



Udsnit af Kraks kort over København og omegn 1988.

Brøndbyøster syd ligger stadig - 45 år efter krigen - ubebygget hen, bortset fra de to institutioner.

I Brøndbyskovene og skovbæltet omkring den sydlige del af Brøndbyøster landsby har træerne efterhånden nået en anselig højde og er et dejligt rekreativt supplement til Vestvolden. Stinetet i skoven antyder de gamle markskel i den udskiftede landsby.

Havnens Fremtidsudvalgs forslag
fra 1945.

Skønt strækningen fra nord til syd
er 15 - 20 km, var der kun levnet
"rekreativ" kontakt mellem by og
vand ved Strandpromenaden, Ka-
stellet-Langelinie og ved Valby-
parken.



HAVNEN

Som nævnt mødtes arbejdsudvalget ret hyppigt, sommetider med 14 dages mellemrum. Efter "Brøndbyøster"-området tog man så fat på mere generelle emner.

Havnebygmesteren indledte en drøftelse af planerne for Københavns havns fremtid (ak ja, også dengang-).

Bemærkelsesværdig ved den efterfølgende debat var imidlertid Industrirådets repræsentant, Ove Muncks rabiate synspunkter på havnen i nutid og fremtid: Efter at Steen Eiler i al sagtomdighed havde beklaget, at det var for lidt af byens vandfront, der blev benyttet til rekreative formål, og at han var bange for, at Valbyparken ville få nogle meget ubehagelige, aggressive naboer i de meget store fabrikker, tog Ove Munck fat: Havnegade-bebyggelsen levnedede ikke erhvervsarealer ved denne kajstrækning, Islandsbrygge og Strandboulevarden var eksempler på, at arealer ved havnen, der burde anvendes til erhverv, var overladt til boligbebyggelse. Strandpromenaden med sit fine villakvarter var også en fejl.

Fremhævede at store virksomheder kræver megen plads og derfor må have store udvidelsesmuligheder. Industrihavnen ved Avedøre var nødvendig, fordi der var store arealer og gode havnemuligheder.

Han beklagede, at Valbyparken beslaglagde 1,5 km af vandfronten.

Han beklagede, at fredningen af bygninger hindrede modernisering af en del af havnen (Larsens Plads). Over for de fredede pakhuse lå Holmen og



For at formindske den stadige konflikt mellem gennemsejlingen og brotrafikken på tværs af havneløbet sigtede man mod en trafikhavn mod nord og en industrihavn mod syd. Sidstnævnte besejlet syd fra gennem et uddybet sejlløb. Men det er aldrig rigtig blevet til noget.

Det mest grelle eksempel på vanskelighederne i 1950-erne bestod i, at en stor del af nationens landbrugseksport blev bragt ind på kajen foran det kongelige bibliotek for at blive udskibet til England. Endvidere blev en væsentlig del af Hovedstadens sten og grus sejlet nordfra ind gennem Knippelsbro og Langebro for at blive udskibet på Carl Nielsens oplagsplads på Islandsbryggesiden, hvorefter store lastbiler kørte det tilbage til Sjællandssiden over de i forvejen hårdt belastede broer.

spærrede. Hvis Orlogsværftet blev nedlagt, hvordan skulle man så kunne anvende arealet, når man ikke engang kunne få gennembrudt voldene ved Overgaden. De fredede bygninger på Holmen ville sikkert også volde vanskeligheder for en fornuftig udnyttelse.

Efter denne salut var debatten spagfærdig, og indlæggene var spredt over en række delemner: det inddæmmede areal burde ikke bebygges, ikke mere havneudbygning på Islandsbryggesiden, Avedørehavnen til sværindustri med vanddybde i bassiner og nyt sydløb på 7,5m.

P.S.

Skitseforslagets konklusion (side 40) var, at man skulle sigte mod 2 "sække", således at Sydhavnen besejles syd fra helt op til Langebro og Nordhavnen kun til Knippelsbro. Men jeg tror nok, at Egnsplankontoret inderst inde var mest tilbøjelig til at give P.H. ret: "En havn skal sgu ligge ved havet! Opgiv sydhavnen og byg ud mod nordøst".

Hvad havneudbygning angår, er det vel næsten også, hvad der er sket i nyere tid.

DEN KOLLEKTIVE TRAFIK - S-BANER OG SPORVEJE

I 1940 gik privatbilismen helt i stå i Danmark. Biltætheden var på det tidspunkt ca. 1 bil for hver 25 indbyggere. Uanset hvad man troede om efterkrigstidens bilisme (i USA var biltætheden 4 - 5 indbyggere pr. bil), så var der derfor udbredt enighed om, at hele den fremtidige byudvikling måtte ske i nær tilknytning til det kollektive trafiknet: sporveje, busser og S-tog (forstadsbaner og tunnelbaner).

Arbejdsudvalget drøftede i flere omgange den kollektive trafik, DSB forelagde sine udbygningsplaner for S-togene, Københavns kommune redgjorde for mulige forlængelser af sporvejslinierne, og begge parter mødte frem med hver sit tunnelbaneforslag.

Der var også enighed om, at der måtte være en øvre grænse for, hvor lang tid borgerne maksimalt burde tilbringe i de kollektive trafikmidler i bolig-arbejdssted-trafikken daglig.

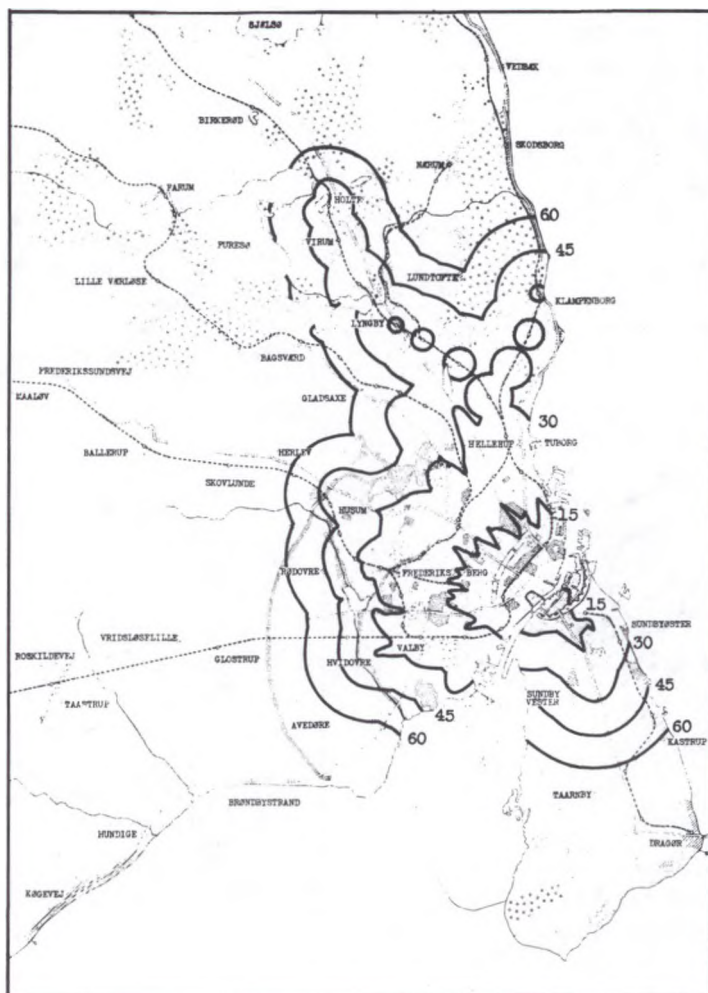
Det var Egnsplankontorets medarbejdere, der udmøntede udbygningsplanerne og rejsetidskriterierne i et brugbart instrument: rejsetidsisokronerne, der, indtegnet på de topografiske kort, direkte anviste hvilke arealer der ud fra et trafikalt synspunkt var egnet til forstadsbebyggelse.

Allerede før Egnsplankontorets etablering havde ingeniør Poul Lyager arbejdet med isokronberegninger i Københavns kommunes byplankontor, og da han blev overflyttet, kunne man tyvstarte, så man hurtigt kunne anvende det i egnsplanlægningen.

Hovedforudsætningerne for isokronerne er følgende:

Den maksimale rejsetid fra den yderste forstadsbebyggelse til centrum måtte højst være 45 min. I rejsetiden indregnedes 5 min. gang i city. I yderområderne regnedes der med max. 5 min. gang til sporvejsendestationerne og max. 15 min. gang til S-stationerne.

Rejsetidsisokroner, beregnet ved planlægningens start i 1945. Isokronerne for S-banerne til Klampenborg og Holte viser klart, hvilke muligheder et S-banenet for hele egnen vil give for rejsetiden med den kollektive trafik.



De 45 min. svarede iøvrigt stort set til rejsetiden for de yderste sporvejsudløbere og desuden til Københavns kommunegrænse mod vest.

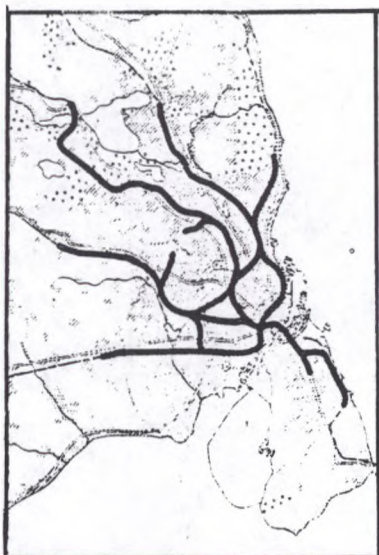
45 min.-isokronen gav samtidig grundlaget for hele den fremtidige egnsplan- og byudviklingsadministration. Man havde allerede Klampenborg- og Holte-banerne. Ved anlæg af nye S-baner til Ballerup, Glostrup-Tåstrup og langs Køgebugt fik man 3 nye fingre, således at fysiognomien blev i orden. Håndfladen var gjort færdig, idet ingen principelt ønskede overfladef trafiklinierne forlænget væsentligt.

Der var nemlig også bred enighed (selv sporvejsdirektøren var næsten enig) om, at Københavns lagvise vækst burde bremses og et andet vækstprincip fastlægges i den kommende egnsplan.

Banechef Engquist redegjorde for DSB's udbygningsplaner i Københavns-egnen. Der regnedes efterhånden med udbygning af ialt 8 bybanelinier: Klampenborg, Holte, Lundtofte, Farum, Ballerup-Måløv, Glostrup-Tåstrup, Køgebugt og Amager. På grund af uenigheden mellem DSB og sporvejene om tunnelbaner måtte man på illustrationerne i skitseforslaget anbringe en slags figenblad over Københavns kommune: omegnsbanerne hertil og ikke længere!

Ved at kombinere omegnsbanernes udbygningsplaner med rejsetidsisokronerne nåede Egnsplankontoret frem til, at der i forhold til 1945-folketallet på 1.1 mill. ville være plads til en tilvækst på 200.000 på kort sigt (1960) og 400.000 på lang sigt (1980-2000!) indenfor 45 min.- isokronen.

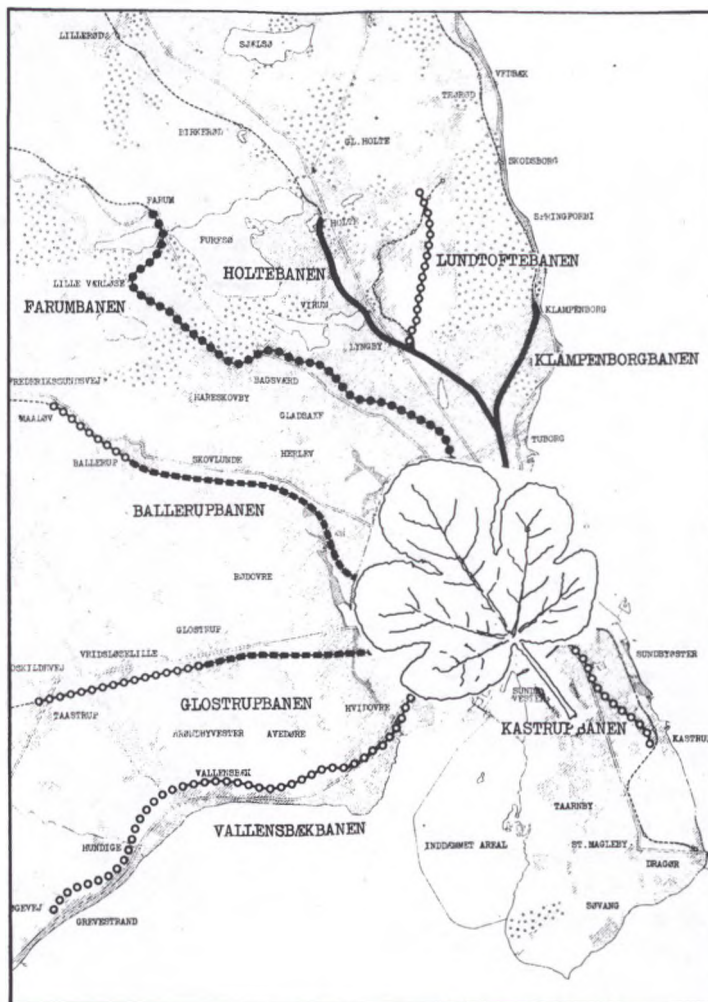
*Fingerplanens S-banenet.
Man måtte - blufærdigt - dække
Københavns kommune med en
slags figenblad, fordi stadsinge-
niøren og DSB ikke kunne blive
enige om tunnelbanenettet.*



*Stadsingeniør O. Forchhammers
forslag til fremtidige bybaner.
Et enkelt net med en simpel indfø-
ring af radialliniærne.*



*DSB's bybaneforslag.
Et stærkt udviklet net, også i de
centrale bydele. Linierne følger ho-
vedfærdselsårerne.*



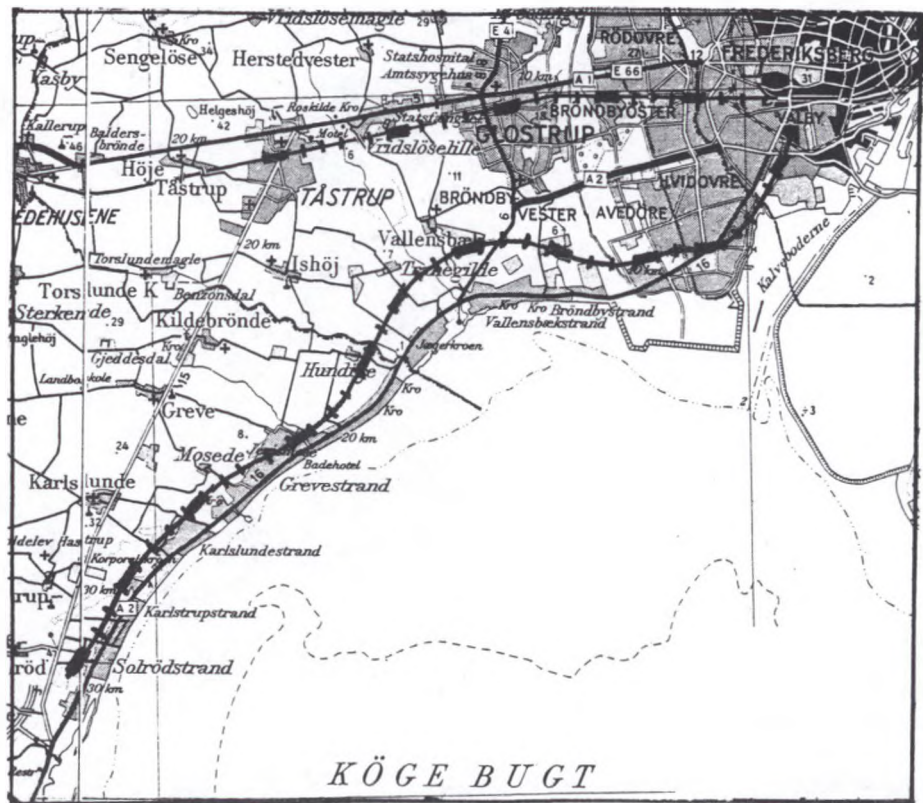
Skitseforslagets S-baner

Gengivelsen bygger på DSB's planer. Klampenborg- og Holtebanerne var i drift før krigen, Ballerup- og Glostrup-banerne var under anlæg, Slangerupbanen var vedtaget elektrificeret til Farum og strækningerne Ballerup-Måløv, Glostrup-Tåstrup, Køgebugtbanen til Vallensbæk samt Lundtoftebanen var foreslået elektrificeret. Endelig viste man den yderste del af Køgebugtbanen som en fremtidig mulighed.

P.S.

På nær Lundtoftebanen og Kastrupbanen er hele dette udbygningsprogram gennemført. Langs med Helsingørvejen kan man endda iagttage flere jernbaneviadukter samt en jernbanebro over Mølleåen. Når banen ikke er bygget færdig, skyldes det følgende: I 1950 skiftede flertallet i Lyngby-Tårnbæk kommune fra et mere end 20-årigt socialdemokratisk styre til de konservative. Omgående begyndte den nye borgmester at arbejde for at få ændret Københavns kommunes byggeplaner på Lundtoftesletten fra etagehuse til haveboliger, hvilket ville give et ringere befolkningsunderlag for S-banen. I 1958 overtog staten dernæst hovedparten af arealerne til den nye Danmarks Tekniske Højskole. Endelig kæmpede Lyngby-Tårnbæk en sej kamp for at bevare den næsten parrallelt løbende Nærumbane. Stadsingeniør Rastrup var direktør. På den baggrund kan man godt forstå, at DSB opgav at gå videre med anlægsarbejderne.

Køgebugtbanen skulle efter loven ende "et sted ved Solrød Strand", angiveligt fordi DSB ikke ville have forringet grundlaget for den eksisterende statsbane fra Roskilde til Køge. Linieføringen blev i forbindelse med Køgebugtplanerne "rettet ud" for at give bedre vilkår for de nye helårsbyer.

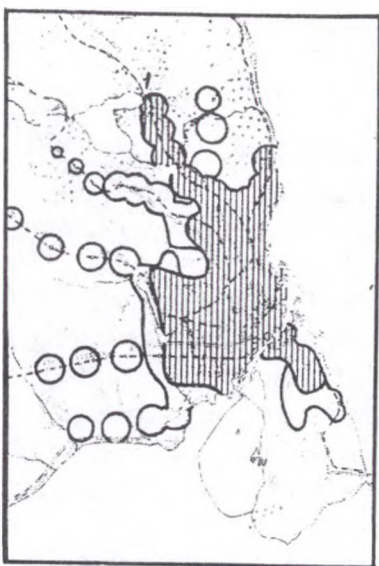


Køgebugtbanen bør have et særligt ord med på vejen. Ved starten af egnsplanarbejdet var den ikke med i DSB-planerne, bl.a. fordi indføringen til København H ansås for at være for kostbar. Imidlertid pressede flere medlemmer, bl.a. højesteretsdommer Lett og Blixencrone-Møller, på for at få den fastlagt af hensyn til at åbne Køgebugtkysten for københavnerne udflugts trafik, og Egnsplankontoret tillige, fordi banen ville give store nye byggemuligheder i kystnære områder, noget som ellers kun var forbeholdt nordegnens byområder.

Resultatet blev, at DSB og Egnsplankontoret i fælleskab udpegede en bane-tracé og 18. juni 1948, 7 måneder efter skitseforslagets offentliggørelse, gennemførtes lov nr. 284 om bemyndigelse for DSB til at ekspropriere arealer til en S-bane fra København til et sted ved Solrød Strand. Banens linieføring blev bestemt af to hensyn: 1. stationerne så tæt på kysten som muligt af hensyn til udflugts trafikken, 2. strækningerne mellem stationerne så langt fra kysten som muligt for at få plads til megen kystnær bebyggelse.

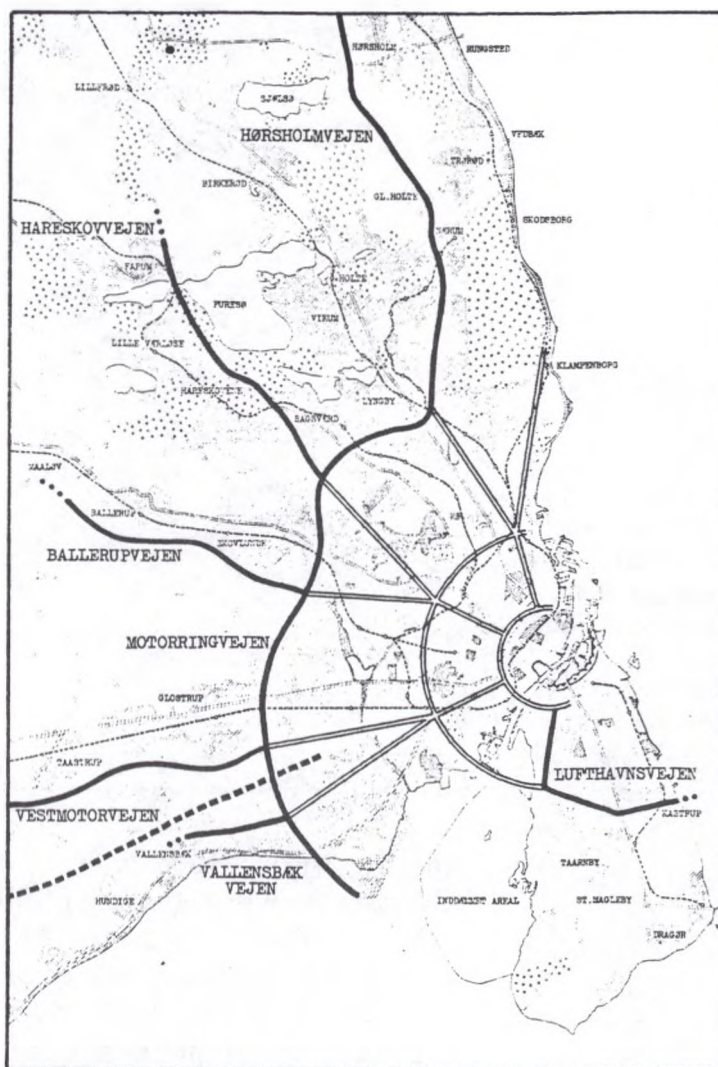
P.S.

Fastlæggelse af nye byområder omkring S-banerne må siges at være skitseforslagets vigtigste betydning. Rejsetidskriterierne gav efterfølgende zonomyndighederne et effektivt instrument til at slå kommunerne oven i hovedet med, når de kom med arealer, der lå for langt væk fra trafikmidlerne. Samtidig gav DSB's udbygningsplaner med omtrentlige anlægstidspunkter mulighed for en klar etapedeling i byudbygningen. F.eks. kunne Køgebugtområdet, Måløv, Farum m.v. lægges på is, indtil S-baneanlæggene var nærmere forestående. Det betød selvsagt en hurtigere udbygning af de allerede trafikbetjente byarealer.



Skitseforslagets udvidelse af det trafikbetjente område. "Bykagens" udvidelse er kun beskeden (Vestegnen og Amager), muligjort ved forlængelse af sporvejene.

*Skitseforslagets net af motorveje og motorgader.
Her turde man nok vise, at nettet også skulle dække Københavns kommune, selv om det var vist rent skematisk.
Jeg tror heller ikke, at der var et eneste medlem af arbejdsudvalget, der troede på det, bortset måske fra Steen Eiler.
Lufthavnsvejen er antydnet forlænget til Malmø.*



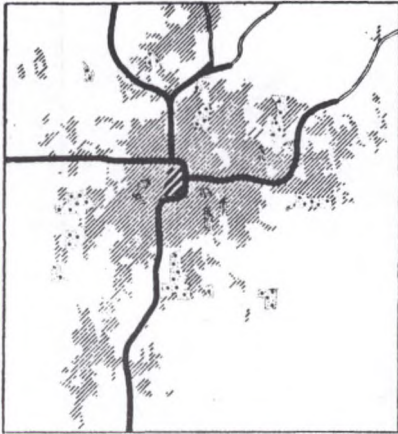
DEN INDIVIDUELLE TRAFIK - BILVEJE OG GADER

Fra den tyske besættelsesmagt havde man "arvet" Fugleflugtslinien: Hørsholmvejen, Motorringvejen, Vestmotorvejen til Rødby-Puttgarten og videre ned i det tredje rige. (Hørsholmvejen, idag Helsingørmotorvejen, var dog fastlagt før krigen).

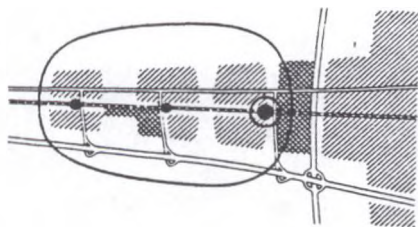
Den endelige linieføring for Vestmotorvejen blev fastlagt sommeren 1945. Den udgik fra Hvidovre og lå midt imellem Roskildevej og Køgevejen, altså midt i Egnsplanskitsens grønne kile. Mens de overordnede vejplanlæggere lagde vægt på at få et motorvejnet beregnet til fjerntrafikken, argumenterede egnsplankfolkene for, at disse kostbare vejanlæg måtte udnyttes også til lokaltrafikken over længere strækninger indenfor byområdet. Med andre ord, der var ikke fjerntrafik nok til den store kapacitet.

Man kunne dog ikke undlade at vise Vestmotorvejen (punktret) i skitseforslagets bilvejsystem, men fra Motorringvejen og udefter viste man, at hver finger burde have hver sin motorvej og altså Tåstrup-fingeren og Køgebugt-fingeren hver sin.

Inden for Motorringvejen angav man skematisk et system af motorgader med to ringgader, hvor den inderste næsten svarer til Søringen.



Bilvejssystem i Atlanta, USA 1940. Tegningen er medtaget for at vise, at bilgadenettet bør føres helt ind til city (mørk skraveret), fordi "trafikbevægelserne til og fra city er langt de største i byen".



Fingerplanens "idealfinger" med S-banen midt i bebyggelsen og motorvejen med stikveje til stationscentrene i kanten. Ved "roden" af fingeren løber Motorringvejen gennem de større arealer.

Hele grundlaget for særlige bilgader og bilveje fremskaffedes hovedsagelig ad litterær vej.

Det var især Anders Nyvig, som kastede sig over disse afsnit i skitseforslaget. Han havde aldrig set en bilgade "live" og næppe heller en motorvej. Som nævnt var der ikke arbejdet med vejanlæg kun for biler her i landet - ja, vejlovgivningen på området var så svag, at der ikke var hjemmel for at hindre facadebebyggelse med udkørsler, selv langs de største landeveje.

Under arbejdet med disse afsnit i skitseforslaget vil jeg anføre en episode der illustrerer Peter Bredsdorffs eminente evner som manipulator:

1. Midt i kilen mellem Tåstrup- og Køgebugt-fingeren havde man som nævnt den "nedarvede" Vestmotorvej beregnet for fjerntrafik. Den ville Egnsplankontoret gerne have erstattet af motorveje langs hver af fingrene, akkurat som angivet på idealdiagrammet for en finger. Disse to motorveje skulle, foruden fjerntrafikken, også dække nærtrafikken fra stationsområderne ind mod bymidten.

2. Peter satte mig til at tegne et diagram med Vestmotorvejen som vedtaget og med en række stikveje fra de enkelte stationsområder langs Tåstrup- og Køgebugt-banen til Vestmotorvejen.

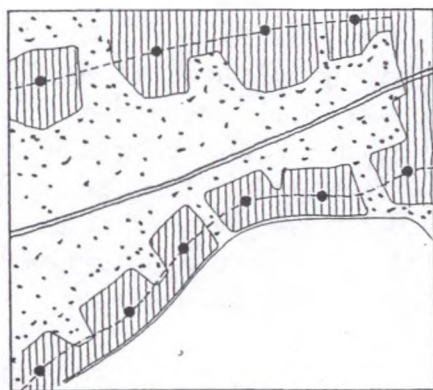
Denne skitse havde vi så med til forhandlingen med amtsvejsinspektør Valeur-Meller.

3. Valeur-Meller reagerede som forudsat af Peter. Han sagde, at det var fjollet med alle de stikveje til motorvejen. Hvis man vippede dem ind langs fingrenes bebyggelser, havde man en aflastningsvej langs hver finger, og det ville være lige så billigt eller billigere end en motorvej med stikveje.

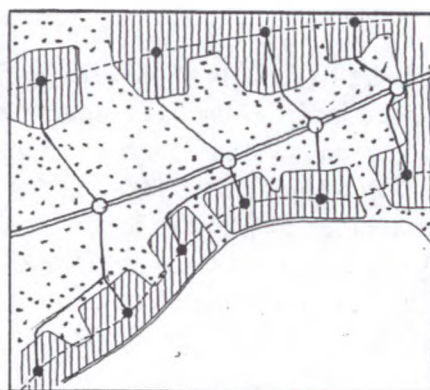
P.S.

Peters taktik var selvfølgelig, at det skulle fremtræde som amtsvejsinspektørens forslag og ikke en ide fra det unge Egnsplankontor. Og ganske rigtig: idag har vi en Holbækmotorvej og en Sydmotorvej, planlagt og gennemført af et motorvejskontor, men fostret af Københavns amtsvejsinspektør. Og hændelsesforløbet er typisk for Peter.

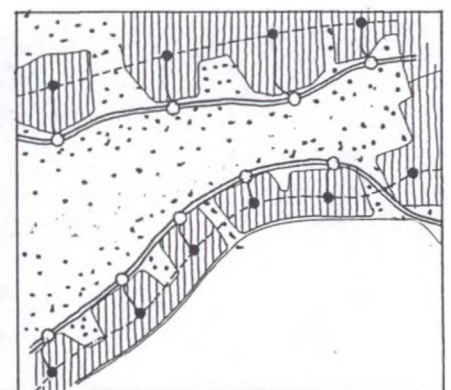
For ham var resultatet det afgørende. Han var revnende ligeglad med, hvem der kom med de gode ideer, og også med hvem der fik æren af dem, bare de kunne bæres igennem.



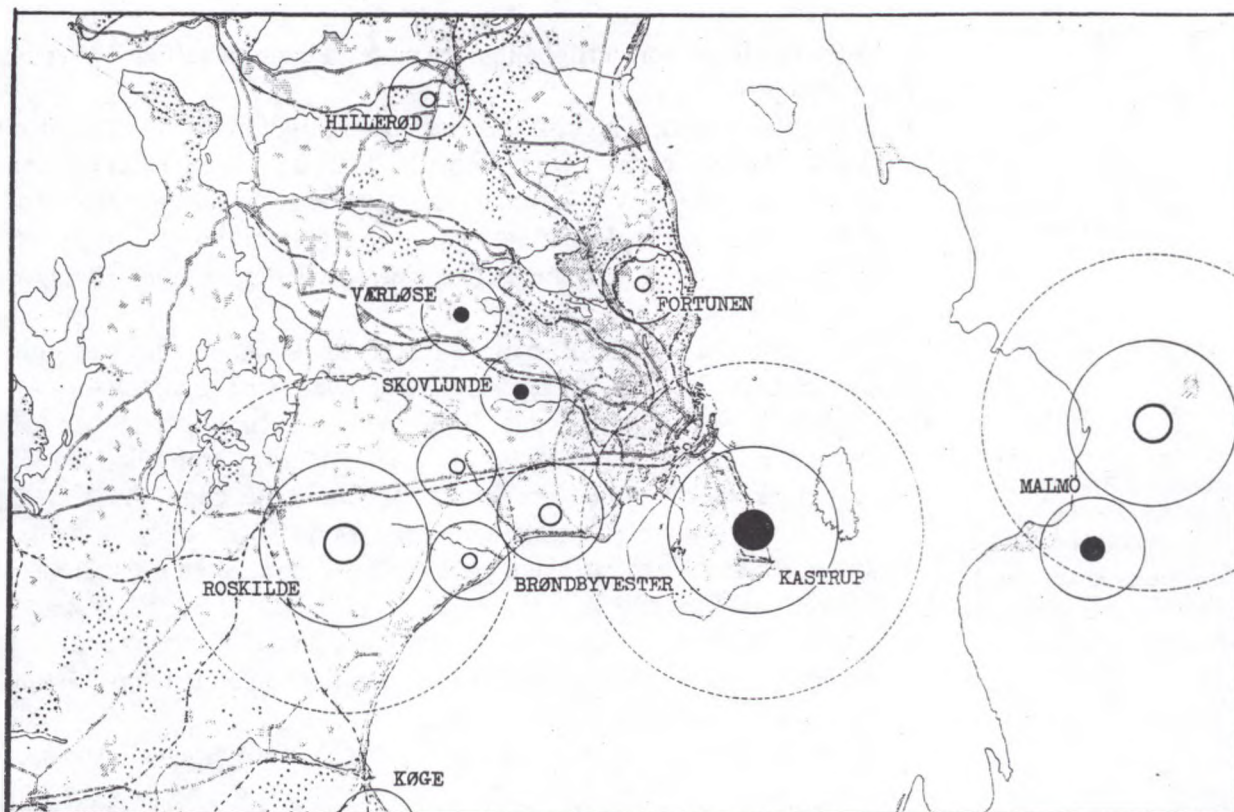
Vestmotorvejen



Vestmotorvejen med stikveje



En motorvej langs hver finger. (Egnsplankontorets skitse, Valeur-Mellers forslag).



● Eksisterende Stor-Lufthavn ● Eksisterende Lufthavn ● Eksisterende Flyveplads ○ Evt. fremtidig Stor-Lufthavn ○ Projekteret Lufthavn ○ Foreslaet Flyveplads
 Eksisterende og foreslaede Flyvepladser i Københavnsøgnen 1:500.000

SAS blev først dannet i 1950, så det var indtil da Det Danske Luftfartsselskab, der stod for den civile flyvning i samarbejde med Europas øvrige luftfartsselskaber. Rutenettet blev hurtigt meget omfattende, ikke mindst fordi krigens store flyvepotentiale pludselig var til rådighed for den civile flyvning. Malmø's nye storlufthavn blev ikke den viste, men Sturup 35 km øst for byen.

ANDRE EMNER I ARBEJDSUDVALGET

Arbejdsudvalget drøftede i december 1945 fremtidige lufthavne i Københavns-egnen. Den civile flyvning var ved at komme igang igen, og da disse anlæg er meget arealkrævende, var det naturligt, at man ofrede sagen en del tid.

Der var enighed om, at Kastrup skulle udvikle sig til en storlufthavn. Herudover ville man sikre areal til en række mindre specialflyvepladser til undervisningsflyvning, skole- og sportsflyvning m.v. Endelig pegede man på areal til en supplerende storlufthavn.

P.S.

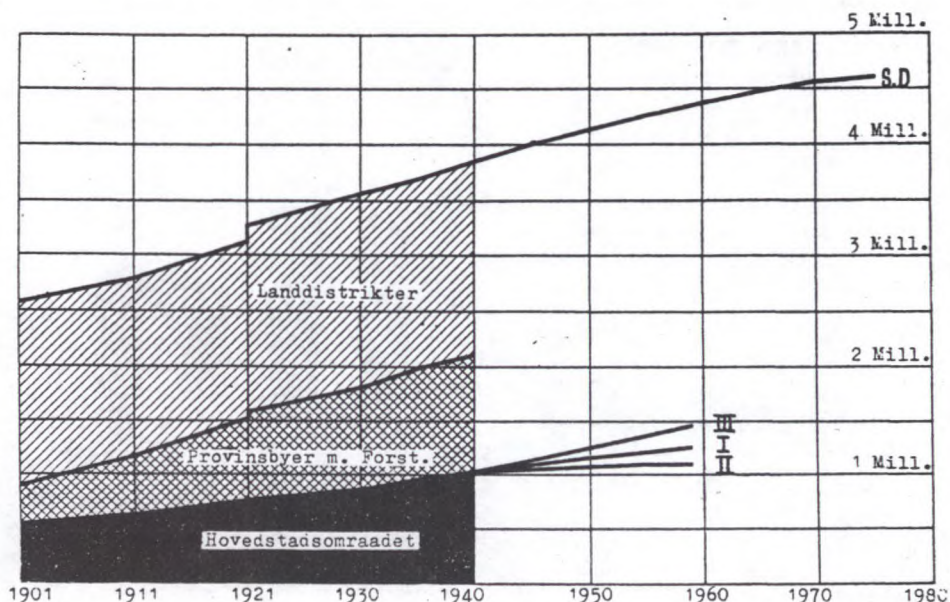
En mindre flyveplads til provins- og fragtflyvning ved Brøndbyvester, som navnlig Københavns kommune var fortalere for, blev hurtigt opgivet. Endvidere opgav man senere en sportsflyveplads ved Fortunen og andre pladser ved Hundige og Tåstrup. Værløse er forblevet lukket militærbase. Derimod fik man Skovlunde som skole- og sportsflyveplads (senere nedlagt). Og lufthavnen ved Tune (Roskilde) må siges at svare til placeringen af egnsplanskitsens supplerende storlufthavn, og er da også anlagt som aflastning for Kastrup.

Byggemuligheder i Københavns-egnen

I marts 1946 forelå en redegørelse fra Egnsplankontoret om de fremtidige

Folketallet i Danmark 1901 - 40
fordelt paa Landets Hoveddele.

I, II og III viser de tre Antagelser for Hovedstadsområdet iflg. Statistisk Kontors Prognose, mens S.D. viser Statistisk Departements Prognose for hele Landet - i begge Tilfælde med 1940-Tællingen som Udgangspunkt. (De senere opgjorte 1945-Tal er vist som Punkter. Hovedstadsområdets Tal for 1945 svarede til Antagelse I)



*Folketallet i Danmark 1901 - 40
fordelt på landets hoveddele.*

*Prognoseteknikken var ret sen-
drægtig. Statistisk departement
foretog fremskrivning på basis af
folketællinger hvert 5. år og prog-
nosen fremkom først 2 - 3 år efter
folketællingen.*

*Egnsplankontoret (og Københavns
statistiske kontor, der lavede de lo-
kale fremskrivninger) kunne ikke
vente på, at statistisk departement
fremkom med en ny prognose ba-
seret på 1945-folketællingen.*

*Derfor fik den "gamle" prognose et
par kommentarer med på vejen, i-
det man kunne konstatere, at væ-
sentlige forudsætninger m.h.t. fød-
selstal m.v. afgørende var ændret.
Og så anførte man, at det iøvrigt
ikke havde så stor betydning!*

byggemuligheder med hensyn til boligbyggeriet. Jeg har ikke kunnet finde et eksemplar af denne redegørelse, men af debatten i arbejdsudvalget fremgår det, at nogle meget væsentlige problemer for egnsplanen har været oppe og vende.

Således fremhævede Steen Eiler, at Egnsplanudvalgets første opgave må være at få tilvejebragt lovhjemmel til at hindre udstykning og bymæssig bebyggelse på steder, hvor det er uønsket. (Hjemmelen kom med zonenlovgivningen i 1949).

Højesteretsdommer Lett kunne, udover det mere akademiske og teoretiske, ønske sig noget mere konkret, et kort der viste: hvor er der allerede bygget? hvor er der præjudiceret til bebyggelse? hvor er der allerede sikret friholdte arealer? og hvor ønsker udvalget yderligere friholdelse for bebyggelse?

Bredsdorff måtte forsvare sig med, at et sådan kort allerede var i arbejde (og så måtte vi hurtigt igang med det!).

Lett spurgte så til Køgebugtbanen. Hans synspunkt var, at den brede befolkning satte stor pris på Køgebugtkysten. Banen burde derfor kunne bære såvel udflugtstrafik som trafik til nye helårsboliger. Han mente derfor, at denne S-bane langs kysten ikke alene kan afgøres ud fra, hvad der er billigst for DSB.

Steen Eiler fastslog endnu engang, at der var enighed om at søge den ringformede vækst standset. Han fremhævede, at man måtte kunne friholde arealer mellem bebyggelserne (fingrene), således at der ikke bliver stor afstand fra boligerne til det åbne landbrugsland.

Steen Eiler sluttede dette møde med at fastslå, at der i udvalget var enighed om, at man burde fremme byens vækst i stjerneform, samt at spørgsmålet om friholdelse af arealer for bebyggelse hurtigt måtte tages op til drøftelse. Og så holdt arbejdsudvalget mødepause i 9 mdr.

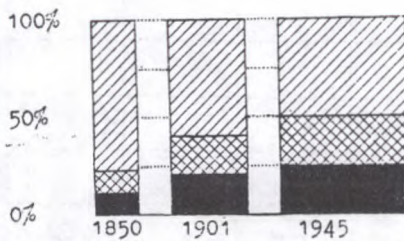
Arbejdet med skitseforslaget

Steen Eiler begrundede ved det næste møde i december 1946 den lange pause med, at det var nødvendigt at få udarbejdet et samlet skitseforslag,

Hvordan skal man kvæle Storbyernes Vækst?

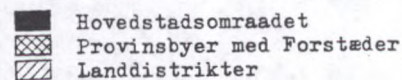
Det socialpolitiske Møde paa Hindsøvej drøfter Storby-Problemer

D

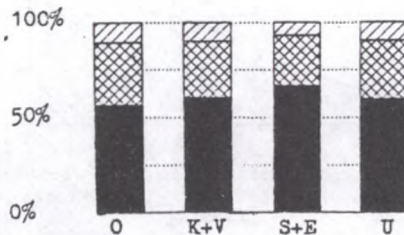
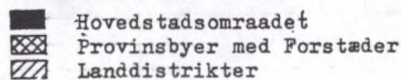


København rummer Halvdelen af Danmarks Bybefolkning

Procentvis Fordeling af Befolkningen paa Landets Hoveddele.



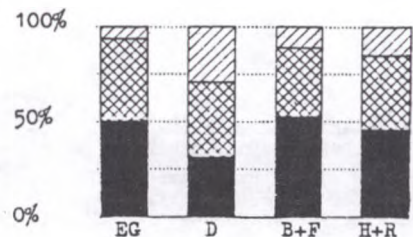
KØBENHAVN OG DANMARK



København, Danmarks Administrations- og Kulturcenter

% Fordeling paa Landets Hoveddele af samtl. Beskæftigede ved:

- (O) Offl. Admin., Retsvæsen, Politi, Hær & Flaade,
- (K+V) Kunst og Videnskab,
- (S+E) Sagførere og Ejendomshand.
- (U) Teater, Film og Sport.



København, Danmarks Forretningscenter

% Fordeling paa Landets Hoveddele af samtl. Beskæftigede ved:

- (EG) En Gros Handel,
- (D) Detailhandel,
- (B+F) Bank- og Forsikringsvæsen,
- (H+R) Hotel- og Restaurationsv.

Hovedparten af arbejdsudvalgets medlemmer interesserede sig ikke ret meget for de mere teoretiske forudsætninger for planlægningsarbejdet. Men flere af mine medstuderende på akademiet betragtede store dele af skitsen som en ren lærebog i bl.a. grafisk fremstilling af statistisk materiale.

for at kunne få de principielle synspunkter afprøvet på en helhedsplan. Selv om skitseforslaget skulle ændres i bund og grund, var det alligevel det bedste grundlag for arbejdsudvalgets drøftelser. Han oplyste, at skitseforslaget "var næsten færdigt", men arbejdsudvalget fik ikke noget at se ved denne lejlighed. Derimod drøftede man nogle væsentlige forudsætninger for skitseforslaget.

Egnsplankontorets redegørelse, som Peter Bredsdorff gennemgik, behandlede følgende emner:

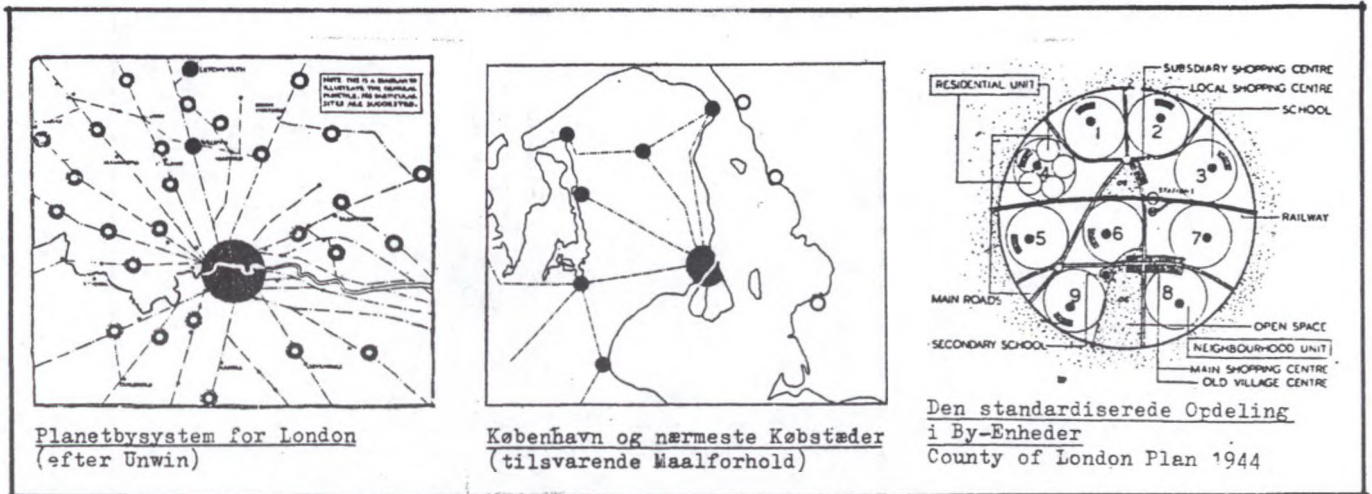
1. Er København for stor ?
2. Kan byens vækst standses ?
3. Faktorer, som påvirker byens vækst
4. Undersøgelse af den sandsynlige erhvervsmæssige udvikling
5. Statistisk kontors folketalsberegning
6. Hvor stor en fremtidig befolkning skal der regnes med i planlægningen ?

(Redegørelsen indgår i store træk i skitseforslaget 1. del, forudsætningsafsnittet). Ved decembermødet nåede man kun at drøfte industriens fremtid i egnen. Det var igen Munck fra Industrirådet, der førte an. Men Egnsplankontoret havde fornuftigt nok forelagt teksten for ham forud for mødet, således at hans væsentligste indvendinger var elimineret.

GENERALDEBATTEN OM SKITSEFORSLAGET

Arbejdsudvalget havde et flittigt første halvår i 1947 med møder 7. jan., 25. febr., 25. marts, 23. maj og 20. juni, derudover et plenummøde 29. maj.

Drøftelserne på disse møder om den egentlige egnsplanbetænkning fandt



Også diskussionerne, om hvilken bytype man skulle "vælge", optog medarbejderne meget. Og man studerede ikke alene engelske, men også kontinentale byers planlægning og sammenlignede den med Københavnske forhold. Ingen af arbejdsudvalgets menige medlemmer ytrede sig i disse spørgsmål bortset fra stadsarkitekten, som tidligt gik ind for "Stjerneby"-formen.

sted på baggrund af korte notater fra Egnsplankontoret. Drøftelserne afspejler den store spredning i synspunkter, faglig og "politisk" baggrund, som medlemmerne besad.

Men både Bjerregaard fra Københavns kommune, sporvejsdirektøren og DSB's overingeniør advarede mod for megen fordybelse i videnskabelige principper. Heroverfor måtte Steen Eiler fremhæve, at bysamfundet også måtte ses fra mere principielle synspunkter.

Stadsingeniør Forchhammer kom her Steen Eiler til assistance med et kort byplanteoretisk indlæg, hvor han ønskede bylivet som mere end blot et sted at bo. Der var mange krav og behov, der skulle dækkes, f.eks. centerdannelser med offentlige institutioner og fællesanlæg. Han efterlyste en stillingtagen til, hvor de "ideale" byenheder kunne placeres.

Ved mødet den 25. marts

skulle man drøfte de principielle synspunkter, der kredser om den mere kreative side af planlægningen.

1. Hvilke opgaver bør være bestemmende for planlægningen ?
2. Hvilken bytype bør man tilstræbe ?
3. Koncentration eller decentralisation ?
4. "Recentralisation", byenheder og lokale centre
5. Erhvervsområdernes placering
7. Byen som miljø.

Redegørelsen var ledsaget af 3 diagrammer.

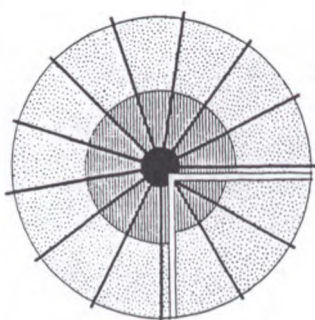
Det kom der nu ikke megen debat ud af. Selv om Steen Eiler og Peter Bredsdorff prøvede at få debatten op på et højere plan, endte den snart i en diskussion om kloakmodne arealer.

Peter Bredsdorff afrundede (lettere opgivende) diskussionen med at understrege, at det næppe var påkrævet, at man bestræbte sig for at tilvejebringe enighed i udvalget om skitseplanen, før den havde været ude hos kommuner og myndigheder i egnen.

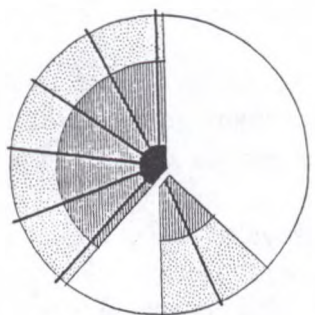
Mødet den 23. maj.

9 dage før dette møde havde arbejdsudvalget modtaget "Skitseforslag til en egnspan for Storkøbenhavn".

Steen Eiler indledte med at erindre om, at København kun havde ca. 120°



Byudvidelse over 360°

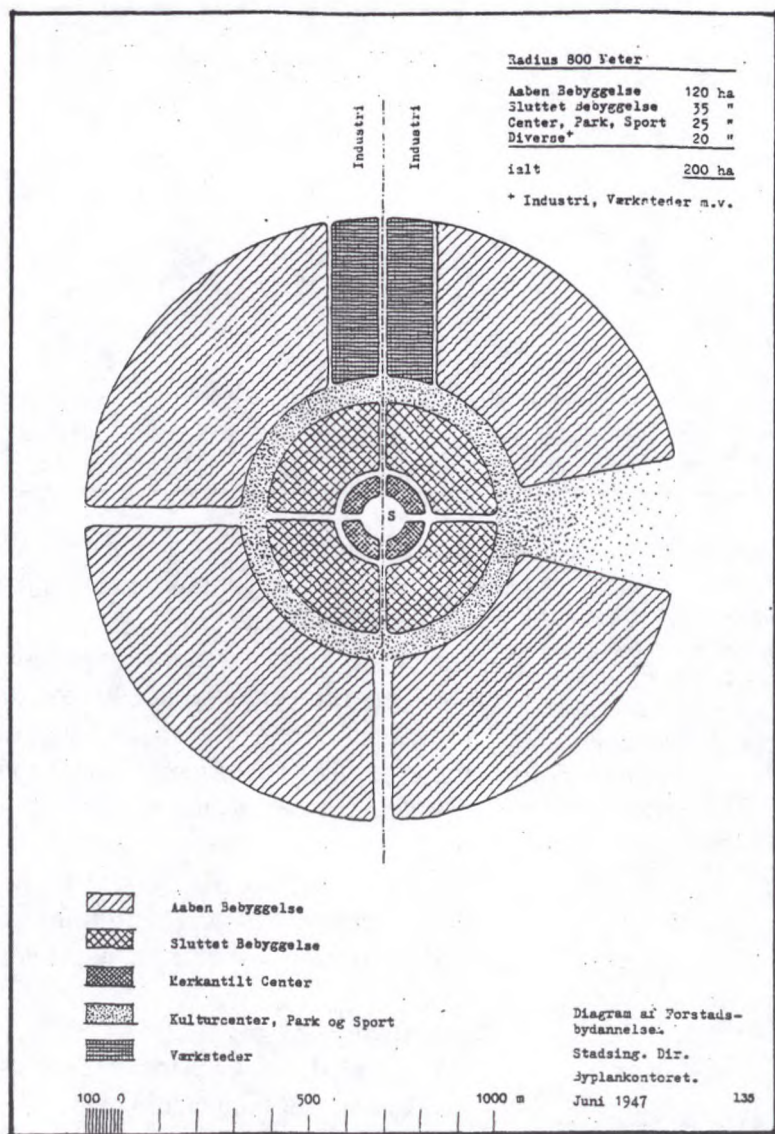


- samme udvidelse over 120°.

Stadsingeniør Forchhammer fremhævede gang på gang ønsket om at få indarbejdet et forslag til en ideal forstadsdannelse i Egnspanen.

I juni fremkom et konkret diagram for en by på 200 ha, ca. 1,5 km i diameter. På det tidspunkt var Egnspankontorets arbejde så langt fremme, at det ikke kunne indgå i planerne.

Det kom Steen Eiler og Peter let om ved, idet de henviste til, at skitseforslaget netop skulle udsendes til debat, og at de ville betragte Forchhammers forslag som det første, værdifulde indlæg i debatten.



af kompasset til at udvide sig på, modsat de fleste centerbyer, der havde op til 360°. Det gav i København relativt store afstande fra centrum til de yderste forstæder.

Sporvejsdirektør Juel-Hansen åbnede ballet negativt: værket skulle beskæres og gøres lettere tilgængeligt, der skulle fjernes udtryk om sporveje o. lign, som han ikke kunne tiltræde. De blå sider var for omstændelige. Bilerne ville kræve gadeudvidelser, og så ville der også blive plads til sporgognene o.s.v. o.s.v.

Stadsingeniør Forchhammer derimod indledte med at anerkende det store arbejde, der var nedlagt i skitseforslaget - MEN betænkningen burde bearbejdes af arbejdsudvalget inden den blev udsendt - den var jo ikke udtryk for arbejdsudvalgets synspunkter.

Han fandt de teoretiske betragtninger og forundersøgelserne særligt værdifulde, mens planlægningen var af mere tvivlsom værdi. Der var ikke taget nok hensyn til realiteterne. Således var Vestmotorvejen erstattet af to udfaldsveje mod vest. Det kunne ikke tiltrædes. Fremsatte ønsket om at få en ideal bystørrelse på 10-20.000 indbyggere indarbejdet som enheder i for-

slaget, (der var idealbyen igen!). Han henviste her til Brøndbyøster-syd planerne.

Stadsingeniør Rastrup fandt, at der var urealistiske træk ved planerne. Man kunne ikke vise grønne områder, hvor der nu er bebyggelse. Ville have Lundtoftebanen længere frem på anlægsprogrammet.

Vejdirektør Bang fastslog, at nye boliger kun burde bygges i tilknytning til S-banerne. Lundtoftebanen måtte vist komme sidst i anlægsprogrammet.

Kommunaldirektør Bjerregaard fandt, at foreslaget indeholdt uhyre megen lærdom - MEN hvem henvender den sig til? Betænkningen må omredigeres, opdel stoffet i to og udskyd det tungere stof til bilagene. Gå iøvrigt ikke så meget i detaljer.

Stadsarkitekt Lund: Det var et stort fremskridt, at man nu tilstræbte en planmæssig udbygning af byen. Planen var i dette tilfælde en stjerne, og der var kiler med åbne arealer og det vigtigste: en skelnen mellem hvor der kan bygges, og hvor der ikke bør bygges.

Brøndbybebyggelsen var netop en udvidelse af den bykage, som man ville undgå!

Man kunne da iøvrigt ikke forlænge og forlænge sporvejslinierne, det var utænkeligt at basere byens udvidelse på dette.

Han fandt centerafsnittet ret svagt og med mindre misforståelser, der dog kunne rettes. Butikker bør koncentreres ved stationerne, men sportsanlæg kan ikke ligge centralt. Børneinstitutionerne bør ligge spredt. Havnetrafikken burde ikke intensiveres i den indre del, det ville øge trafikpresset i gaderne og presse den kulturelt værdifulde bebyggelse.

DSB's Thorning Christensen understregede, at trafikafsnittet måtte blive meget væsentligt, skulle bebyggelsen samles om banerne eller skulle den spredes? Ballerup-linien er snart færdig, Glostrup-linien påbegyndt, Slangerup-banen overtages snart af DSB og der skal være 3.-4. spor på Holtebanen.

Man måtte have et stærkt standpunkt og holde fast ved det!

Mente at sporvejenes muligheder var udtømt, mens banernes langt fra var udtømt. Han ønskede koncentration af bebyggelse omkring stationerne.

På Lyngbyarealerne burde bebyggelsen koncentreres omkring de to fremtidige stationer. Det var trist at Brøndbyøster-syd var det eneste sted for en idealby.

Steen Eiler fremhævede påny, at der forelå et koncept, som skulle nærmere bearbejdes. Der var ingen, der ville sporvejene til livs. Man søgte blot at vise, at hvert trafikmiddel har sit arbejdsområde. Han citerede at "sporvejene har mange gode egenskaber, der berettiger dem til en dominerende stilling indenfor det samlede trafiksystem". Mente at der faktisk var enighed om hovedlinierne.

Skitseforslaget var ikke et projekt, snarere en antagelse om, hvor mange indbyggere der kan komme i egnen, og hvor de kan placeres.

Man var enig i, at forslaget burde omredigeres, så man fik en klar deling af stoffet i

1. skitseforslagets hovedtræk og
2. den øvrige begrundelse.

Munck var ikke enig med Lund i, at inderhavnen ikke måtte moderniseres. Juel-Hansen slog igen et slag for sporvejene, specielt hurtigsporveje som

kompromis mellem sporveje og bybaner - som i Stockholm f.eks. Ligningschef K.J. Kristensen ville gerne have noget med om de to byformers økonomi.

Dette var arbejdsudvalgets 1. generaldebat om skitseforslaget.

PLENARMØDET 29. MAJ 1947

Steen Eiler aflagde beretning om arbejdet i arbejdsudvalg og Egnsplankontor, herunder regnskabet, og redegjorde derefter for skitseforslagets hovedtræk (9 sider maskinskrevet). Efter denne redegørelse fremkom der kun to indlæg :

Direktør Ove Larsen, Statens Bygningsdirektorat, udtrykte beundring over, at det på så kort tid lykkedes at samle så stort et materiale og at udarbejde den skitse, der nys var blevet gennemgået. Nu må skitsen ud til kommunerne i egnen for gennem drøftelse og overvejelser at finde frem til, i hvilket omfang man kan få tilslutning til forslagene. Det var vigtigt at finde frem til områder, der bør bebygges, og hvilke rammer man vil arbejde indenfor. Han lagde vægt på, at den nye plan ikke blev en ubrydelig "grundlov", men derimod en rammeplan indenfor hvilken de enkelte kommuner kunne planlægge.

Departementschef J. Højrup, Arbejdsministeriet, erklærede, at selv om han ikke er fagmand på dette område, hørte han på professorens gennemgang af skitseforslaget med stor interesse og tilfredshed. Arbejdsministeriet har som hovedbidragyder en særlig interesse i, at dette arbejde fremmes så hurtigt som muligt, og ministeriet håber stærkt, at det herigennem lykkes at skabe en fællesnævner for de forskellige kommuners interesser. Steen Eiler sluttede mødet med at takke til højre og venstre, også Egnsplankontoret, der havde arbejdet overordentligt stærkt og med megen stor interesse.

ARBEJDSUDVALGSMØDET 20. JUNI 1947

Man var nu nået frem til de sidste drøftelser af det foreliggende skitseforslag. Egnsplankontoret havde haft føling med en række af arbejdsudvalgets medlemmer med henblik på at få rettet forslaget til.

Steen Eiler havde i sit udkast til følgeskrivelse understreget, at arbejdsudvalget ikke har taget stilling til skitsen. Han forestillede sig, at man i arbejdsudvalget først kunne tage standpunkt, når man fra kommuner og andre har fået nærmere oplysninger om "allerede foretagne dispositioner, behov og ønsker".

Forchhammer fremsatte bl.a. forslag til supplerende grønne områder i vest-egnen. Han sagde også, at han måtte gå imod den viste flytning af vestmotorvejen (til to veje langs Tåstrup- og Køgebugt-fingeren). Vestmotorvejen var fastlagt efter lange forhandlinger med store kredse.

Bredsdorff indvendte, at den omstændighed, at mange havde været med til at fastlægge vestmotorvejen, vel ikke var nok til at fastholde beliggenheden, hvis der var fremkommet nye momenter.

minner
 indværelse
 det om li...
 - de... dage
 man til He...
 for... del af
 i...
 i...
 langt...
 her...
 Rekl... af...
 at...
 der...
 selv...
 Systemer...
 & f. eks.)...
 ...

Udsnit af Peter Bredsdorff - manuskript.

Hovedparten af fingerplanens tekst er 1. gang skrevet med denne håndskrift. Få af de øvrige medarbejdere kom med tekster, der umiddelbart kunne indgå i betænkningen.

Der var kun 2-3 personer, der kunne skrive teksten rent - til gengæld hævdede de, at når man først havde vænnet sig til kragetæerne, var det en fornøjelse at skrive efter dem. Dels fordi sproget var godt, dels fordi rettelser var konsekvent og logisk gennemført - ofte i flere farver!

Retskrivningsreformen med likvidation af store bogstaver og "kunde - skulde - vilde" kom i marts 1948. Man drøftede internt, om man allerede i 1947 skulle skrive efter de nye regler, men man turde ikke - det var for nymodens.

Her nyttiggjordes Peters forhåndsmanipulation, idet amtsvejsinspektør Va-leur-Meller bekræftede, at der var ført nye momenter ind i diskussionen om vestmotorvejens beliggenhed, men mente ikke, at man i skitseforslaget skulle vise ændringforslag, dog mest af hensyn til grundspekulationen. Vejdirektøren ville ikke modsætte sig, at man påny drøftede allerede vedtagne vejlinier, han mente dog, at det ikke i første omgang var kommunerne, disse spørgsmål skulle drøftes med.

Efter endnu en række indlæg, konkluderede Steen Eiler, at man ikke kunne nøjes med at bringe de dele af skitseforslaget frem, som der var enighed om. Nogle medlemmer lagde jo vægt på at få ret meget teori, andre ville have positive forslag, én vil nøjes med at få store almindelige hovedtræk, en anden vil have konkrete enkeltheder.

Specielt var der ikke megen enighed om veje, baner og sporveje. Men et skitseforslag uden trafikafsnit var utænkeligt.

Man vedtog, at der i det udsendte forslag skulle tages hensyn til de fremsatte ønsker. Formanden skulle skrive en indledning, der klarlægger hvad man bør lægge i skitseforslaget - og hvad ikke. Forslaget sendes i fortryk til udvalgets medlemmer, inden det går ud til en større kreds.

Og hermed sluttede arbejdsudvalgets behandling af selve "Skitseforslag til egnspan for Storkøbenhavn".

Den endelige redaktion, fremstilling og udsendelse overtog Steen Eiler, Peter Bredsdorff og Egnspankontoret. På sidstnævnte sted var man allerede oppe på de høje nagler !

P.S.

Arbejdsudvalget strejfede kun perifert Københavns-egnens grønne områder. Emnet var tilsyneladende uddebatteret med den grønne betænkning og Statsministeriets efterfølgende fredningsindsats. Der er dog nye momenter, som bør nævnes i forbindelse med skitseforslaget. Det ene er Forchhammers forslag til supplerende grønne områder i nordvestegnen, trykt som bilag til skitsebetænkningen. Det andet er Egnspankontorets forslag til at ændre planerne for en ny vestskov. I de tidligere planer fra den grønne betænkning foreslog man de lave eng- og mosearealer (Sengeløse moserne, Vallensbæk mose m.v.) tilplantet som skov.

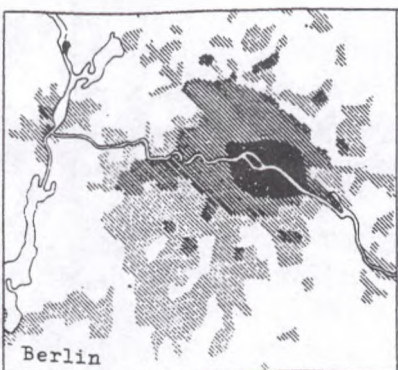
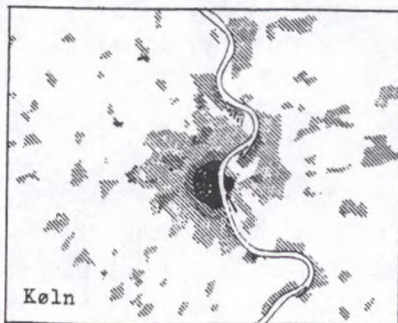
I skitseforslaget ræsonnerede man, at den nye skov burde plantes i tilknytning til de nye bebyggelser, selv om man derved kom ind på værdifuld landbrugs- og gartnerijord. Derfor "bøjede" man skovbæltet mod øst, så det forløb som en skovbræmme på nordsiden af Glostrupfingeren, i princippet som Vestskoven ligger der idag (dog noget nordligere). Endvidere foreslog man en skovbræmme på Amagers vestside ved overgangen til det inddæmmede areal for også at bedre læforholdene på det flade Amager.

Fremstilling af skitseforslaget

Der var på Egnspankontoret indsamlet en enorm mængde stof, langt mere end der skulle bruges ved betænkningen.

Allerede i sommeren 1945 gennemførte man ved hjælp af arkitektstuderende en total rekognoscering af hele planlægningsområdet indtegnet på matrikelkort i 1:4000 m.h.t. udstykning, bebyggelse og anvendelse. På det grundlag kunne man dels ajourføre oversigtskortene for hele egnen

Skitseforslaget bringer kun nogle få af de mange optegninger af alverdens storbyer: Her 3 centralbyer bygget omkring flodløb. Her var det især "vækstlagene" der havde interesse: sort angiver de gamle bykerner, den mørkere skravering liberalismens vækstlag frem til århundredskiftet og den lyse skravering 1900-tallets bebyggelse.



(1:10.000, 1:40.000 og 1:100.000 geodætiske kort), dels kunne man udtegne særlige bebyggelses- og anvendelsesarter (butikker, boliger, gartnerier o.s.v.), og endelig kunne man ved optælling opstille statistikker over disse forhold, ordnet kommunevis.

Det var ellers yderst sparsomt med visualiseringen af plantanker og -forslag under behandlingen i arbejdsudvalget. Det skyldtes først og fremmest tidens primitive reprot teknik. Al tekst blev duplikeret på Mallings gamle hånddrevne duplikator efter at være renskrevet på stencils. Illustrationer måtte lustrykkes og klæbes ind enkeltvis eller heftes bagest. Det betød ikke, at der ikke blev tegnet på Egnsplankontoret. Tværtimod var der ingen grænser for, hvad man optegnede eller omtegnede. Jeg husker bl.a. en spændende arkivkasse med alverdens storbyer, optegnet i ensartede målforhold og med angivelse af vækstlag. Gu' ved hvor den er blevet af! Arkivet fyldte efterhånden flere hundrede arkivkasser. Dertil kom den lette adgang til at anvende Byplanlaboratoriets samlinger. Bladrer man i betænkningen, vil man da også se, hvor stor spredning der er i illustrationernes stofområde, og man vil bemærke, at der næsten overalt er tale om "nye" originalillustrationer. Foruden et halvthundrede oversigtskort er der et hav af små margenillustrationer. Man fornemmer at Peter (og Steen Eiler) i høj grad har været vant til at lade deres ord ledsage af illustrationer (lysbilleder) ved forelæsninger og foredrag.

På basis af de ajourførte kort optegnede teknisk fuldmægtig O.E. Christensen skeletkort i 1:40.000 over hele egnen. Han var manden, der kunne skraverer en hel m² med "kniv og gaffel", d.v.s. hovedlineal og ridsefjer, så det fuldstændigt lignede nutidens letrasetskraveringer, lavet på maskine. Disse grundkort blev så brugt i betænkninger, nedfotograferet til 1:200000 som klummestore illustrationer eller 1:500000 som margenillustrationer.

Reprot teknikken

På et relativt tidligt tidspunkt (1946?) besluttede man, at skitseforslaget skulle "trykkes som manuskript". Det var taktisk motiveret: det skulle fremtræde som en foreløbig plan, der kunne rettes i inden den endelige vedtagelse. Det har formentlig gjort fremstillingen og trykningen 2-3 gange så dyr, som hvis man havde ladet Hendriksens atelier og Bianco Luno's bogtrykkeri stå for fremstillingen af et smukt stykke bogarbejde. Nu blev det forkontoret, der stod for udskrivningen af teksten på en nyindkøbt Olivetti, og arkitekter og tegnere, der stod for ombrydning med at klippe-klistre tekstspalter, illustrationer o.s.v. Opklæbningen skete på hammerpapir i 5/4 størrelse. Tutein & Koch nedfotograferede derefter siderne til 4/4 negativer og fremstillede zinktrykplader - ikke noget med offsetteknik her! Papiret var almindelig trykpapir, trykkeren oversjaskede hvert færdigtrykte ark med talkum, så det i starten ikke var nogen rar tryksag at stå med. (Man kunne iøvrigt i de vareknappe efterkrigsår ikke hurtigt nok skaffe tilstrækkeligt med papir til trykningen. Derved fik man endnu en god undskyldning for forsinkelsen).

Offentliggørelsen

Bogbindingen indskrænkede sig til en metalspiral som ryg, og omslaget noget gråt karton, for dog at give tryksagen en vis stivhed.

Omslaget til værket.

Typografien blev fremstillet i hånden med Redis-pen, man skulle ikke tage fejl af, at der var tale om en "foreløbig udgave, trykt som manuskript".



Første oplag var 1.000 ekspl., men ret hurtigt måtte man trykke et nyt oplag af samme størrelse. Bogen blev udsendt til pressen, kommuner, andre myndigheder m.fl. i begyndelsen af 1948 og der blev 19. januar holdt pressemøde med uddeling af særligt fremstillede "avis-venlige" illustrationer. Af de foreliggende udklip fra 1948 har jeg nu ikke fundet ret mange. I det hele taget er omtalen af skitsen ret sparsom og tilfældig - den overskrift som jeg selv husker bedst, har jeg heller ikke kunne finde i udklipbunken. Det var Berlingereren, der på forsiden med store bogstaver skrev: "Krans af flyvepladser omkring København". Nu havde en stor forsamling af velmenende planlæggere i årevis beskæftiget sig med alt, hvad der efter deres opfattelse skulle til for at forbedre Københavnernes trivsel i det storkøbenhavnske bysamfund, og så var det flyvepladserne, der åbenbart skulle sælge planen - i alle tilfælde i den berlingske læserkreds.

Når dagspressen i de dage var sparsom med omtale, skyldtes det nu også, at Hovedstadskommissionen i første halvdel af 1948 udsendte sin hovedbetænkning med forslag om store indlemmelser af omegnskommuner i København. Det var der virkelig "politik i", i modsætning til fingerplanen, der åbenbart var så velfunderet på klare argumenter, at Ekstrabladet 19.1 kunne skrive at man næppe kan forvente "større uenighed i de afsluttende forhandlinger og derfor nok kan betragte skitseforlaget som en omtrent endelig afgørelse".

Det kan man just ikke sige om Hovedstadskommissionens forslag!

ALBERTSLUND

var en af de sager som optog Egnsplankontoret i 48-49. Albertslund var en stor Landbrugs-ejendom syd for Roskildebanen ud for Vridsløselille trinbræt i Herstedernes kommune. Nord for trinbrættet lå stats-fængslet. DSB ville gerne have trinbrættet omdannet til en moderne S-banestation når banen skulle elektrificeres. Men de havde gjort regning uden Landbrugsministeriet/Landbohøjskolen. Staten havde nemlig erhvervet Albertslund for at bygge store drivhusanlæg til deres gartneriforsøg - og man var tilsyneladende ikke til at rokke. DSB var derfor stemt for at "springe over" Vridsløselille. På Egnsplankontoret skitserede vi på den mulighed, at bygge to stationer mellem Glostrup og Tåstrup, men det var meget svært at få noget fornuftigt ud af denne løsning, der var ikke plads til to stationsoplande. Kommunen, boligministeriet og egnsplankfolkene pressede imidlertid tilsidst Landbrugsministeriet til at flytte deres gartnerianlæg "længere ud på landet" (nord for Tåstrup), og Herstedernes kommune kunne derpå erhverve Albertslund til et nyt stationsopland. Og her fik vi så Fingerplanens første nye "idealby-enhed" opbygget på bar mark omkring en S-banestation - og ved skøbnens fornøjelige spil blev det Peter Bredsdorff, der sammen med arkitekt Knud Svensson og Ole Nørgård stod for den overordnede byplan for den nye by med omgivende landskab, mens Steen Eiler blev arkitekt på de første etagehuse i byen.

Egnsplankontoret havde arbejdet virkelig hårdt op til nytår 1948. Det var kun klaret, fordi man havde nem adgang til ferietabletter (mecodrin, amfetamin m.v.). I starten kunne de fås i håndkøb, senere var der læger i de "omkringliggende" familier, der nok ville give recepter, når det var nødvendigt med natteræs.

Steen Eiler og Peter Bredsdorff fremskaffede nu tilsagn om fortsat økonomisk tilskud, for at man i løbet af 2 år kunne "gøre arbejdet færdigt", dvs. fremkomme med en egentlig egnspan.

1948 blev brugt til, sammen med medarbejdere fra den kommitterede (samordningsudvalgets sekretariat), at forhandle dels med alle berørte kommuners og amters teknikere om den endelige udformning af forslaget, dels med andre myndigheder om specielle forhold. Endvidere blev der foretaget en række specialundersøgelser (befolkningsudvikling og -fordeling, prognoser for trafik på udfaldsveje og aflastningsveje, om byenheder, om sommerhuse og kolonihaver m.v.)

Første halvdel af 1949 blev så brugt til, at arbejdsudvalget gennemgik det indsamlede materiale, ordnet "finger for finger".

Ved det første møde (1.2.49) brokkede Bjerregaard og Forchhammer sig over, at skitseforslaget var udsendt. Førstnævnte var utilfreds med den præcise afgrænsning af byggeområderne (Brøndbyøster-syd) og sidstnævnte oplyste, at forslaget nu blev brugt som våben mod Københavns kommune.

Steen Eiler afviste indvendingerne - man kunne ikke i et sådan udvalg forvente enighed, og ingen, der læste forordet, kunne få det indtryk, at udvalget enigt stod bag det.

Rastrup, Lyngby, fortrød, at han havde stemt for offentliggørelse.

Derefter gik man over til at drøfte Køgebugt-fingeren, og disse drøftelser fortsattes på næste møde den 21.2.49. Der var rigtig gang i den: Vestmotorvej/aflastningsveje, S-banen som udflugtsbane/forstadsbane, Brøndbyøster-syd.

Inden Forchhammer forlod dette møde fyrede han af, at Egnsplankontoret ikke måtte optræde som myndighed til bekæmpelse af Københavns kommune! Det var Boligministeriet, der havde henvist til fingerplanen i Brøndbyøster-syd sagen. Peter Bredsdorff forsvarede sig med, at Egnsplankontoret netop havde afslået at deltage i forhandlingen mellem København og ministeriet for ikke at få ørerne i maskinen.

Ved de næste møder behandlede man 4.3. Tåstrupfingeren, 25.4. Ballerupfingeren, 9.5. Farumfingeren, 23.5. Amager og 30.5. Nordeggen. Herudover holdt man 2 andre møder om henholdsvis Trafiklinier (Ingeniørforeningens nye betænkning) og Rutebiltrafikken ("tilbringer-linier" til forstadsbanerne).

De ytringer, som fremkom fra medlemmerne, vedrørte hovedsagelig lokale forhold. Dog hævdede Bjerregaard, at det ikke alene var naturskønheden, der tiltrak befolkningen i nordeggen, det var også beværtningerne.

Steen Eiler sluttede det sidste møde (30.5.) med at bebude et nyt møde efter ferietiden, hvor man skulle programlægge sidste fase af udvalgsarbejdet.

1949 - 50

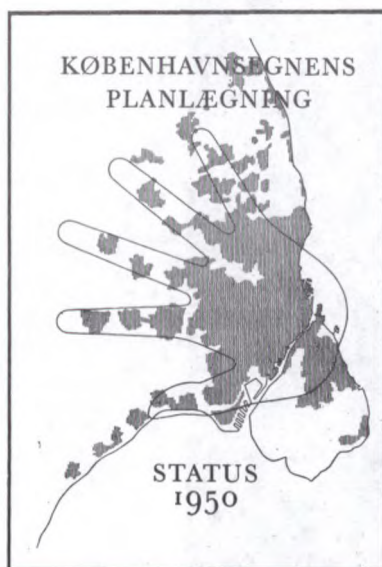
Men det skulle gå helt anderledes: 23.4.1949 vedtog folketingsretten loven om regulering af bymæssige bebyggelser (inderzoner, mellemzoner og yderzoner - i 1970: byzoner og landzoner).

Efter loven skulle der etableres et byudviklingsudvalg for Københavnsegnen, BUK, der skulle lave planerne i samråd med kommunerne.

På den baggrund fandt Steen Eiler og Peter Bredsdorff det uhensigtsmæssigt at fortsætte egnsplanarbejdet med officielle forhandlinger med kommunerne, når BUK skulle til at gøre det samme. Derfor ændrede man program: Egnsplankontoret gik omgående igang med at udarbejde en "Redegørelse vedr. Byudviklingen i Københavnsegnen" med en revideret 1. etape skitse, nov. 1949. Det var et primitivt hefte på 25 dupliserede sider og med et zinktrykt kort 1:40.000 på topografisk grundlag, med byggeområder optegnet på basis af fingerplanens hovedprincipper, justeret i et vist omfang efter kommunernes planer og arbejdsudvalgets drøftelse. Det må opfattes som egnsplanfolkernes testamente til BUK. Det zinktrykte kort blev i realiteten hovedgrundlaget for den første byudviklingsplan for Københavnsegnen, 1951.

Hen imod årets (1949) slutning stod det klart, at Egnsplankontoret ikke kunne køre videre.

Nu var det så heldigt, at BUK skulle oprette et nyt sekretariat. Hvad var mere naturligt, end at man udpegede Peter Bredsdorff som sekretariatsleder (han var allerede sagkyndig i BUK). Han tog nogle medarbejdere med over fra Egnsplankontoret, de kendte jo stoffet og egnen og kunne arbejde videre med Egnsplankontorets arkiv. Resultatet blev, at Anders Nyvig, Roy Draiby og Flemming Teisen kom over til BUK sammen med Eva Siesby som juridisk sekretær. Jeg kom også med, men kun som tegner - skønt jeg lige var blevet færdig som arkitekt. Der var efter ministeriets opfattelse ikke plads til flere kandidater. Poul Lyager kom tilbage til rådhuset, Mogens Boertmann ville hellere arbejde med arkitektur hos Vilhelm Lauritzen, Dalgas Rasmussen og Dea Trier Mørch kom til SBI. På den måde var alle anbragt. (Finn Vedel var tidligere begyndt fulltime på Akademiet).



Københavnsegnens Planlægning, status 1950

Steen Eiler, Peter Bredsdorff, Flemming Teisen og Anders Nyvig udarbejdede, med bistand af arkitekt Svend Strandberg og teknisk fuldmægtig O. E. Christensen en status over de 5 års planlægningsarbejde (Munksgaard 1951). I modsætning til "testamentet" til BUK lægger man her hovedvægten på langtidsplanlægningen. Status 50 slutter med nogle betragtninger over en mere fasttømret organisation, der kan fortsætte egnsplanlægningen, og navnlig i en overordnet plan få fastlagt udfyldningen af de rammer som zonelægningen angav.

Peter Bredsdorff - igen

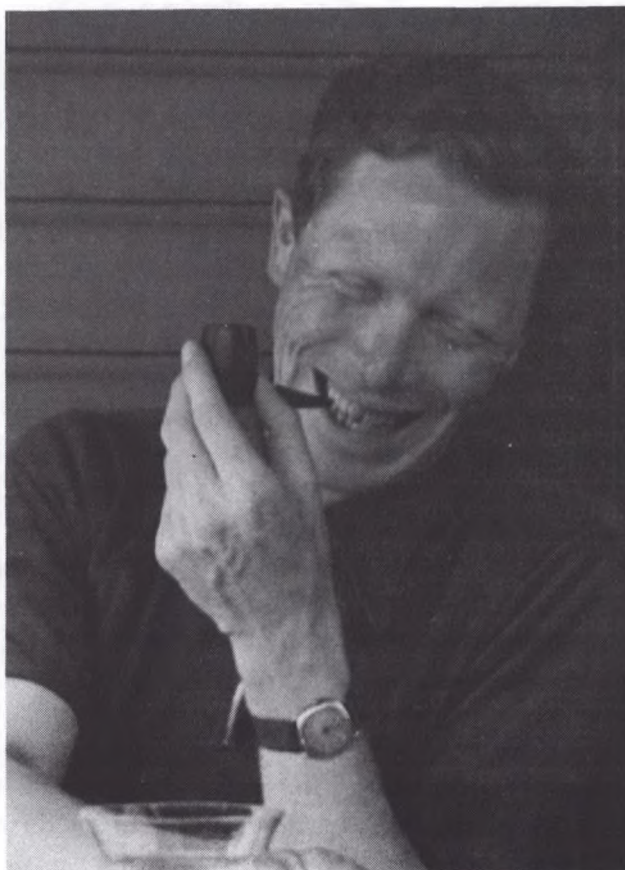
Jeg vil ikke slutte denne beretning uden at fortælle om Peters rolle i det videre planlægningsarbejde i Københavnsegnen. Han blev som nævnt leder af BUK's sekretariat (og sagkyndigt medlem af udvalget) i den periode, hvor man udarbejdede den første store byudviklingsplan (49-52). Den om-

fattede ialt 24 kommuner. Steen Eiler var medlem af Byplannævnet, der skulle godkende planerne, så egnsplanssynspunkterne blev godt varetaget i de to organer.

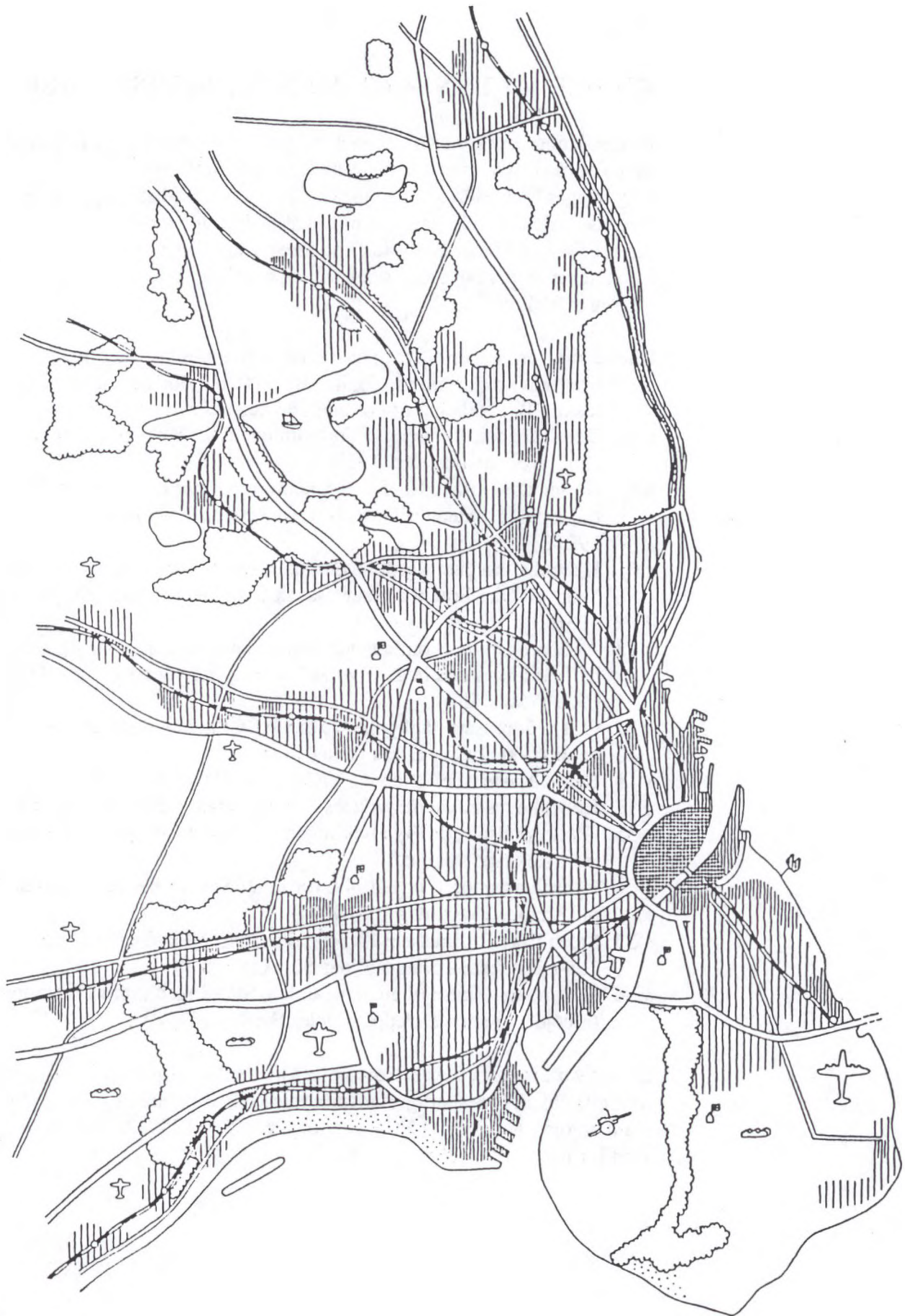
Peter blev ledende på andre felter i den københavnske planlægning: afdelingsarkitekt på Københavns rådhus som leder ved udarbejdelsen af kommunens første samlede plan, generalplanen (1954-55) og sagkyndigt medlem af byplannævnet efter Steen Eiler. Her fik man i statslig regi genoptaget egnsplanarbejdet med Roy Draibys egnsplanteam. De udarbejdede principskitsen 1960. Senere kom slagsmålet om byudviklingsprincipper (langtidsskitse A og B), hvor divergenserne bredte sig helt ned blandt "planlæggerne på gulvet", hvad vi aldrig før havde oplevet. Dette skisma styrede Peter planlægningen igennem, således at man kunne ende denne fase med en fælles 1.etapeplan (1962). Han fik både DSB, vejfolkene og kommunerepræsentanter til at tilslutte sig skitsen. Derefter kunne den videre planlægning af Københavns-egnen overlades til det nye Egnspanråds planlægningsafdeling med Hugo Marcussen og Kirsten Andersen som de ledende.

Men det må andre fortælle nærmere om.

Om Peter Bredsdorff vil jeg blot anføre, at han efter min opfattelse har hovedæren for, at den københavnske planlægning i efterkrigstiden kom så godt fra start. Det var hans evner som team-leder, hans forhandlingsevner og hans værdifulde menneskelige egenskaber, samt ikke mindst hans enorme faglige viden, der gjorde ham til den mest betydende planlægger her i landet fra fingerplanen og fremefter.



Peter Bredsdorff, foto fra ca. 1950.



Langtidsplanen - en principskitse.

Svend Strandbergs optegning af Fingerplanen til "Status 1950".

KILDER - UDEN (RET MANGE) BEVISSTEDER

Fremstillingen bygger primært på min egen hukommelse suppleret efter samtaler med andre medarbejdere fra Egnsplankontoret.

Dog bygger hele referatet af Egnsplanudvalgets arbejdsudvalgs møderække på de officielle referater, udarbejdet af V. Malling og skåret til af ham i samarbejde med Peter Bredsdorff og Steen Eiler Rasmussen.

Referaterne, et par hundrede sider, vil jeg overlade til Dansk Byplanlaboratoriums bibliotek.

I fremstillingen omtales iøvrigt en række andre publikationer m.v.:

- s.5: Mallings udklipsamling, Dansk Byplanlaboratorium, udklip og fotos om Byplanlægning - ordnet i emnekasser m.v.
- s.6: Dansk Ingeniørforenings "Trafiklinieplan for København og omegn", København, dec. 1923.
- s.6: Architekten, Månedshefte, Byplannummer om Københavns fremtid, redaktør, Steen Eiler Rasmussen, København febr.- marts 1927.
- s.6: Københavnsegnens grønne områder, Egnsplanudvalgets 1. betænkning ved Olaf Forchhammer, Dansk Byplanlaboratorium/Gyldendal 1936.
- s.13: Af Forchhammers omfattende litterære produktioner har jeg kun haft fat i hans lærebog, "Byplan", Dansk Ingeniør-forening/ Gad, 1939 (250 s. ill.).
- s.14: C. Th. Sørensen: Parkpolitik, Dansk Byplanlaboratorium 1931, genoptrykt af Chr. Ejlers forlag 1978.
- s.16 Bent Christensen: "Nævn og Råd", jur. disputats, 1958,
- s.17: Københavns havnebestyrelses fremtidsudvalg: Betænkning, 1945.
- s.35: "Redegørelse vedr. Byudviklingen i Københavnsegnen med revideret 1.ste etape - skitse".
Egnsplankontoret, nov. 1949, forord af Steen Eiler Rasmussen, duplikeret med kortbilag 1:40.000.
- s.35: Steen Eiler Rasmussen: Københavnsegnens Planlægning, status 1950, Egnsplanudvalget/Ejnar Munksgaard 1951.
- s.36: København, skitse til en generalplan, Stadsingeniørens Direktorat (arbejdet i realiteten ledet af Peter Bredsdorff), 1954.

Iøvrigt var Sir Patrick Abercrombie's "Greater London Plan 1944" (alene navnet!) nok den væsentligste inspirationskilde for planlæggerne på Egnsplankontoret. Udgivet på H.M. Stationary Office 1945, 220 sider, ill., stort format.

