

FYN - REGIONEN I MIDTEN
Regionplanlægningen fra Kommunalreformen til "Lov om planlægning"

15. seminar, 28. Maj 1999
Odense Universitet



Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistorisk Note 41

INDHOLD

FORORD.....	SIDE 3
Ole Winding	
SEMINARPROGRAM.....	SIDE 4
VELKOMST OG INTRODUKTION TIL SEMINAR.....	SIDE 5
Kirsten Andersen	
SØFARTENS FYN MELLEM KATTEGAT OG ØSTERSØEN.....	SIDE 7
-200 års udvikling og afvikling	
Ole Mortensøn	
FYN MELLEM ØST OG VEST.....	SIDE 15
-færger, veje, baner, broer og kontakter fra tyverne og frem	
Peter Dragsbo	
FRA BYKOMMUNE TIL STORBYKOMMUNE FØR REGIONPLANEN.....	SIDE 21
Jesper Harvest	
REGIONPLANSKITSERNE.....	SIDE 27
-de anvendte planlægningsmetoder frem til regionplanen	
Steen Nørskov Laursen	
ODENSE - HOVEDBYEN.....	SIDE 43
-i regionplanlægningen	
Mogens Hansen	
REGIONPLANLÆGNINGEN.....	SIDE 47
-oplevet fra Ringe og senere Faaborg	
Preben Terp	
PANELDISKUSSION.....	SIDE 51
-Mogens Hansen, Preben Terp og Sten Nørskov Laursen	
REGIONPLANLÆGNINGEN OG REGIONALE OPGAVER EFTER ÅR 2000..	SIDE 55
Peder Baltzer Nielsen	
DELTAGERLISTE.....	SIDE 65
OVERSIGT OVER BYPLANHISTORISKE NOTER.....	SIDE 66

FYN - REGIONEN I MIDTEN
Regionplanlægningen fra Kommunalreformen til "Lov om planlægning"

15. seminar, 28. Maj 1999
Odense Universitet



Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistorisk Note 41

Regionplanlægningen fra Kommunalreformen til "Lov om planlægning"

Byplanhistorisk note nr. 41.

Udgivet af Dansk Byplanlaboratorium 2001
Copyright.

Redaktion og tilrettelæggelse:
Lisbet Wolters og Ole Winding, Arkitekter

Tryk: Damgaard-Jensen, Århus.

Hæftet er trykt med støtte fra Margot og Thorvald Dreyers Fond.

ISBN 87 - 90413 - 20 - 2

Dansk Byplan Laboratorium
Nørregade 36, 1165 København K
telefon 33 13 72 81

Formålet med at udgive "Byplanhistoriske Noter" er, at bidrage til den danske Byplanhistorie. det sker blandt andet ved, at byplanlæggere og andre, der har medvirket, med deres egne ord fortæller om den udvikling de har deltaget i.

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

For hvert af de årligt afholdte seminarer om udvalgte planmæssige emner, er der udsendt noter med gengivelse af indlæg og referat af drøftelser blandt seminar deltagerne.

Det er udvalgets håb, at de "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 tilvejebringe

FORORD

Som emne for det 15. Byplanhistoriske Seminar valgte Byplanhistorisk Udvalg, at sætte fokus på regionplanlægningen med Fyn som geografisk ramme. Ofte betegnet som den bedst afgrænsede region.

Egnsplanlægning var påbegyndt allerede i 50'erne bl.a. fordi der skulle laves byudviklingsplaner omkring de større byer.

Lovkrav om regionplanlægning for hele landet fulgte efter kommunalreformen, som bl.a. betød at købstæderne kom ind i amtskommunerne.

Regionplanlægning startede optimistisk med offentlig debat om alternative muligheder for byudviklingen.

Forud var en periode med stor byggeaktivitet omkring alle væsentlige byer. Boligtilvæksten gik imidlertid i stå endnu inden regionplanlægningen fik indflydelse.

Kommunerne var ikke mere indstillet på at udlægge boligområder i ubegrænset omfang, men blev klar over, at der også måtte bygges skoler og andre institutioner med efterfølgende konsekvenser for driftsbudget og skatteudskrivning.

Bykommunerne så ikke gerne indblanding fra de nye amtskommuner. Heller ikke når det gjaldt fysisk planlægning.

Undervejs efter debatten, der i særdeleshed handlede om fordeling af byvækst kommunerne imellem, skiftede regionplanlægningen indholdsmæssig karakter.

Regionplanlægningen blev rettet mod det såkaldt åbne land.

Det har været hensigten med seminaret at få belyst plansystemets tilblivelse og den faglige praksis der fulgte i kølvandet.

Det har også været et mål, at finde svar på spørgsmål om regionplanlægningen er blevet en egnet ramme for kommunernes planlægning.

For tilrettelæggelsen af seminaret udpegede Byplanhistorisk Udvalg:
Peter Dragsbo, Jesper Harvest, Kristian Larsen og Ole Winding.

Ole Winding
Århus 27. november 2000

DAGENS PROGRAM

- 10.00 **Velkomst** ved udvalgets formand Kirsten Andersen.
- 10.10 **Introduktion** til seminar ved Jesper Harvest
- 10.20 **Søfartens Fyn mellem Kattegat og Østersøen – 200 års udvikling og afvikling**
ved Museumsinspektør Ole Mortensøn, Langelands Museum
- 10.45 **Fyn mellem øst og vest – færger, veje, baner, broer og kontakter fra tyverne og frem**
ved Peter Dragsbo, Museumsinspektør Middelfart Museum
- 11.15 **Kaffepause**
- 11.30 **Munkebo og Lindø – "Uplanlagt udvikling/planlagt by"**
ved Ole Matzen, Leder teknisk forvaltning Munkebo
- 11.50 **Fra Bykommune til Storbykommune før regionplanen**
ved Jesper Harvest
- Ordstyrer Peter Dragsbo
- 12.30 **Frokost**
- 13.30 **Regionplanskitserne – de anvendte planlægningsmetoder frem til regionplanen**
ved Steen Nørskov Laursen, Direktør, Fyns Amt
- 14.15 **Odense – Hovedbyen – i regionplanlægningen**
en kommentar ved Mogens Hansen, Økonomi- og Planlægningschef, Odense Kommune
- 14.30 **Regionplanlægningen oplevet fra Ringe og senere Fåborg**
en kommentar ved Preben Terp, Teknisk Direktør, Fåborg Kommune
- 14.45 **Paneldiskussion**
Mogens Hansen, Preben Terp og Sten Nørskov Laursen
- 15.00 **Spørgsmål og svar fra og til "salen"**

 Ordstyrer Ole Winding
- 15.25 **Kaffepause**
- 15.40 **Regionplanlægningen og regionale opgaver efter år 2000**
ved Peter Baltzer Nielsen, Kontorchef Miljø- og Energiministeriet Dep. samt formand DB.
- 16.00 **Seminar slutter**



VELKOMST
FYN - REGIONEN I MIDTEN
Kirsten Andersen
Formand Byplanhistorisk Udvalg

Vi skal idag beskæftige os med planlægningen og udviklingen på Fyn i de seneste 50 år. Vi skal se på tilblivelsen af den overordnede planlægning, det der idag hedder lands- og regionplanlægning.

Hovedvægten vil blive lagt på perioden op til kommunalreformen i 1970 og på 10-året herefter hvor de nye kommunale enheder begyndte at fungere, hvor de nye planlove kom og hvor den første regionplan for Fyn blev til.

Der vil også blive set på udviklingslinierne frem til idag, og på forholdet mellem lands-, region-, kommune- og lokalplanlægning. Har vi fået den rammestyring der var målet? Og er rammerne blevet et hensigtsmæssigt redskab for den nærmere planlægning og gennemførelse?

Det er især på Fyn en spændende periode hvor meget af planlægningshistorien ikke er almindelig kendt.

God fornøjelse!



SØFARTENS FYN
MELLEM KATTEGAT OG ØSTERSØEN
200 års udvikling og afvikling
Ole Mortensøn
Museumsinspektør, Langelands museum

SØFARTENS FYN

Fyn er en ø men regionen består ikke af én, men af mange øer. Region er forøvrigt et nyt ord at bruge om Fyn. Fyn er fra gammel tid en del af det danske rige, et landskab og en administrativ og militær enhed - Sakse taler om den fynske ledning og lindormen var symbolet for det fynske livregiment. Omgivet af vand måtte Fyn nødvendigvis være orienteret mod havet. Det var dengang en stor fordel, for søvejen gav adgang til hurtig og effektiv transport modsat landtransport som var vanskelig. Når dertil lægges at øerne havde god ager, eng og skov, havekultur, fiskevand og vandløb, som kunne levere vandkraft, så forstår man at øen i midten af riget var tæt befolket og fynboerne ansås for velhavende.

Fyn lå centralt placeret i det nordeuropæiske handelssystem som først og fremmest benyttede søvejen. Inden for riget var korte sørejser til Østjylland, Sjælland, Halland og Skåne samt hertugdømmerne. Norge kunne nås via Kattegat/Skagerak. Øen lå også meget velplaceret i forhold til de internationale handelsveje. Den europæiske øst-vest handel gik igennem Øresund og Bæltet. I vikingetid og tidlig middelalder gik meget handel via Hedeby/Slesvig og senere over Hamborg-Lübeck, men fra 1500-tallet blev det i stigende grad de danske stræder, som blev benyttet. Danmark og Fyn kom i en nøgleposition og indkasserede Bælt- og Sundtold. Chr. d.II.s bedste admiral, Søren Norby, var fynbo.

Til øens rigdomme må regnes en række glimrende naturhavne. En ressource som var ulige fordelt - tænk blot på Vestkysten. Ved de fleste af disse naturhavne opstod der i middelalderen små købstæder. Mens den store købstad - midt på øen - Odense havde en god beskyttet beliggenhed i den urolige tid omkring 1000, var der ikke mulighed for sejlads op til byen i middelalderens større fartøjer. Dette problem blev først løst med anlæggelse af Odense Kanal 1804 og bygningen af Odense havn.

Til gengæld blomstrede købstæderne på kysten op. De ligger med en vis indbyrdes afstand - havde hver sit opland som man siger. Syv stykker blev det til samt de to -købinge på henholdsvis Ærø og Langeland. Søkøbstæderne havde forskellig karakter, men deres beliggenhed var dikteret af mulighed havn og sejlads. Fartøjerne krævede læ for SV-vinde og dybt vand. Svendborg, Nyborg og Faaborg lå alle ved glimrende naturhavne - Svendborgsund, Nyborg Fjord og Faaborg Fjord og de blev oven i købet beskyttet af kongelige borge, hvoraf vi jo kender Nyborg Slot og Ørkild. Kertemindede var en norhavn ved Keringe nor. To næs, Asnæs og Bogenæs, beskyttede skibene i Assens og Bogense og Melfar var det mellemste overfartssted ved Lillebælt. Søkøbstædernes maritime erhvervsliv var baseret på søfart, skibs- og bådebygning, maritime håndværk, samt færgeri og fiskeri.

Søfarten på Fyn stod sig godt omkring 1800. Især i Svendborg og Faaborg. Byerne havde en række store købmandsgårde, som drev handel og rederivirksomhed. Det var særlig landbruget som leverede produkter til udskibning og salg i det fremmede. I Faaborg var købmandsslægterne Hempel, Ploug og Voigt og i Svendborg Baagøe og skibsbygmesterslægten Møller. Napoleonskrigen ødelagde den danske udenrigshandel, men søhandlen kom på fode igen trods bankerot og landbrugskrise gik det fremad og fra omkring 1850 var der tale om en højkonjunktur, som ikke mindst de fynske søkøbstæder forstod at udnytte. Antallet af master i havnene blev forøget.

Blandt de fynske fartøjer var jagten var den mest brugte i indenrigsfart. Den danske jagt var bygget med stort spring (dvs. løftet for- og agterskib) agterspejl, fyldig stævn, rigget med pælemast og langt todelt spryd. Jagterne sørgede for den indenlandske gods og passagertransport - herunder den vigtige Norgesfart, hvor rejsen gik op med danske landbrugsprodukter og retur med norske jernvarer og trælast. Mod slutningen gik sejljagten af brug.



Kobberstik efter Resen Atlas Domicus. Fyn var i det 16. og 17. årh. en tætbeholdt og velhavende del af det danske rige.



A. Orfelius' Danmarkskort. I det 16. og 17. årh. omfattede riget stadig de østensundiske randstater Skåne, Halland og Blekinge. Fyn og Sjælland lå som centrale øer i dette havrige.

Fynske skibe besejlede fra 1700-tallet udenlandske havne. Foruden livlig sejlads på nordeuropæiske havne, besøgte også havne i Middelhavet. Enkelte skibe for også til Vestindien og Østen. Omkring 1850 sendtes fynske skibe til de fjerneste egne. I 1854 sendte købmand Lagoni sin brig til Australien med en ladning havre. Den kom hjem 4 år senere efter en jordomsejling med skiftende fragter. Fynske skibe deltog i verdenshandlen og kom i lang fart. De kunne konkurrere trods større omkostninger og farligere sejlads i ukendt farvand. Kapt. Mogensen blev i 1866 overfaldet af kinesiske sørøvere. De stjal alle værdigenstande om bord i skibet, men ingen kom noget til ved den lejlighed.

De største skibe var fuldriggere og næst i rækken kom barkskibene, hvoraf de fynske søkøbstæder havde ikke så få. De lå mest i fart mellem Europa og Amerika eller i fart på alle have. Barken "Ingemann" er en repræsentant for disse skibe - i dag nærmest et lille fartøj (225 brt). Det meste udenrigsfart var dog på Nord- og Østersøen. "Ingemann" sejlede på Vestindien, også i fart til Archangelsk i Rusland.

Fra 1850'erne til 1900 voksede også indenrigstrafikken. De gamle færger var sejl- og rofartøjer som vist på maleriet fra Svendborgsund, men en ny tid ses på vej ved byens industriskorstene og til venstre dampfærgen "Frits Juel", bygget på B&W. I slutningen af århundredet fik de fleste havne dampskibsforbindelse. D.F.D.S. blev grundlagt i 1866. Havnene blev overalt gjort større - man slog bolværker og inddrog mere plads til havnen. I Svendborg blev Frederikssøen inddraget i havnen.

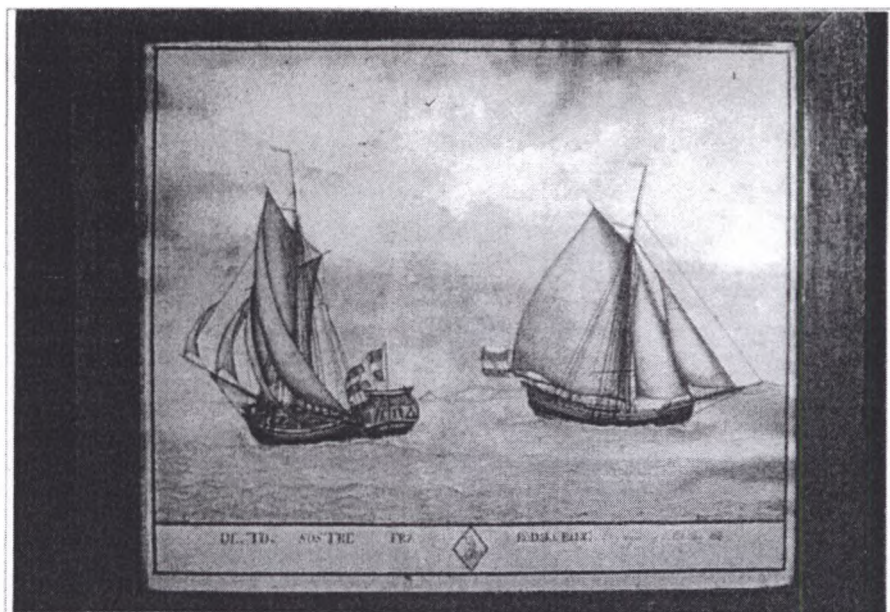
De fynske skibsbyggerier blomstrede, især på Sydfyn men også i Odense og Assens blev der bygget mange sejlskibe af træ. Jagten var på retur og istedet blev det to- og tremastede skonnerter som blev de foretrukne. Skonnerterne blev finansieret ved såkaldt partrederi - dvs. en række parthavere gik sammen. Antallet af parthavere var meget forskelligt fra tre-fire til helt op til hundrede parter. Som regel tog skibsbyggeren og skipperen nogle parter i skibet. En såkaldt korresponderende reder forestod rederiet.

De tremastede skonnerter var velsejlende skibe, men målt med nutidens målestok - små. De fleste imellem 100 og 200 bruttoregister tons. En større sejlgarderobe sørgede for at føre skibet frem i al slags vejr - i vindstille måtte man ankre op eller drive. En større bramsejlskontert havde syv mands besætning. Under sejl så en tremastet skonnert således ud. En større bramsejlskontert havde syv mands besætning.

Skibene havde et vist sejlads mønster og de fleste blev lagt op om vinteren. Det lønnede sig ikke at sejle om vinteren med stor slidtage og forsinkelser p.g.a. is. Vinteren var det eneste faste tidspunkt hvor besætningen var hjemme. På dette tidspunkt fik man det bedste indtryk af de forskellige havnes sejlskibsflåder.

Skipperne var ikke velhavende, men hørte dog til den bedre stillede del af samfundet. De ejede som regel også et mindre hus - i 1800-årene et bindingsværkshus, men fra 1900 et grundmuret hus. Matroserne havde ikke egen bolig. De var lejere og rangerede socialt som arbejdere.

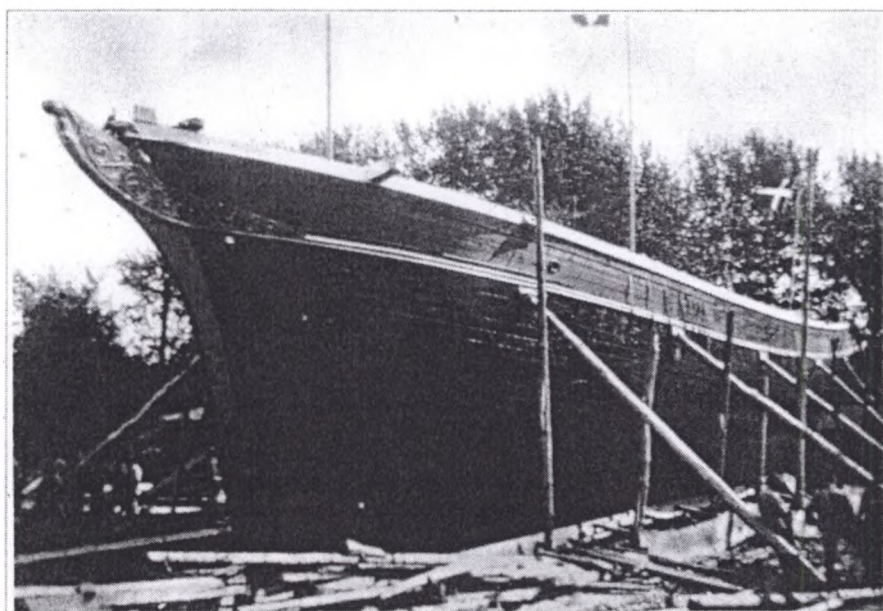
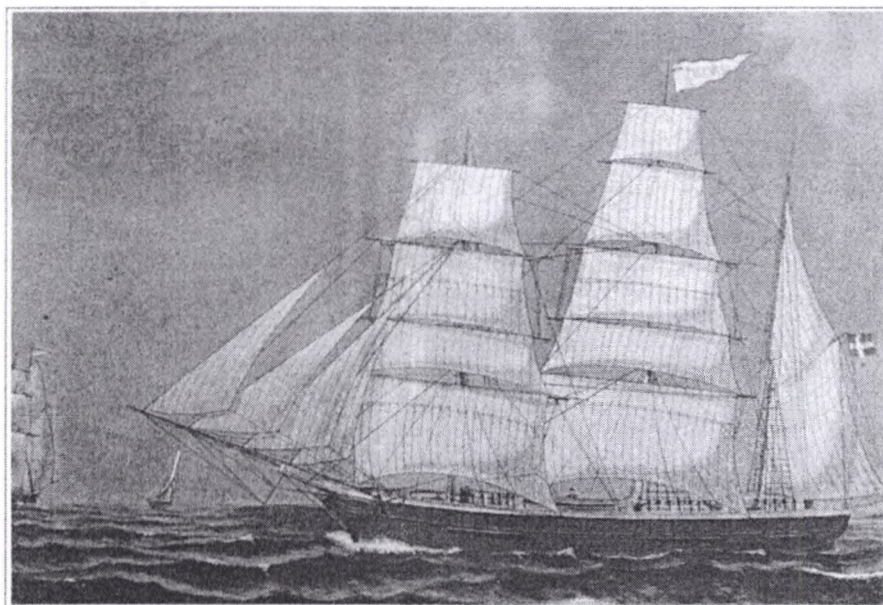
I 1900-tallet kom flere og flere dampskibe til. De kunne laste langt mere og kom frem til tiden. Dampskibene krævede større havnedybder, større bassiner, bunkers i form af kul. Sejlskibsfarten gik for alvor tilbage efter 1920. De nye søfartsbyer blev især de store købstæder og frem for alt København hvor f.eks. dampskibsselskabet Svendborg med den syvttakkede stjerne (Mærsk-Møller) etablerede sig.



Jagten "De to søstre" af Rudkøbing. Koloreret tegning 1818.

Herunder: Barken Ingemann af Faaborg.

Nederst: Klipperbygget Sydfynsk skonnert klar til at løbe i vandet.



Omtrent samtidig kom en ny opfindelse småskibsfarten til gode. Marinemotoren. Der blev etableret adskillige motorfabrikker i det fynske - en af de tidlige fabrikker var Motorfabrikken Danmark i Rudkøbing 1908. Produktionen var langsomt gående, enkeltcylindrede såkaldte glødehovedmotorer.

Småskibene blev udstyret med motorer og man kunne nu komme frem uden brug af sejl. Det gav træskibene nye muligheder i konkurrencen med dampskibene. Havets fragtmænd, paketskipperne, var nogle af de første til at anskaffe sig nye motorsejlere til betjening af trafikken mellem købstæderne og småøerne. Paketterne holdt sig til et godt stykke efter anden verdenskrig.

Fyn var - og er også - færgernes land, både de store og de små. De første trafikerede Store- og Lillebælt, mens de mindre besejlede Ærø, Tåsinge, Langeland og småøerne. Motorskibet afløste også dampskibene i færgefarten. De sidste færgedampskibe blev bygget omkring 1930.

Motorsejlerne blev efter krigen gradvist afløst af en ny motorskibstype, bygget af stål. De gamle træskibe var dyre i reparation og vedligeholdelse og lastede for lidt. I 1960-erne blev mange solgt til amerikanere som genopriggede dem som lystfartøjer og sejlede til Caribien. I stedet indkøbte danske småskippere brugte hollandske og tyske stålskibe. En helt ny serie af danskbyggede skibe blev lanceret i 1950-erne, det var de såkaldte carolinere. 23 skibe blev bygget, en hel del for lån fra den amerikanske Marshall-hjælp.

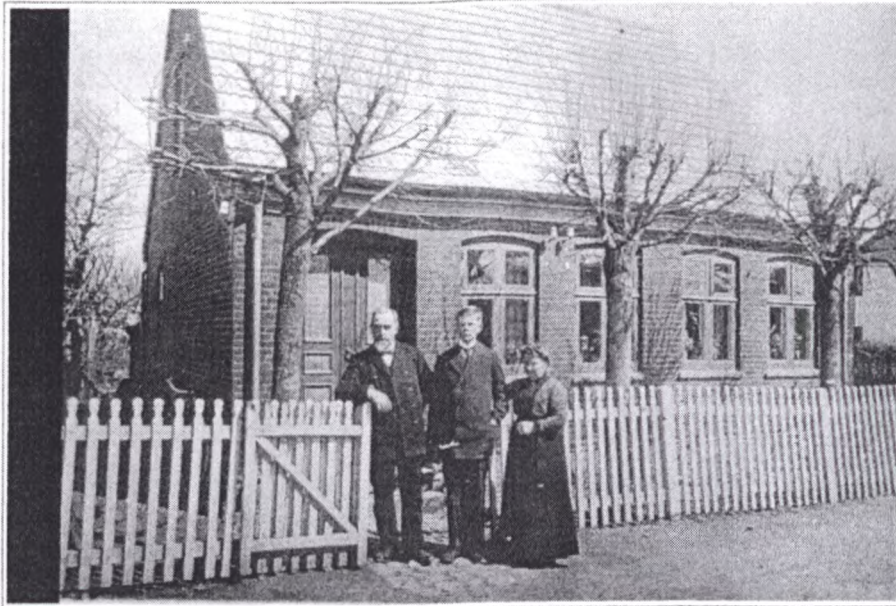
Skibene blev overvejende bygget i Marstal.

De nye skibe blev kaldt coastere efter engelsk sprogbrug. De repræsenterer den ny tid. Skibene var velegnet til indenrigsfart. Nye coastere blev bygget større og kom i fart i Nord- og Østersøen. Coasteren blev fragtræskibenes afløser i anden halvdel af det 20. århundrede.

Imidlertid gik det meget hastigt tilbage for indenrigsskibsfarten i takt med udbygningen af vejnettet og et omfattende byggeri af broer. Det var lastbilerne som tog kunderne. De kunne levere fra dør til dør og er nu gennem samfundets investeringer hjulpet frem til næsten at være enerådende: 94% af alt gods flyttes på gummihjul, mes bane og søvej slås om resten. Coasteren har mistet sin betydning i nærfarten. Der er blevet stille i havnene og mange skibe er solgt til udlandet. Hvad bliver de fynske småhavnes fremtid uden fragtskibene ?

Storebæltsbroen og den kommende Øresundsbro har sat kronen på vejdirektoratets planer om at gøre Danmark til et motorvejsland - som iøvrigt resten af Europa. 350 nye km. motorvej er planlagt. Lastbilerne har sejret men til en høj pris: miljøforurening og overbelastning af vejnettet med efterfølgende kødannelser. Vil søfarten i Europa have en søfart og banegods interesserne er svage.

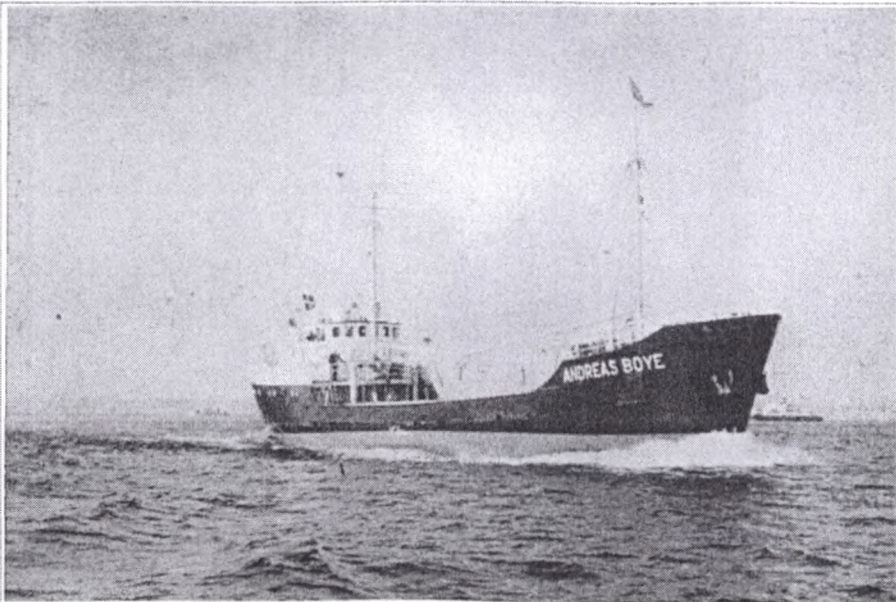
Vil søfarten på Fyn have en fremtid? Det er et politisk spørgsmål - og politik i EU er i høj grad et spørgsmål om penge, "lobbyisme". De økonomiske interesser bag en fortsat ensidig biltrafikløsning er stærke, mens den tilbageværende Søfartens krise er også Fyns krise. Skibsværfter lukker, havnene er tomme, der mistes arbejdspladser og sker en fraflytning af kvalificeret arbejdskraft. Fyn er fra en central placering i Danmark som følge af den trafikale udvikling sunket ned til at være et udkantsområde - en perifer region. Det hjælper ikke at der bygges motorveje og broer. Kun Middelfart-Odense-Nyborg kan nu siges at have en trafikalt god placering, men ingen central placering, for her mødes ingen større trafiklinier. Folk vil i høj grad blot benytte Fyn som bro. Kun motorvejen viser nu ud i verden og når det gælder kørsel er Padborg eller Fredericia eller København bedre placeret.



Skipper Mikkelsen, Ristinge med kone og søn foran deres skipperhus omkr. 1915.



Motorsejler af den type som blev bygget efter ca. 1910. Sejlskibsrigning og linier er bevaret, men styrehuset viser den ny tid.
Herunder: Coasteren "Andreas Boye. Det moderne fragtskib bygget i stål.



Som et klart bevis på den perifere status Fyn har fået er den rekreative værdi vokset. Kysten er blevet et rekreativt område - ikke længere basis for erhvervsvirksomhed men som et sted man samler kræfter, inden det atter går løs i bilbyernes stressede livsrytme. De lokale indfødte bliver så kustoder og iskagesælgere. Bliver det Fyns fremtid - erhverv langs motorvejen og i Odense. Affolkning og turisme i søkøbstæderne?? I så fald nærmer en snart 1000-årig udvikling sig sin afslutning. Fyn er da ikke længere regionen i midten, men blot et stykke europæisk motorvej med afkørsler.



Kysten er idag et meget stort rekreativt aktiv. Bybefolkningen strømmer på sommerdage til kystområderne på fyn og øer.



FYN MELLEME ØST OG VEST
færger, veje, baner, broer og kontakter
fra tyverne og frem
Peter Dragsbo
Museumsinspektør, Middelfart Museum

FYN MELLEM ØST OG VEST

Det er velkendt, at Fyn ligger i midten - men midte kan være så mange ting: Det kan være "centrum", men det kan også være "mellem to poler", et sted eller område med flere tilknytninger på en gang. Som Middelfart, hvis gamle navn egentlig er "Melfar", dvs. det midterste rejse-sted eller far-vand. Hvor vi aldrig får opklaret, om man mente "midt i landet" / "midt på ruten" eller midt mellem de to andre færger, Assens-Årøsund og Bogense-Klakring.

Kulturhistorisk set, var der på Fyn både ting, der pegede mod øst og ting, der pegede mod vest. Fyns gamle bebyggelsesmønster og kulturlandskab har altid været typisk østdansk, med en stadig vekslen mellem skovegne og frugtbare "slettebygder", med samlet landsbybebyggelse, med herregårde og fæstebønder, med et tæt net af købstæder osv. På Østfyn brugtes også til o. 1800 det såkaldte "trevangsbrug", som også kendes fra Sjælland og Østjylland, og træk i byggeskikken pegede her mod Sjælland. Men omvendt var Fyn f.eks. i middelalderen undergivet "Jyske Lov". På Vestfyn havde man et særligt agerskifte, "tovangsbruget", fælles med en del af det sydlige Østjylland, og man havde også her en særlig bindingsværkskonstruktion, "sulebygningen", som også kendes fra Jylland. Og selv om Fyn både sprogligt og kulturelt på mange måder var og er en helhed, var der dog i ældre tid så mange forskelle mellem Øst- og Vestfyn, at kulturforskere taler om "den fynske diagonal", en linje fra Odense Fjord til Helnæs, der adskilte en række kulturtræk til langt op i 1800-årene.

Indtil videre tolker vi "den fynske diagonal", som et spor efter, at der en gang var kræfter, der trak i Fyn fra hver sin side: Mod vest lå de rige hertugdømmer, der i 15- 1600-årene var centrum for den store studehandel - og i øst lå rigets centrum, København, med hof og administration. Samtidig var Danmark dengang - som påvist af Ole Mortensøn - så havvendt, at Bælterne snarere sammenbandt end adskilte. Især over den sydlige del af Lillebælt var der til langt op i 1800-årene et utal af slægtsforbindelser og arbejdsvandring.

FYN MELLEM FÆRGER

Da Danmark skulle bindes sammen til et rige, var Fyn "trædestenen i vandet". Vi må regne med, at et organiseret færgeselskab med særlige sejl- og robåde er oprettet senest under Valdemarerne i årene omkring 1200, ledsaget af grundlæggelser af byer og borge. Mod øst gik sejladsen over Storebælt ad den hovedrute, som blev brugt til vore dage, og hvor Nyborg og Korsør anlagdes eller flyttedes ud til kysten i ly af nye kongelige borganlæg. Mod vest var der, som førnævnt, flere valgmuligheder. Assens-Haderslev-ruten var i århundreder den vigtigste. Det var herover, hovedparten af de østdanske stude blev transporteret til markederne i Hertugdømmerne, og det var ad denne vej, den første kongelige post til udlandet gik indtil slutningen af 1700-årene. Ruten Middelfart-Snoghøj var så ruten, der forbandt Østdanmark med Nørrejylland. Det var kongerne og embedsmændenes rute, men i løbet af 1700-årene også i stigende grad overfarten for handlende, håndværkere, jyske jydepottemænd og fynske "humleførere". I 1650 søgte staten så, til ophjælpning af det nyanlagte Fredericia, at flytte færgeselskabet til Strib-Fredericia, men denne rute blev aldrig andet end en birute. Endelig var der siden middelalderen en ikke ubetydelig sejlads mellem Bogense og Bjerger Herred, hvor Klakring (senere Juelsminde) var den vigtigste landingsplads.

FYN "KRÆNGER INDAD" - VEJE OG BANER

Efter erfaringerne fra de første statslige vejanlæg i 1700-årene fremlagde en kommission under

ledelse af grev Chr. Fr. Reventlow i 1791 den første samlede vejplan for Danmark. Heri hed det, at en nyanlagt vej fra Odense til Middelfart burde være hovedlandevejen "for kommunikationens skyld med Jylland", mens forbindelsen til Hertugdømmerne burde gå over Bøjden-Fynshav. Men også for den rejsende over Bøjden eller Assens burde Middelfart være et alternativ, da "vejen over Middelfart om vinteren er uundværlig, når passagen over de andre 2 færgesteder er umulig". Samtidig blev hovedpostruten i 1795 flyttet til Middelfart-Snoghøj.

I 1795 gik anlægget af "store landevej" i gang og var stort et færdiggjort i 1814. Vejanlægget bevirkede også byplanmæssige ændringer i byerne: I Middelfart reguleredes gaderne gennem byen og byen fik en ny indkørselsvej, i Nyborg anlagdes også nye vejstræk, og i Odense gav den øgede trafik anledning til bl.a. bygningen af Danmarks første støbejernsbro, "Frederiksbroen" i 1844.

Med jernbaneanlæggene efter 1864 blev den fynske trafikstruktur for alvor koncentreret i "indlandet". Tværbanen fra Nyborg til Middelfart blev åbnet 1865, men i 1866 videreført til Strib, hvor der anlagdes ny færghavn. Dette skete først og fremmest af strategiske grunde: Jernbanefærgen kunne i så fald få udgangspunkt i Fredericia havn, beskyttet af Fredericias volde, der netop i 1849 havde vist deres betydning - men flytningen af færgestedet blev til stor skade for Middelfart, der i en årrække stod helt i stampe, indtil placeringen af et statshospital og flere nye industrier fik byen på fode igen.

Samtidig opstod der hurtigt nye byer ved nogle af de nye stationer. Især Aarup, der i starten var endestation for dagvognen til Assens, kom godt fra start og erobrede en del af Assens' opland, ligesom Ejby og Nørre Aaby i 1890'erne "stjal" de vestfynske bønder, med sparekasser, dyrskuer og markeder, fra Middelfart.

Fra midten af 1870'erne til årene omkring 1. Verdenskrig anlagdes så det øvrige fynske jernbaneanet, hvis absolutte centrum blev Odense. Odense blev nu Fyns ubestridte hovedby med en rivende udvikling af handel og industri samt en vækst i indbyggertallet fra 11.000 i 1850 til 40.000 ved århundredskiftet og 50.000 i 1920. Takket være kombinationen af havnebaner og dampskibsfart fastholdt flere af kystbyerne - som Nyborg, Svendborg, Assens og Middelfart - deres rolle som vigtige havnebyer, men grunden var lagt til det 20. århundredes stadige centralisering af den fynske erhvervsstruktur.

BROER TIL FYN

Med den øgede trafik mellem landsdelene fødtes også tanker om faste forbindelser over Bælterne. Allerede krigsminsiter Tscherning havde i 1850'erne opkastet tanken om tunneller under Bælterne - men de første seriøse planer fremkom i 1890'erne, hvor en bro over Lillebælt ved Middelfart var tæt på vedtagelse i Rigsdagen 1898. Forbilledet for projektet var den nyåbnede jernbanebro over Kaiser Wilhelm-kanalen ved Rendsborg, og herfra hentedes også den ide om en "svævefærge" under broen til befordring af køretøjer, som spøjte til et stykke ind i det nye Lillebæltsbro-projekt efter 1924.

Omkring århundredskiftet blev færgefarten over Lillebælt dog først og fremmest moderniseret med bygning af nye færgeløjer og indsætning af nye skruefærger. Men DSB stillede sig meget skeptisk over for det nye transportmiddel, automobilet, og resultatet blev, at der i 1912 startedes en privat bilfærge mellem Middelfart og Snoghøj - et foretagende, der i årene efter 1. Verdenskrig blev så succesfuldt, at det fik navnet "Guldhønen".

Med genforeningen med Sønderjylland blev bane-flaskehalsen ved Strib et akut problem, og 1924 vedtog Folketinget anlægget af Lillebæltsbroen. Da var Storstrømsbroen allerede vedtaget i 1917, men nedprioriteret til fordel for Lillebæltsforbindelsen. Dvs. de to store brobyggerier blev ikke, som det ofte siges, igangsat af beskæftigelseshensyn, men alene med grund i trafikale behov. At byggerierne så på deres højdepunkt i starten af 30'erne mildnede krisen, er en anden sag.

Den gamle Lillebæltsbro blev indviet 14. maj 1935. Men undersøgelser har vist, at der ikke kom noget "trafikspring" i årene herefter. Faktisk var der i årene frem til 1940 kun en minimal stigning i mængden af gods, passagerer og køretøjer over Lillebælt, ligesom der ikke skete en opblødning af den skarpe oplandsgrænse mellem Middelfart og Fredericia. Det store "trafikspring" fandt sted i årene omkring 1920 med den øgede bilisme. Hvor der i 1914 overførtes ca. 1500 biler om året, var tallet lige før broens åbning oppe på o. 200.000 ! De vigtigste kontakter i området mellem Fyn og Jylland blev også etableret omkring 1900-1910: Dels en øget kontakt mellem Vestfyn og Jylland med ansættelse af jyske tjenestefolk på Fyn og forbindelser over Bæltet mellem Indre Mission-kredse, dels pendling til Fredericia fra Strib, der i en årrække fungerede som en villaforsstad til Fredericia. Endelig viser NKT-koncernes placering af et nyt trådværk i Middelfart 1898-99 til betjening af Fyn og Jylland, at færgefarten på den tid ikke ansås for et logistisk problem.

På **Storebælt** fremkom de første broplaner i 1934. Dette affødte et privat entreprenørprojekt i 1936 og samme år DSB's officielle projekt, som Lillebæltsbroen tegnet af den berømte broingeniør Anker Engelund. Planen blev alment kendt i befolkningen og der lavedes endda legetøjsmodeller af den kommende Storebæltsbro. Virkeliggørelsen blev imidlertid, som bekendt, trukket noget ud. I 1948 nedsattes en kommission, som afleverede betænkning allerede i 1957. 1965 blev der udskrevet en offentlig idekonkurrence, som afstedkom en ny planlægningsrunde samt den første anlægslov 1973. Af økonomiske grunde blev planerne dog atter udskudt. 1976 stiftedes dog selskabet "Statsbroen Storebælt" og efter endnu et par pauser kom den endelige anlægslov i 1987 og igangsatte projektet, der efter 12 år indviedes 1998.

BILISME OG MOTORVEJE

Den stigende bilisme efter 1920 fik også konsekvenser for det indtil da ret glemte og forsømte vejnet. Hovedvejene blev nu brolagt og asfalteret, og i gennemkørselsbyerne begyndte man at gøre plads til bilismen. I forbindelse med åbningen af den gamle Lillebæltsbro havde Middelfart fået en hel ny omfartsvej med betonkørebaner, "Brovejen", med stikveje ind til bymidten. Efter indsættelsen af bilfærger på Storebælt gennemførtes i årene 1937-38 et stort gadegennembrud i Nyborgs bymidte, hvorved en række fine, gamle huse forsvandt, men hvor der til gengæld opførtes en ny sparekassebygning, tegnet af ark. Palle Suenson (1939). I Odense nøjedes man i første omgang med en serie facadeindrykninger, men i 1951 tegnedes de første streger på kortet til en ny omfartsvej i samarbejde mellem Byudviklingsudvalget og amtet (se Jesper Harvest's bidrag).

I 1957-58 åbnedes så bilfærgeforbindelsen Halsskov-Knudshoved og i tilknytning dertil Fyns første stykke motorvej fra Knudshoved til Hjulby. På det tidspunkt var overførslen af biler steget fra o. 200.000 i 1950 til over 450.000. Næste fase af motorvejsudbygningen på Fyn blev åbningen af strækningen Lillebælt-Gribsvad sammen med indvielsen af den nye Lillebæltsbro 1970. Baggrunden for denne prioritering var dels de efterhånden endeløse bilkøer ved den gamle bro, dels det faktum, at døgntrafikken på den vestfynske A 1-strækning lå 2-3 gange højere end på Østfyn: På 5-7.000 mod o. 2.000. Derefter gik der 10 år, inden næste motorvejsstrækning, Hjulby-Langeskov, blev åbnet, og i 1985 fulgte endelig strækningen syd om Odense.

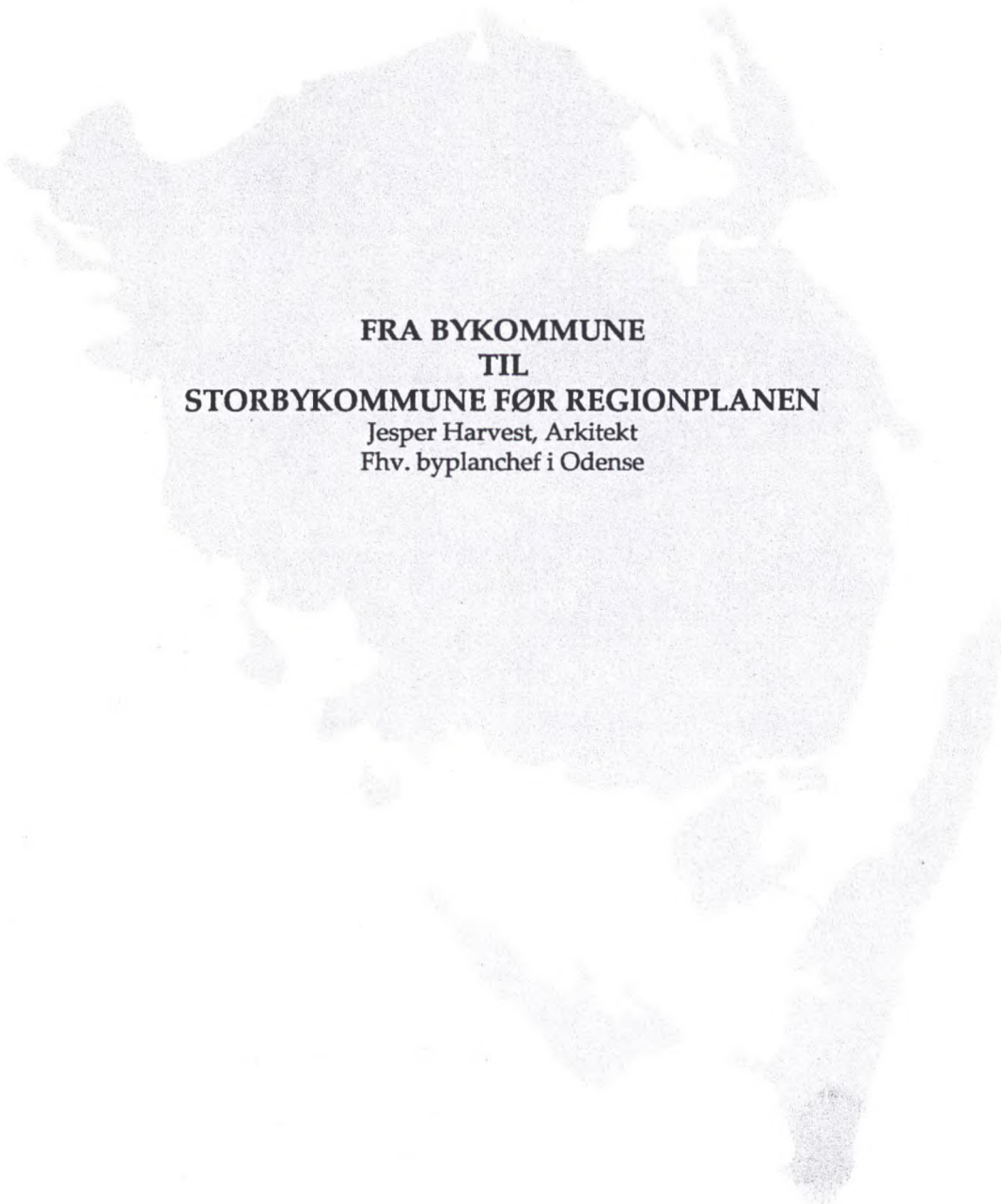
FYN IDAG - FYN I MIDTEN

Mens der i de første årtier efter åbningen af den gamle Lillebæltsbro ikke kunne mærkes noget afgørende skift i trafikmønstret, blev billedet et helt andet i løbet af 1980'erne. I stigende omfang er Middelfart-egnen blevet inddraget i "Trekantområdets" pendlingszone, og denne udvikling er forstærket i 1990'erne. I 1991 var antallet af pendlere fra Middelfart til Jylland 1.424 og antallet af pendlere til Middelfart fra Jylland 795. I 1996 var disse tal steget til 1.692 fra Middelfart kommune til Jylland og 958 den modsatte vej. Og hvor Odense i forhold til Middelfart endnu i 1991 havde et pendlingsoverskud på + 60, var nettopendlingen i forhold til Middelfart i 1996 blevet negativ for hele Fyn. Samtidigt med denne udvikling har Middelfart kommune også i stigende omfang vendt sig mod "Trekantområdet", med samarbejde på bl.a. forsynings-, erhvervs-, undervisnings- og sygehusområdet.

Som bekendt er der også ved Storebælt sket en uventet stærk stigning i trafikken, hvor den østfynske motorvejsstrækning ellers indtil 1998 var en af de svagest trafikerede i hele det store motorvejs-H. Spørgsmålet er nu, om udviklingen i de kommende vil sætte Fyn, og Odense, i centrum - eller om der, som i middelalderen og 1500-årene vil blive tale om kræfter, der trækker i hver sin ende af Fyn. Om Fyn erhvervsmæssigt og m.h.t. pendlingen bliver orienteret mod henholdsvis "Trekantområdet" og København, mens Odense mere forbliver den administrative og uddannelsesmæssige "hovedstad".

Også kulturelt vil det blive spændende at følge udviklingen. Sprogforskere har tidligere påvist, at den fynske dialekt i nyere tid har optaget træk af jysk sprog, mens københavnsk hidtil er standset ved Storebælt. I det hele taget vil der nok ske en opblødning af Storebælt som kultur- og kontaktgrænse. Allerede nu kan der på Østfyn mærkes en stigende bosætning og brug af museer og andre seværdigheder, og de fynske kursuscentre mærker også den øgede tilgængelighed.

Når spørgsmålet rejses, om Fyn er en helhed, må svaret derfor blive: både - og. Naturligvis er Fyn en helhed, både administrativt og m.h.t. kultur og identitet. Men omvendt har denne helhed været mest tydelig, når vandene skilte - som i jernbanetiden inden Genforeningen 1920 - mens den var og er mindre selvfølkelig, når Bælter eller broer forbinder - som i de store søfartsperioder, og måske i vore dage? Det sete afhænger bekendt af, hvorfra man ser det!



**FRA BYKommUNE
TIL
STORBYKommUNE FØR REGIONPLANEN**

Jesper Harvest, Arkitekt
Fhv. byplanchef i Odense

Det er karakteristisk for fysisk planlægning, at der går lang tid fra en tanke og et forslag, til det er gennemført. Det gælder i særlig grad overordnet planlægning, hvor realisering kan strække sig over flere valgperioder.

Jeg har lavet en tidsplan med årstal for både vedtagelse og fuldførelse af større anlæg i Odense og på Fyn. Desuden årstal for anlægslove og planlove. Overordnet planlægning er langsigtet.

I 1950 passerede Odense 100.000 indbyggere. Men købstaden var spærret inde bag sine grænser, og en stadig større del af byvæksten kom i nabokommunerne uden nogen koordinering.

Et byudviklingsudvalg for Odense-Eggen blev nedsat allerede i 1949, og den første plan blev godkendt af Byplannævnet i februar 1953. Opgaven var at sikre tilstrækkelige arealer til efterspørgslen på byggegrunde i en 15-års periode. Omegnskommunerne fik hver deres forholdsmæssige del af inderzonen. Men udvalget fremkom også med forslag til en omfartsvej, så Vejdirektoratet 8 år senere kunne optage linieføringen på statens vejplan, og vejtracéen kunne byggeliniesikres.

Den fortsatte byvækst med parcelhuse og rækkehuse, især opført af firmaet Jens P. Koch, udløste efterhånden tillæg til byudviklingsplanen. Byspredningen tog ekstra fart da staten af hensyn til arbejdskraftmangel i byggesektoren, i 1960 dekreterede byggestop i Odense, men ikke i omegnskommunerne.

For at få del i tilvæksten planlagde Odense det store boligområde Vollsmose, i det eneste større ubebyggede område inden for kommunegrænsen. Etagehuse placeredes i midten og parcelhuse langs Odense Å, for også at kunne tilbyde attraktive grunde.

Den overordnede planlægning drejede sig mest om veje. Thomas B. Thrigesgade blev énstemmig vedtaget af Odense Byråd i 1952. Det var en hovedlandevej som gennemførtes med 90% vejfondstilskud. Gaden kunne først åbnes i 1970.

En kommunal vejplan fra 1962 indpassede gaden i et meget større system af gadegennembrud, foranlediget af et ønske om en østlig og en vestlig indføring af motorvejsstandard, når nu motorvejen skulle syd om kommunen.

Periodens statslige anlæg omfatter Halsskov-Knudshoved forbindelsen og ny Lillebæltsbro med tilsluttende motervejsstrækninger. Det forventedes resten kunne følge lige efter.

Undervisningsministeriet købte Hollufgård til nyt universitet og udflytning af Landbohøjskolen. AP Møller besluttede udflytning af Odense Stålskibsværft til Lindø, hvad der udløste dispositionsplan og et byudviklingsudvalg for Kerteminde-egnen. Et konsortium med Nye Danske og landsretssagfører Henrik Hoffmeyer i spidsen købte det sidste frie areal ved ringvejen - hovedvej A1 - til det kommende Rosengårdscenter.

Min egen medvirken i planlægningen starter her i midten af 1960-erne. Først som konsulent for kommunen om center i Vollsmose, og i fortsættelse heraf for Regionplanudvalget for Fyn - oprettet efter henstilling fra boligministeriet - men kun med deltagelse fra Odense købstad og Odense amtsrådskreds.

Vi lavede et oplæg om centerstruktur og byudvikling med fire alternativer. Region-planudvalget udarbejdede en egnsplanskitse med syd-østlig udbygning, der blev grundlag for den 2. Byudviklingsplan.

På landsplan var kommunalreformen under forberedelse.

Kommunallovskommisionen nedsattes 1959, bl.a. for at løse forskelle i Folkeskolen.

Købstadsforeningen kom med en betænkning om de fremtidige grænser. Kommisionen

Ar	Odense	Fyn	Danmark
1949		Byudviklingsudvalg Odense	Byreguleringslov
1950	100.000 indbyggere		
-51		forslag omfartsvej syd - Odense	
-52	Th. B. Thrigesgade vedtaget		
-53		1.Byudviklingsplan Odense	
-54			Halsskov -Knudshoved, lov
-55			
-56			
-57		Lindøværft / Halsskov-Knudsh.	
-58	Ny hovedvej 1 åbnet	Munkebo dispositionsplan	Saneringslov
-59		linieføring motorvej fastlagt	Kommunallovskommission
1960	byggestop	byvækst forstadskommuner	Landsbyggelo
-61		Munkebo, byplan	
-62	Vejplan, gadegennembrud	Regionplanudvalget for Fyn	Ny Lillebæltsbro, lov
-63	Vollsmose-planen	Motorvejsanlæg Vestfyn	Jordlovsafstemning
-64			Odense Universitet, lov
-65		Egnsplanskitse	Købstadsk. fremt. grænser
-66		Frivillige sammenlægninger	
-67	Regionalt Center SØ	Nyborg dispositionsplan	
-68	Odense Universitet, byggeri	2.Byudviklingsplan Odense	
-69	Odense storkommune 12+1	Fyns Amtskommune 32 k.	Kommunalreform
1970	Th. B. Thrigesgade indviet	Ny Lillebæltsbro, åbning	By- og Landzonelov
-71	Dispositionsplanarbejde ICP		PP1
-72		Anlægsstop motorvejen	Ny Vejlov. -:-Vejfond
-73	Dispositionsplan SØ godk.		energikrise, byvækst topper
-74	Dispositionsplan f.storkom.	Regionplanarbejde	Lov om Lands og regionpl.
-75	Ny vejplan, -:- nedrivninger	kommunale oplæg	Lov om Kommunepl.vedt.
-76	Hovedstiplan		Ny Færdselslov, § 40 san.
-77	§15 rammer, lokalplankomp.	Regionplanskitser, debat	Lov om Kommunepl. ikraft
-78	Bygningsregistrarer	Motorvej Hjulby-Langeskov	Naturfredn.lov, vand, råstof
-79	Trafiksanerering, skoleveje	Storebælt, projektstop	Lov om varmeplanlægning
1980	Tidsfølgeplan byggemodning	Regionplan 80	Byfornyelseslov
-81	Kommuneplanarbejde	DONG naturgasledning	
-82	Offentlig debat i 11 områder		
-83			
-84	Bymidten helhedsplan		
-85		Motorvej syd om Odense	
-86	Kommuneplan vedtaget		Vindmølleplaceringsudvalg
-87	Bymidteplan, realisering		Revideret regionplanlov
-88	1000 års jubil. Blangstedgd.		
-89			
1990			
-91	Strategiplan		Lov om planlægning
-92			Planstyrelsen nedlagt
-93			
-94			
-95			
-96	Bypolitisk status		
-97			
-98	Blangstedgd. 10 års jubil.	Storebæltsbro åbnet	
-99			
2000			

gik ind for princippet om ét byområde som én kommune. Kommissionen udarbejdede særskilt rapport om storbyen Odense. Det førte til en hidsig lokalpolitisk debat, hvor de mere udbyggede vestlige kommuner gik ind for en tredeling, så de kunne bevare selvstændighed. Odense var den store, grimme og socialdemokratiske trussel. Men indenrigsministeren, Poul Sørensen, og Folketinget skar igennem med en lov om Odense sammenlagt med 11 sognekommuner og Højby sogn udskilt fra Årslev. Fyns amtskommune kom til at bestå af 32 primærkommuner. Ikrafttræden 1. april 1970.

Opgaven for byplankonsulenten kom til at bestå i udarbejdelse af dispositionsplan for den nye storkommune. Jeg var med rundt ved overtagelsen af de tekniske forvaltninger i de vestlige kommuner. Det var en varieret oplevelse, som omfattede pæn overdragelse på rådhuset i Dalum, stop og taler på kommunegrænsen til Allesø-Næsbyhoved-Broby, og et tomt kommunekontor i Korup-Ubberud med teknisk forvaltning i flyttekasser på gulvet. Dispositionsplanarbejdet kom i gang for det nyvalgte byråd og et nyt magistratsstyre, hvor planlægningen var placeret under rådmanden for Magistratens 2. Afdeling. Første rådmand var Poul Nielsen, tidligere sognerådsformand i Bellinge .

Det var et stort arbejde, som der ikke er tid til at komme nærmere ind på. Men emnerne udvidedes fra trafik og veje til også at omfatte byudvikling, offentlig og privat service, erhvervsområder, sikring af grønne områder især ådale og småskove, i det i øvrigt kun lidt varierede landskab, stinet ca. 300 km., kollektiv transport, samt økonomi og tidsfølge som grundlag for budgetlægningen.

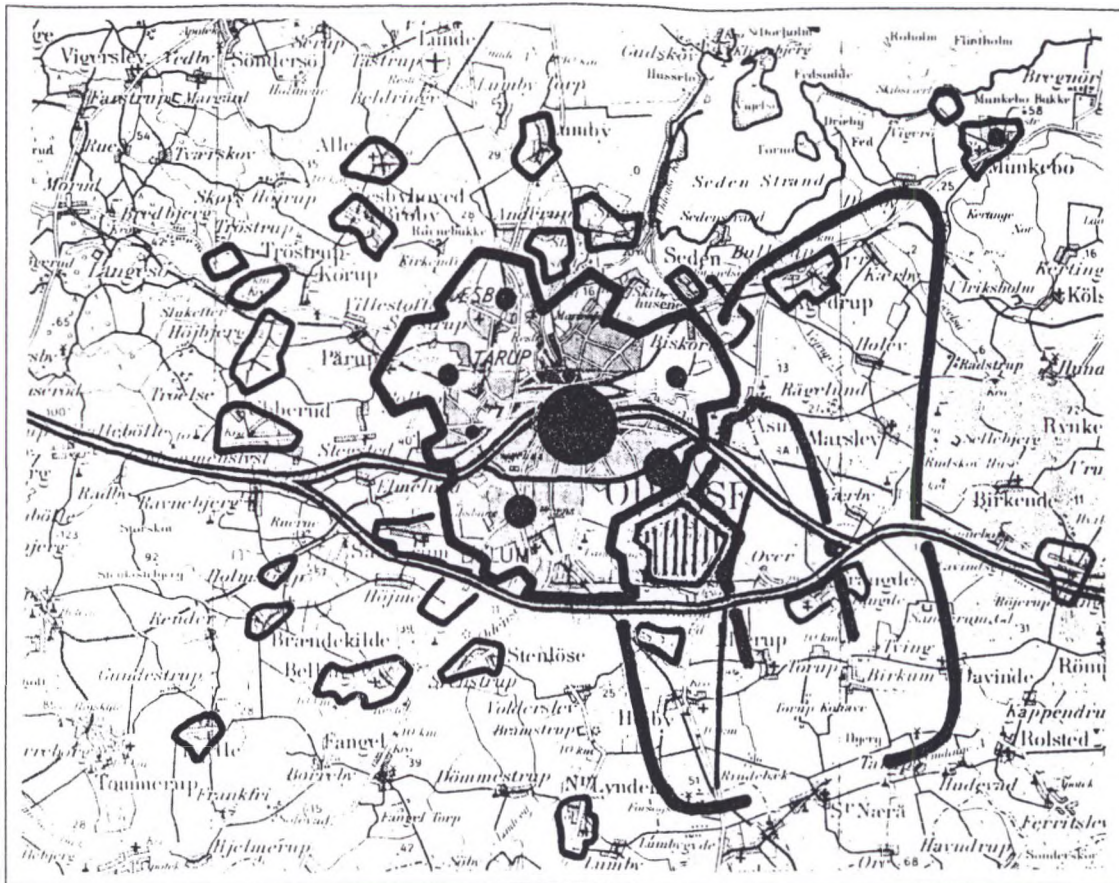
Vejfonden med dens automatiske refusion, ophørte med kommunalreformen. En deldispositionsplan for syd-øst blev færdig først, og nåede af blive statsgodkendt. Dispositionsplanen færdiggjordes i den første valgperiode 1970-73. Der var offentlig debat med udstilling i rådhuset og områdevis møder. Det var vigtigt at komme ud lokalt i de tidligere nabokommuner, i den store ny kommune.

Lovgivningen var under ændring, og dispositionsplanen nåede ikke at blive godkendt, men dannede grundlag for de såkaldte §15 rammer ifølge kommuneplan-loven, så byrådet fik lokalplankompetencen fra lovens ikrafttræden 1. februar 1977. Vejplanen indgik i dispositionsplanen men kunne først endeligt vedtages af et nyt byråd i 1976. Det skyldtes opgivelse af planerne om flere gadegennembrud, Odins-gade og motorvejsindføringer, som stadig var ønskede af stadsingeniøren og borgmester Holger Larsen. Et opgør om gadegennembrud var medvirkende til borgmesterskifte kort før udløb af 1. valgperiode. I stedet tiltrådte Verner Dalskov.

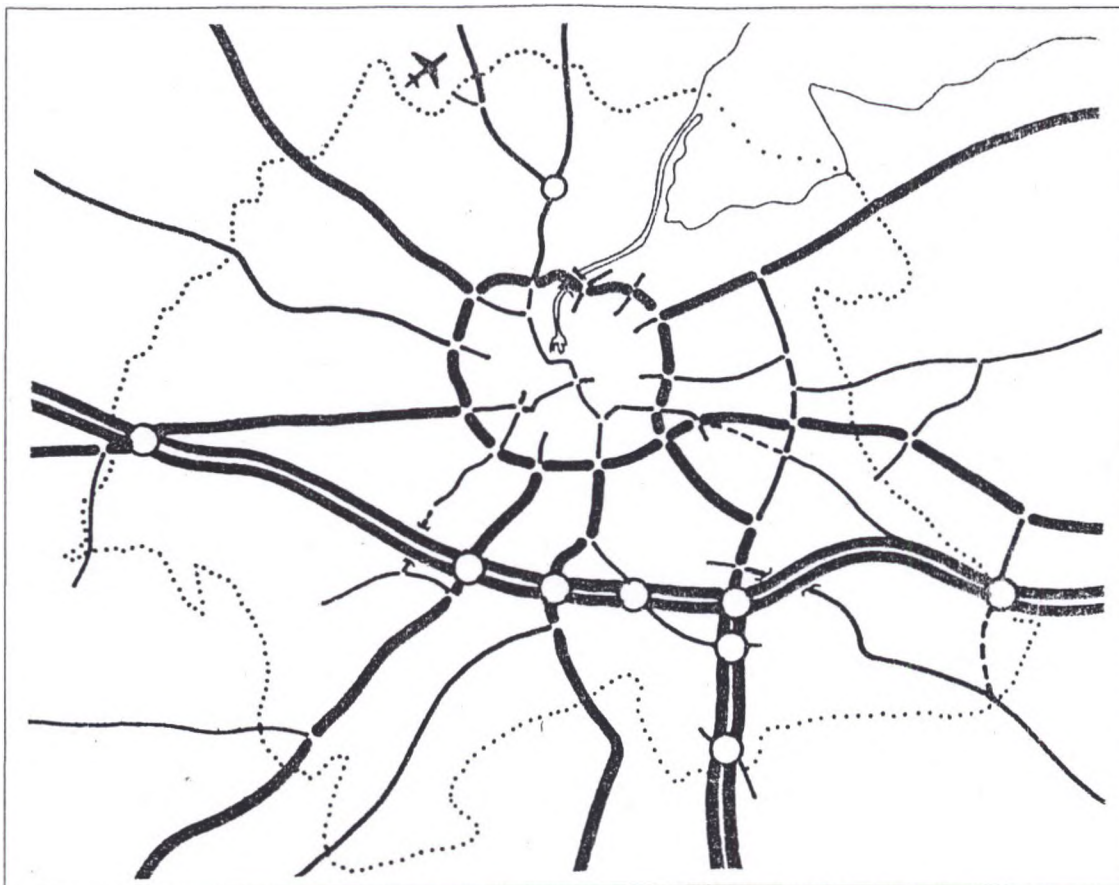
Det nye byråd, og de nye socialdemokratiske medlemmer bl.a. Ritt Bjerregård og Niels Nielsen, var i opposition til de dominerende fra det gamle Odense - Holger Larsen og Thorvald Christensen. Hermed var 1962 vejplanen skrinlagt. Motorvejsindfarterne bortfaldt og Thomas B. Thrigesgade indskrænkedes af cykelstier i begge sider til 4 kørebaner.

De statslige anlæg blev stadig udsat. Økonomi og energikrise førte til anlægsstop for motorvejen. Men da projekteringen blev genoptaget ved Jysk Motorvejskontor blev indpasningen bedre. Som følge af kommunens nye planberedskab kom der flere stiforbindelser på tværs, stor rundkørsel i Dalum og træplantninger inden for vejbyggelinierne. Statsbroen Storebælt var startet men blev stoppet af SV-regeringen.

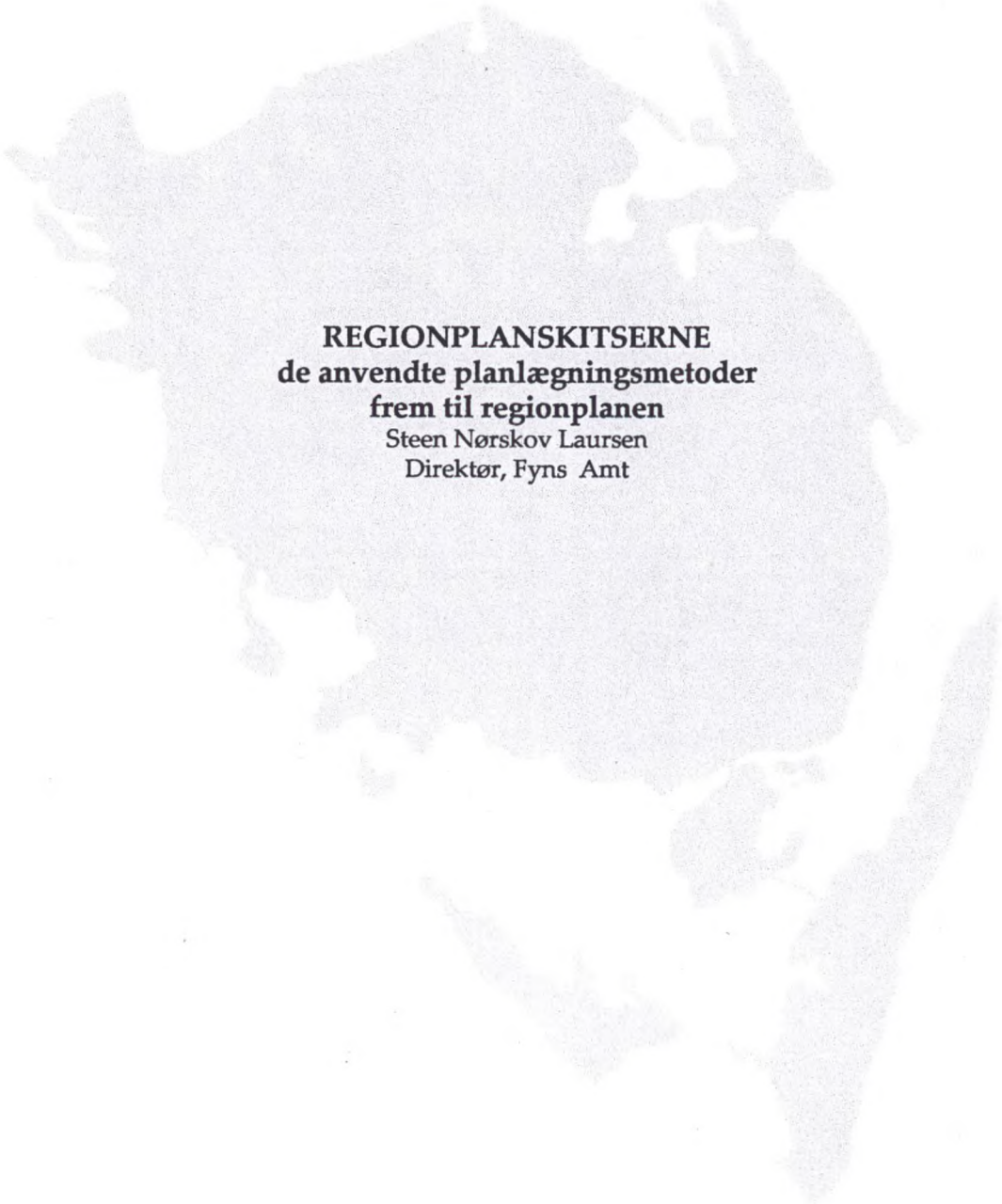
Projektchefen blev flyttet til DONG naturgasledningen, der skulle gennemføres ekspres. Kommunen fastholdt trods hastværket, lokalplanpligt for regulatorstatio-nerne. Der var nok af opgaver og dramatik. Mit bidrag til seminaret stopper her.



Odense. Byudviklingskitse 1966. Udbygning mod syd-øst. Universitet (lodret skravering)



Odense. Vejplan 1977. Motorvej syd, ydre ringvej og trafikafletning af bymidten.



REGIONPLANSKITSERNE
de anvendte planlægningsmetoder
frem til regionplanen

Steen Nørskov Laursen
Direktør, Fyns Amt

INDLEDNING

Jeg vil forsøge at holde mig til det oplæg, jeg har fået, dvs. hovedvægten vil blive lagt på at beskrive de metoder, vi har lavet den første regionplan efter.

Jeg har ikke haft tid til at gennemlæse de mange tusind sider vi, kommunerne og miljøministeriet skrev, inden den første regionplan var færdig, men jeg har bladret i nogen af de vigtigste dokumenter, og især i den færdige regionplan: Regionplan 1980, som blev offentliggjort april 1980. Jeg støtter mig i øvrigt på min hukommelse.

Jeg var selv involveret kraftigt i arbejdet fra midten af 1974 og var det meste af tiden frem til 1980 leder af det centrale planlægningskontor i Fyns Amt, som stod for regionplanarbejdet. Senere, da jeg blev forvaltningschef for centralforvaltningen i Fyns Amt, havde jeg også i en periode det overordnede ansvar for regionplanen, men for en periode fra midten af firserne til 1993 har jeg ikke fulgt arbejdet så nøje.

Siden 1993 og til i dag har jeg igen, som forvaltningschef for det tekniske område i Amtet, det overordnede ansvar for regionplanlægningen.

Når jeg har redegjort for de anvendte metoder, vil jeg kort diskutere hvordan jeg ser på metoderne i dag, hvor planen jo har virket i snart 20 år.

RATIONEL PLANLÆGNINGSOPFATTELSE

Undertegnede og mine mange udmærkede kollegaer i planlægningskontoret var, og - tør jeg godt sige - er tilhængere af en rationel planlægningsopfattelse. Vi ved godt at virkelighedens beslutninger ikke altid går som præsten prædiker, men i forberedelsen af beslutningerne lægger vi - og i alt fald undertegnede - stadig vægt på at leve op til de principper som ligger bag den rationelle planlægningsopfattelse. Jeg har stadigvæk en modifikation af Dror's planlægningsdefinition hængende på min opslagstavle på mit kontor, den lyder:

"Planlægning er en proces, hvis mål er at forberede et sæt af beslutninger vedr. fremtidige handlemuligheder med henblik på at opnå mål med optimale midler".

Jeg skal ikke diskutere denne opfattelse nøjere, det kræver et selvstændigt seminar. Jeg håber, at den opmærksomme lytter kan finde en sammenhæng, mellem den definition af planlægning som jeg lige har citeret, og det som jeg vil sige i det følgende.

BESKRIVELSE AF METODERNE

Jeg vil lægge hovedvægten på en beskrivelse af de metoder, der blev anvendt til at planlægge byvæksten. Byvækstens fordeling var jo det store dyr i åbenbaringen i den første regionplan - ikke bare på Fyn, men også i resten af landet. Regionplanen indeholdt også et kapitel om det åbne land og et kapitel om tekniske anlæg. Men de kapitler var ikke nær så omfattende som byvækstafsnittet.

Principperne bag planlægning af byvækst er beskrevet i redegørelsen til den første regionplan. Her står der:

"Byvækstens fordeling i Regionplan 80 foretages under hensyntagen til to hovedtyper af mål.

For det første tilstræber regionplanen at sikre tilstrækkelige byvækstarealer på de steder, hvor borgerne ønsker at erhverve grunde til bolig- eller erhvervsformål. Dette mål kan kaldes hensynet til de **individuelle interesser**.

Hensynet til de individuelle interesser må imidlertid varetages under samtidig hensyntagen til

**PLANLÆGNING ER EN PROCES
HVIS FORMÅL
ER AT FORBEREDE
ET SÆT AF BESLUTNINGER
VEDRØRENDE
FREMTIDIGE
HANDLEMULIGHEDER
MED HENBLIK
PÅ
AT OPNÅ MÅL
MED OPTIMALE MIDLER**

Modifikation af Dror's planlægningsdefinition

samfundets interesser som helhed. Varetagelsen af samfundsinteresserne er den anden hovedtype af mål for regionplanlægningen. Dette kan begrundes ved, at den enkelte borgers dispositioner (køb af byggegrund og opførelse og ibrugtagning af en bolig eller en erhvervsejendom) har indflydelse på samfundets øvrige borgeres tilværelse.

For eksempel vil der naturligt nok være en stærk efterspørgsel efter parcelhusgrunde i et naturskønt område. Men bygges der boliger i et sådant område, bliver andre borgeres mulighed for at opleve naturen i dette område forringet.

Et andet eksempel kunne være en virksomhedsejer, der ud fra driftsøkonomiske hensyn finder det mest rentabelt at flytte sin industrivirksomhed et bestemt sted hen. Såfremt virksomheden medfører en lastvognstransport, der er for tung for det eksisterende vejnet i området, vil en etablering på dette sted påføre samfundet øgede udgifter til forstærkning eller reparation af vejnettet.

Et tredje eksempel kunne være en offentlig myndighed, der af rationaliseringshensyn ønsker at nedlægge en bestemt institution. Såfremt institutionen ligger i et område med stor arbejdsløshed, vil de afskedigede medarbejdere have vanskeligt ved at finde nyt arbejde. Dette kan medføre en fraflytning fra det pågældende område, og dette har igen konsekvenser for områdets øvrige beboere.

Regionplanen tilstræber således at "korrigere" den udvikling, der ville ske, såfremt de individuelle interesser var enerådende, idet den søger at dæmpe byudviklingen de steder, hvor byudvikling er uheldig set med samfundets briller, og fremme byudviklingen de steder, hvor det ud fra samfundets interesser er hensigtsmæssigt.

I dette afsnit omtales først de individuelle interesser og dernæst de samfundsmæssige interesser, som amtsrådet har valgt som grundlag for byvækstens fordeling i Regionplan 80.

INDIVIDUELLE INTERESSER

Ved byvækstens fordeling er det et mål at tilgodesee de individuelle interesser, derved at der sikres et passende udbud af byvækstarealer til bolig- og erhvervsformål på steder, hvor der vil være efterspørgsel efter sådanne arealer.

Ovenfor blev der talt om, at regionplanen tilsigter at **korrigere** den udvikling, der ville ske, såfremt de individuelle interesser var enerådende, idet regionplanen skal søge at varetage en række samfundsmæssige interesser.

Det ligger heri, at amtsrådet ikke har midler til at styre byudviklingen på en måde, der helt stemmer med den samlede bedømmelse af samfundsinteresserne - og som måske går på tværs af de individuelle interesser i at erhverve byggegrunde på attraktive steder.

En sådan styring, der alene tilgodeså samfundsinteresserne, ville - selvom den var mulig - heller ikke være ønskelig. For eksempel ville det ikke have nogen mening at udlægge store byvækstarealer på steder, hvor efterspørgslen efter byggegrunde er ringe.

Borgerne træffer deres beslutning om valg af byggegrunde efter en afvejning af en række individuelle hensyn.

Når man skal vælge bopæl, ser man fx på, hvor langt der er til arbejde, og på grundprisen og prisen på færdige boliger i forskellige områder. Det er ofte således, at grund- og ejendomspriserne er højere tæt ved arbejdspladsen (hvis denne ligger i en større by) end længere væk, og borgeren afvejer derfor, hvor megen tid og hvor store omkostninger han/hun er villig til at ofre på den daglige rejse til arbejdspladsen for at opnå en billigere bolig. Dette afvejes samtidig med fx afstanden til privat og offentlig service, til rekreative områder, familie og venner osv .

REGIONPLAN · 80

KORTEFATTET UDGAVE



JUNI 1980

FYNS AMTSKommUNE

Regionplan 1980.

REGIONPLAN · 80

RETNINGSLINIER



APRIL 1980

FYNS AMTSKommUNE

På samme måde vil en borger, der skal placere en erhvervsvirksomhed, interessere sig for fx afstanden til kunder, til leverandører, til transportfaciliteter, for grundpriser, tilstedeværelsen af egnet arbejdskraft og meget andet.

Det er væsentligt at påpege, at **borgerne selv** således afvejer en række fordele og ulemper imod hinanden - altså fx de transportmæssige omkostninger og andre ulemper ved at bo langt fra arbejdsplads og service imod de fordele dette, individuelt bedømt, indebærer.

Regionplanen skal derfor i sin bedømmelse af de samfundsmæssige interesser kun medtage de, som borgerne ikke selv kan forventes at inddrage i deres egne overvejelser. Den omtalte "korrektion" af udviklingen skal derfor kun sættes ind, hvor borgernes individuelle valg vil tilsidesætte væsentlige samfundsinteresser.

Det er vigtigt, at regionplanen giver mulighed for, at der kan komme byvækst, hvor arealerne set ud fra individuelle hensyn er attraktive. Regionplanen må derfor tilgodese de individuelle interesser (efterspørgslen efter arealer) side om side med de samfundsmæssige.

De individuelle interesser frembyder imidlertid et så mangfoldigt og sammensat billede, at en forenkling er nødvendig. Desuden er det meget vanskeligt at skønne over, i hvilken retning de individuelle interesser vil gå i fremtiden.

Af disse grunde må **man anvende de hidtidige erfaringer som en indikator for de individuelle interesser.**

Dette betyder mere konkret, at regionplanens lokalisering af de såkaldte basiserhverv - det vil sige erhverv, som afsætningsmæssigt ikke er snævert knyttet til den lokale befolkning - i høj grad bygger på, hvorledes udviklingstendenserne for disse erhverv har set ud i de senere år. Dette gælder især industrierhvervene, som er en meget betydende del af basiserhvervene.

Det betyder endvidere, at der tages hensyn til sammenhængen imellem erhvervsudvikling og befolkningsudvikling i de forskellige egne af amtskommunen. Her er der tillige taget hensyn til det hidtidige mønster i bolig-arbejdsstedstrafikken (pendlingen) og til den forventede udvikling i denne.

Endelig tages der hensyn til den konstaterede sammenhæng imellem befolkningsudvikling og udviklingen i serviceerhvervene (de befolkningsafhængige erhverv), herunder også befolkningens efterspørgsel efter serviceydelse uden for bopælskommunen.

De ovenfor nævnte sammenhænge indgår i Fyns amtskommunes erhvervs- og befolkningsprognosemodel, "byvækstmodellen", som ud fra forudsætninger om basiserhvervenes placering beregner befolkningsudviklingen og den samlede erhvervsudvikling i de enkelte kommuner. For en nærmere beskrivelse af denne model henvises der til Fyns amtskommunes regionplanrapport nr. 14, "Forudsætninger 1977", side 58-63.

Af prognoserne for befolknings- og erhvervsudvikling kan der afledes prognoser for efterspørgsel efter byvækstarealer i forskellige områder. Disse prognoser vil naturligvis være ret usikre, men det vil være muligt at konstatere eventuelle afvigelser, efterhånden som planperioden skrider frem.

For eksempel kan man tænke sig den situation, at priserne på fast ejendom stiger langt mere

end forventet i et område, hvor regionplanen har dæmpet byvæksten. Dette må betyde, at arealerne i dette område - set ud fra individuelle synspunkter - er ganske særligt attraktive. Amtsrådet vil i et sådant tilfælde overveje, om dette bør føre til en revision af planen, eller om der i området er samfundsinteresser, som er så vigtige, at byvæksten fortsat bør begrænses, uanset prisstigningerne.

SAMFUNDSMÆSSIGE INTERESSER

De samfundsmæssige interesser kan opdeles i nogle hovedgrupper:

1. Negative afgrænsninger.
2. Beskyttelses- og byggelinier.
3. Skraveringer.
4. Problemkort.

De interesser, der falder ind under disse kategorier, kan indtegnes på kort.

Endelig er der en femte gruppe samfundsinteresser, der ikke som de fire første grupper på en enkel måde lader sig afbilde i kortform.

Sådanne interesser må varetages gennem **verbale retningslinier**, der pålægger kommunerne at tage visse hensyn i deres planlægning".

Ovenfor nævnte citat viser meget godt tankegangen bag den metode, vi anvendte ved planlægning af byvækst. Jeg har kun medtaget en lille del af den tekst der omhandlede de samfundsmæssige interesser, men for at putte lidt mere kød på, vil jeg citere hvilke interesser der er beskrevet i forudsætningsredegørelsen under de enkelte overskrifter.

Først kommer de negative afgrænsninger. Her opregnes eksisterende fredninger, offentligt ejede rekreative arealer, særlige naturbeskyttelses-interesser, reservationer til naturgasledninger, reservationer til projekterede vejanlæg, reservationer i forbindelse med eventuel etablering af en storebæltsbro, reservationer til eventuel etablering af A-kraftværker - der var tale om to 3 km sikkerhedszoner.

Herefter redegøres for naturfredningslovens beskyttelses- og byggelinier som selvfølgelig også skal respekteres i kommuneplanlægningen.

Så følger et kapitel om skraveringer.

Det var de interesser, hvor man ikke helt så håndfast kunne sige at kommunerne ikke måtte planlægge byvækst, i forbindelse med kommuneplanlægningen. Spørgsmålet ville, hvis det blev aktuelt, blive underkastet en konkret vurdering.

Det drejer sig om råstofinteresser, støjbeskyttelseszoner ved forskellige tekniske anlæg og sikring af fremtidige vejanlæg.

Endelige kommer det vi kaldte problemkort, som beskæftiger sig med en række mål som alle skal indgå i en afvejning, inden man kan sige noget om et bestemt areals egnethed, ud fra en regional betragtning.

Problemkortene var inddelt i fire kategorier som vi kaldte:

- Regionalpolitiske interesser
- regionale infratrakturinteresser
- regionale beskyttelsesinteresser og
- kommunale interesser.

Det vi havde kortlagt var de tre første, altså de regionale interessetyper, mens det var den kommende kommuneplanlægningsopgave at kortlægge de kommunale interesser. Samtidig kunne de kommunale interesser, hvis de var stærke nok, jo overtrumfe de regionale interesser i den forstand, at man var villig til tillade byvækst på arealer der ikke var så gode ud fra et regional synspunkt, hvis der var meget tungtvejende kommunale grunde hertil.

De regionalpolitiske interesser var decentralisering, strukturarbejdsløshed og storbyernes vækst.

De regionale infrastrukturinteresser var forebyggelse af forurening af åbne vandområder, kraftvarmeforsyning, udnyttelse af vejnet med stor bæreevne samt at tilgodese den kollektive trafik.

De regionale beskyttelsesinteresser var fredningsmæssige interesser, landbrugsinteresser og vandindvindingsinteresser samt beskyttelseszonen for placering af eventuelle A-kraftværker fra 3 til 10 kilometer .

En af de kommunale interesser, som var meget fremme i debatten frem til regionplanen, var ledig folkeskolekapacitet. Vi havde beregnet, at der var meget stor økonomisk interesse forbundet med at kunne udnytte ledig folkeskolekapacitet. Og derfor blev dette mål tillagt stor vægt.

Specielt blev det tillagt vægt hvis en skole ligefrem var truet, idet der så ikke bare var tale om et kommunaløkonomisk mål, men også et videre hensyn.

Der var også en stor diskussion af truet dagligvareservice, så hvis en kommune kunne dokumentere, at det var nødvendigt et bestemt sted med byvækst for at opretholde den sidste brugs eller købmand, så var det et argument der blev tillagt stor vægt.

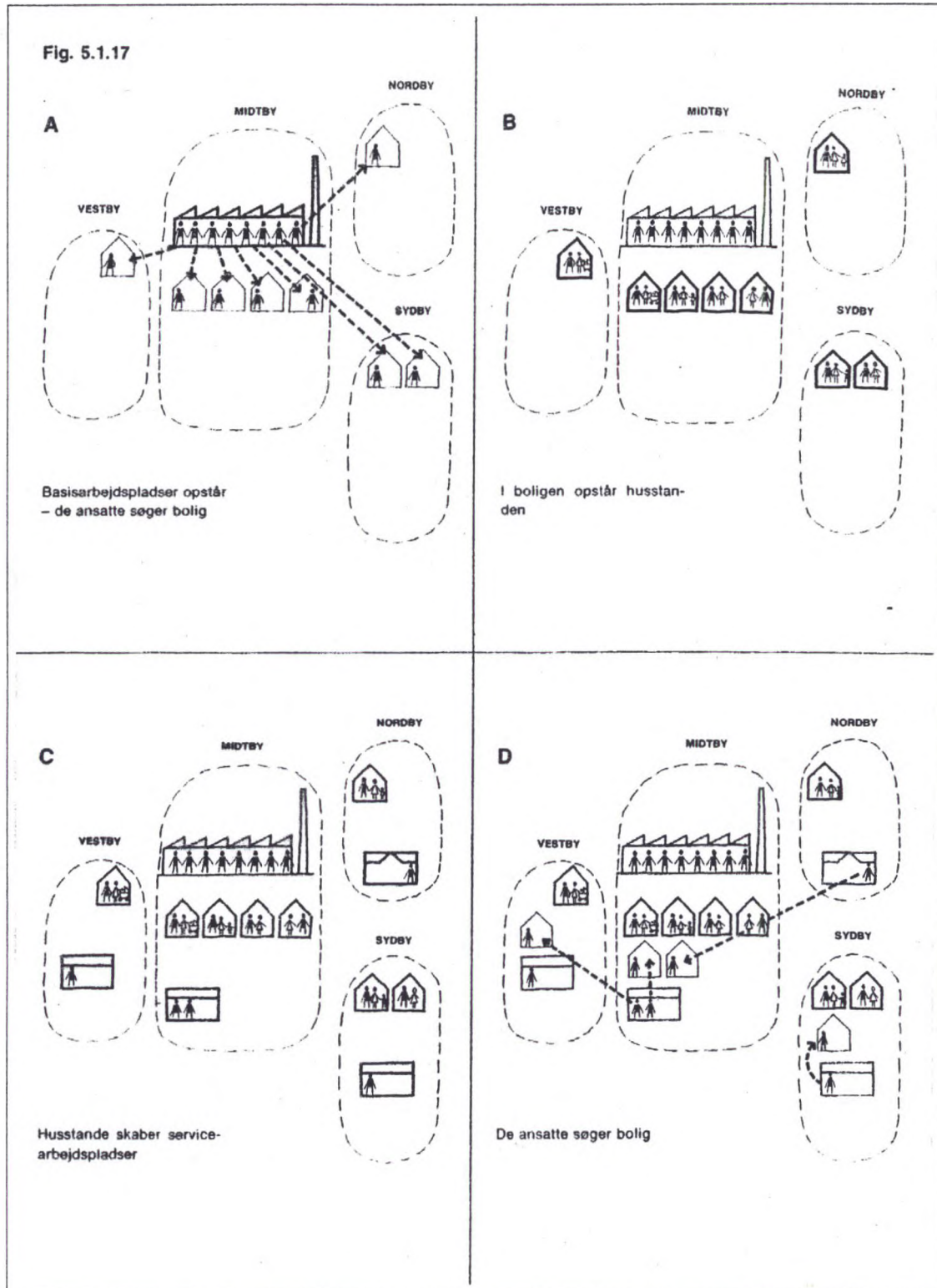
Jeg vil nærmere omtale to forskellige modeller som blev anvendt i processen.

BYVÆKSTMODELLEN

Først vil jeg omtale det vi kaldte byvækstmodellen. Allerede det første år i regionplanlægningen forsøgte vi at fremhæve, at det var nødvendigt, at en bestemt egn viste vækst i sine basiserhverv, hvis der skulle komme en særlig byvækst i den pågældende egn.

Samtlige erhverv kan man dele op i serviceerhverv og basiserhverv. Serviceerhverv er de erhverv, hvor beskæftigelsen i en bestemt egn afhænger af befolkningen i samme egn. Antallet af købmænd, antallet af lærere, antallet af barberere for eksempel hænger klart sammen med antallet af mennesker. Derimod er der erhverv, hvor beskæftigelsen ikke afhænger af befolkningen i den pågældende egn. Det drejer sig fx om landbruget, industrien og overordnede

Fig. 5.1.17



Byvækstmodel

statslige institutioner som fx universitetet.

Og det er disse basis-erhverv, der danner basis for beskæftigelsen og befolkningen i den egn, vi ser på. De mennesker der er ansat i basiserhvervene bor i et eller andet mønster omkring virksomhederne. Ansatte har familie, familien køber privat og offentlig service - igen et eller andet mønster i forhold til boligen. Der bliver ansat mennesker i serviceerhvervene. De ansatte i serviceerhvervene bor igen i et mønster omkring deres arbejdsplads, har familie og familien efterspørger service osv. og osv.

Disse sammenhænge havde vi beskrevet i en matematisk model, som vi kaldte byvækst-modellen. I løbet af planlægningsprocessen fandt vi ud af, at man har arbejdet med lignende modeller i det store udland under betegnelsen Lowry-modeller.

Ved hjælp af modellen fandt man - med udgangspunkt i basiserhvervene - frem til en prognose for befolkningen i de forskellige kommuner, og hertil blev der så koblet en boligprognose, som fremskrev efterspørgslen efter boliger og dermed byggebehovet og arealbehovet.

Hele diskussionen om disse prognoser førte til en opblomstring i interessen for sammenhængen mellem befolkningsprognoser og bolig- og byggeprognoser, således at kommunerne også blev oprustede på dette område.

PROBLEMKORT

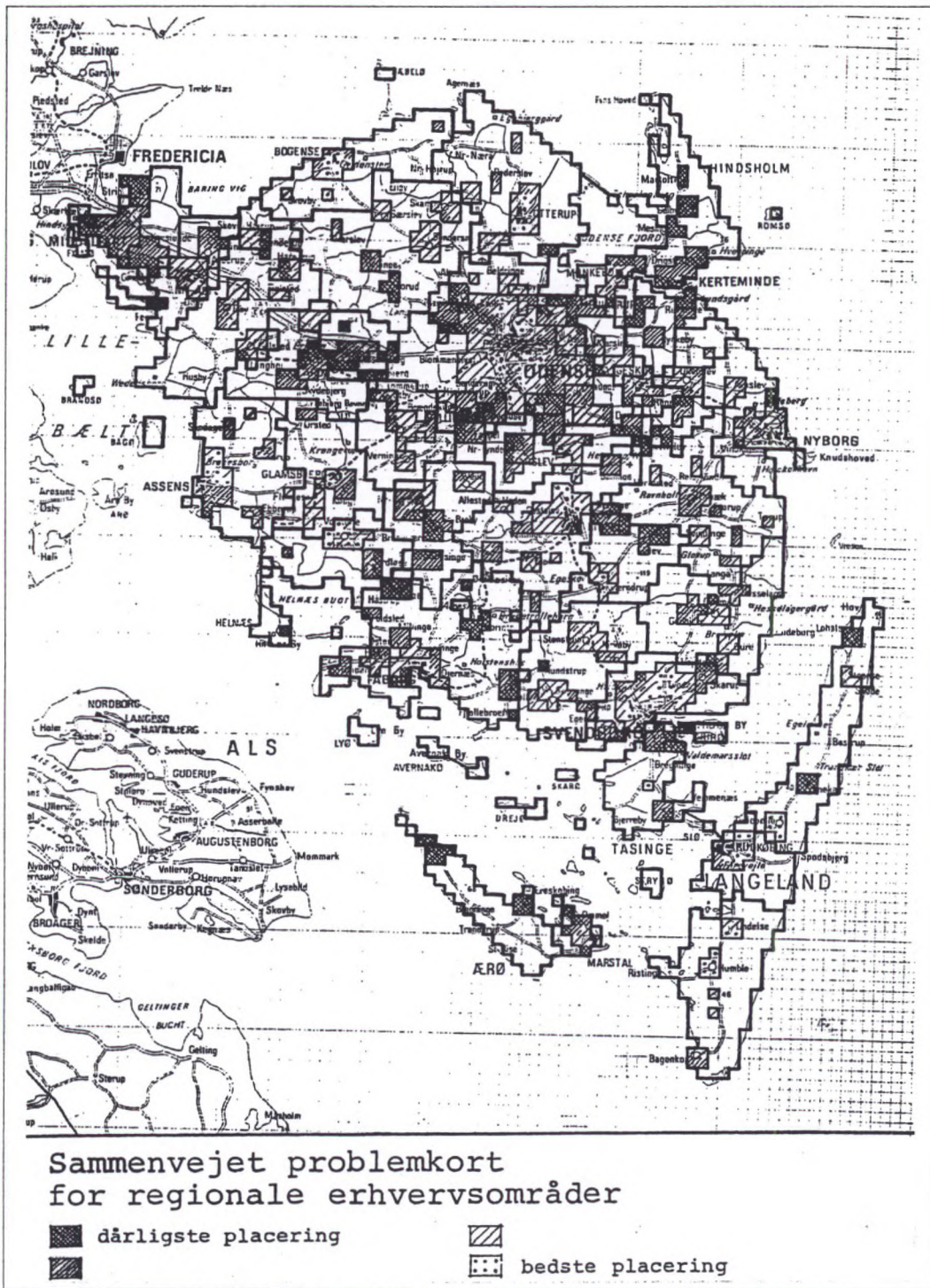
Den anden metode jeg vil omtale er vores problemkort. Det er kort over Fyn i 1:100.000, hvor vi havde delt hele arealet ind i ca. 3.500 km² ved hjælp af det såkaldte UTM-grid. For alle de arealer, der var potentielle byvækstarealer, havde vi registreret, om de var gode eller dårlige, i relation til de mål, der havde interesse.

Når man lagde problemkortene oven på hinanden viste det sig hurtigt, at der ikke fandtes arealer der var uproblematisk i forhold til samtlige mål. I forbindelse med den offentlige debat, om de alternative skitser, havde vi meget fornøjelse af illustrere dette kort, og det var en god indgangsvinkel til at forklare, at man var nødt til at afveje de forskellige problemkort imod hinanden.

Når man ser på de økonomiske interesser er det - et stykke af vejen - muligt at regne sig frem til, hvad vægt de forskellige hensyn skal tillægges, men når man fx skal samveje fredningsinteresser med infrastruktur-interesser af forskellige karakter, bliver der tale om en mere politisk samvejning. Og debatten, om de alternative skitser til Region-planen, var da også lagt op på den måde at man spurgte: Hvad er det for mål der skal prioriteres?.

Dette illustrerer følgende citat fra "Fyns fremtid til debat" - vores publikation til den offentlige debat (4):

"Det står som noget helt centralt i regionplanlægningen at tage stilling til de mål, man forsøger at nå gennem planlægningen. Det er klart, at det ikke kan lade sig gøre at nå alle mål 100%. I nogle tilfælde vil målene simpelt hen være indbyrdes uforenelige, og det betyder, at der må træffes et valg. På de følgende 14 sider er 7 af de mål, som Folketing, amtsråd og kommunalbestyrelser har prioriteret højt, beskrevet og belyst ved hjælp af en række kort. Der er i hvert enkelt tilfælde gjort rede for, i hvor høj grad, de tre alternative skitser kan tilfredsstille målene. Ved udarbejdelsen af alle tre skitser er der taget hensyn til disse mål, men ikke i samme grad".



Eksempel på problemkort.

FORDELING AF BYVÆKST INDENFOR KOMMUNERNE

Til sidst vil jeg omtale hvordan Regionplanen påvirkede fordelingen af byvæksten indenfor kommuner, og fordelingen af boliger indenfor kommuner - det vil jeg gøre ved at citere 2 sider fra vores kortfattede udgave af regionplanen (5):

Til allersidst vil jeg nævne, at når vi brugte een km² som grundlaget for vores problemkort var det primært fordi EDB-mulighederne var begrænsede i midten af 70'erne. Men 1 km² havde den fordel at mange af områdefrænsningerne blev stiliseret. Og det var med til at understrege, at regionplanlægningen ikke havde været ude i en helt konkret arealudpegning - den måtte ske ved et samarbejde mellem amtet og kommunen, i forbindelse med den efterfølgende kommuneplanlægning.

Der er selvfølgelig undtagelser fra dette, fx når vi taler om egentlige fredninger, hvor der er foretaget en præcis afgrænsning, og når vi taler om sikring af vejanlæg som allerede var langt fremskredet.

DET ÅBNE LAND

Planlægningen af det åbne land var ikke så langt fremskredet i slutningen af 70'erne. Fredningsplanlægningen var allerede godt i gang, men fx grundvandsområdet og et emne som vindmøller, var langt mindre bearbejdet. Det betød, at afsnittet om det åbne land, som vel i dag er noget af det der fylder mest i debatten om regionplanlægningen, ikke fik så stor interesse i debatten og så mange sider i den første regionplan. På side 164 i regionplanen opsummeres afsnittet om det åbne land således:

"Sammenfattende kan det siges, at regionplanens afsnit om det åbne land udgør et fælles informationsgrundlag for amtskommunen og kommunerne. Et grundlag, der formulerer nogle overordnede synspunkter på og retningslinier for det sektorplanarbejde, som i henhold til sektorlovgivningen skal gennemføres i de kommende år. Og samtidig en samlet fremstilling af amtsrådets hovedsynspunkter på afgørelser om zonetilladelser, råstoftilladelser m.v., som løbende træffes i amtskommunen.

Derimod skal det stærkt understreges, at regionplanen ikke lægger op til en ny administration omkring det åbne land. Amtskommunens administration vil fortsat foregå i henhold til gældende sektorlovgivning - men vil naturligvis blive sat i relation til regionsplanens overordnede mål og retningslinier."

Det skal tilføjes at recipientkvalitetsplanen også var langt allerede i den første regionplan, og den har jo haft store konsekvenser sidenhen bl.a. for planlægning af spildevandsforholdene.

TEKNISKE ANLÆG

Også afsnittet om tekniske anlæg var kortfattet. Et af de emner der var langt fremskredet, var



Zoneinddeling af det åbne land.

sikring af fremtidig vejkorridor. Man kan måske sige, det var **for** langt fremskredet, fordi der allerede på dette tidspunkt var reserveret korridor til mange vejprojekter, som siden ikke er blevet realiseret, og som man nok også for en del projekters vedkommende vil sige, aldrig vil blive realiseret.

Som det allerede har været berørt, indeholdt regionplanen sikring af plads til a-kraftværker, men ikke noget om vindmøller.

Man kan vel sige, at planlægningsmetoden både for så vidt angår det åbne land og tekniske anlæg gik ud på - ligesom det gør i dag, at man tegner de forskellige interesser ind på et kort, og så konstaterer man om der er konflikter, og hvis det er tilfældet tager man stilling til konflikterne en for en - selvfølgelig ud fra visse principielle overordnede overvejelser

NOGLE VURDERINGER 20 ÅR EFTER

Jeg har nu så kortfattet som tiden nødvendiggør, beskrevet planlægningsmetoderne i den første regionplan. Jeg vil herefter gå over til en kort kommentar, til nogle af de metoder og problemstillinger vi beskæftigede os med dengang. Der er nu 20 år efter tale om det, der i Thorsen's sprog kaldes "En vurdering i bagklogskabens ulideligt klare lys".

Jeg vil tillade mig at sige, at den fynske regionplan og forudsætningerne for planen, er en gedigen beskrivelse af regionen Fyns erhvervs-, befolknings-, natur- og ressourceforhold. Opgaven var meget højt prioriteret af de nye amter og kostede mange ressourcer, men jeg synes stadigvæk at det var nyttigt, at man som regional myndighed fik skabt sig et overblik, over de mange emner som indgår i regionplanen.

Det prognoseapparat vi fik opbygget var rimeligt konsistent - men må vi i dag sige, et udtryk for hybris. Der vil altid være stor usikkerhed omkring mange af de parametre, som indgår i prognoser over erhvervslivets - befolkningens og boligernes fremtidige placering på Fyn. Jeg kan nævne et forhold som de to oliekriser og deres betydning for varmforsyning, trafik og økonomiske konjunkturer. Jeg kan også nævne et forhold som arbejdsløsheden.

Og jeg vil da også nævne, at pendling er blevet meget mere udbredt, end vi dengang forudså. I parentes bemærket kan jeg ikke lade være med at tilføje, at hvis vi havde forudset den rigtige pendling og indskrevet den i prognoserne, er jeg sikker på, man ville have protesteret fra Miljøministeriet og nægtet at godkende planen.

Selvom der er disse fundamentale usikkerheder, bør amterne efter min opfattelse have råd til, grundlæggende med jævne mellemrum at gennemføre beskrivelser af de væsentlige erhvervs- og befolknings- og ressourceforhold i deres område. Man har også brug for prognoser til fx gymnasieplanlægning.

Men det er vigtigt at erkende, at der er meget stor usikkerhed forbundet med fremskrivningerne og derfor er det forkert at indrette planer, der meget håndfast tager udgangspunkt i et prognoseapparatet. Man kan ikke lave disse sikre planer, og der er ikke politisk vilje til at respektere planerne, når det kommer til stykket, hvis man må erkende, at der er sket væsentligt forudsætningsbrud.

Vender vi os mod regionplanens mål, finder jeg, at det var nyttigt at få gennemdiskuteret, hvilke mål det var vi skulle gå efter i regionplanen, og få kortlagt disse mål og draget konsekvenserne med hensyn til mulig placering af fremtidig byvækst. Jeg syntes vores metode var gennemskuelig, selvom jeg må indrømme, at det krævede en vis indsats at sætte sig ind i, hvordan tingene var skruet sammen. Men det syntes jeg ikke er nogen kritik af metoden - snarere en erkendelse af, at den regionale udvikling er et så komplekst emne, at det ikke er muligt at lave en simpel metode, som man kan fremstille i et to minutters klip i TV-avisen.

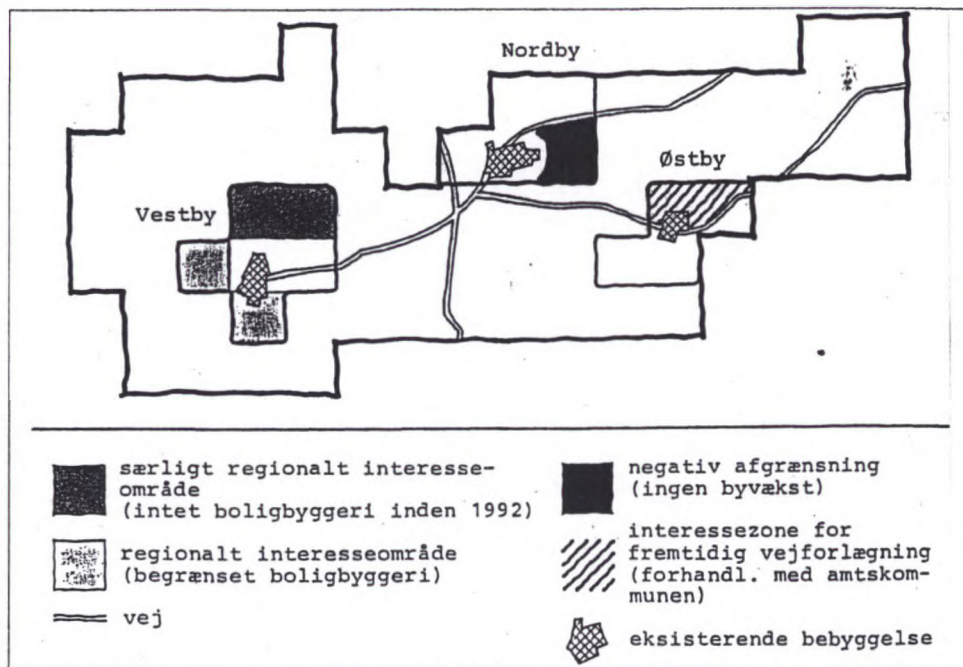
Jeg syntes, at den meget gennemskuelige metode, som vi anvendte, var vigtig for en åben diskussion med kommunerne og offentligheden. Vores konklusioner var ikke trukket op af en sort hat - vi kunne altid forklare, hvordan vi var kommet til dem.

Jeg syntes også, at metoden var god fordi, at den gav passende frihedsgrader til den kommunale planlægning. Vi respekterede, at de kommunale hensyn også havde en stor plads, når man skulle udforme de konkrete kommune- og lokalplaner. Og selv om vort prognoseapparat var udtryk for en stor optimisme, erkendte vi, at fremtiden var usikker, og at det derfor også gjaldt om, at holde muligheder åbne for kommunerne, hvis ikke der var nogen kvalificerede grunde, defineret ud fra de regionale mål, til at begrænse kommunernes muligheder.

På dette område finder jeg, at statens oplæg til den forrige og nuværende regionplanrunde er et væsentligt tilbageskridt, selv om man må erkende, at der jo nu er kommuneplanlagt hele vejen rundt, og jo derfor ikke er brug for så mange frihedsgrader, som i den første kommuneplanrunde, efter den nye planlov.

Endelig finder jeg det vigtigt at have et godt administrationsgrundlag i det åbne land. De konkrete sager som amterne i den daglige administration skal tage stilling til i det åbne land, indeholder tit mange kommunale og privatøkonomiske interesser - og ansøgerne - hvad enten det er private mennesker eller kommunerne går langt i, at forsøge at påvirke amtspolitikkerne.

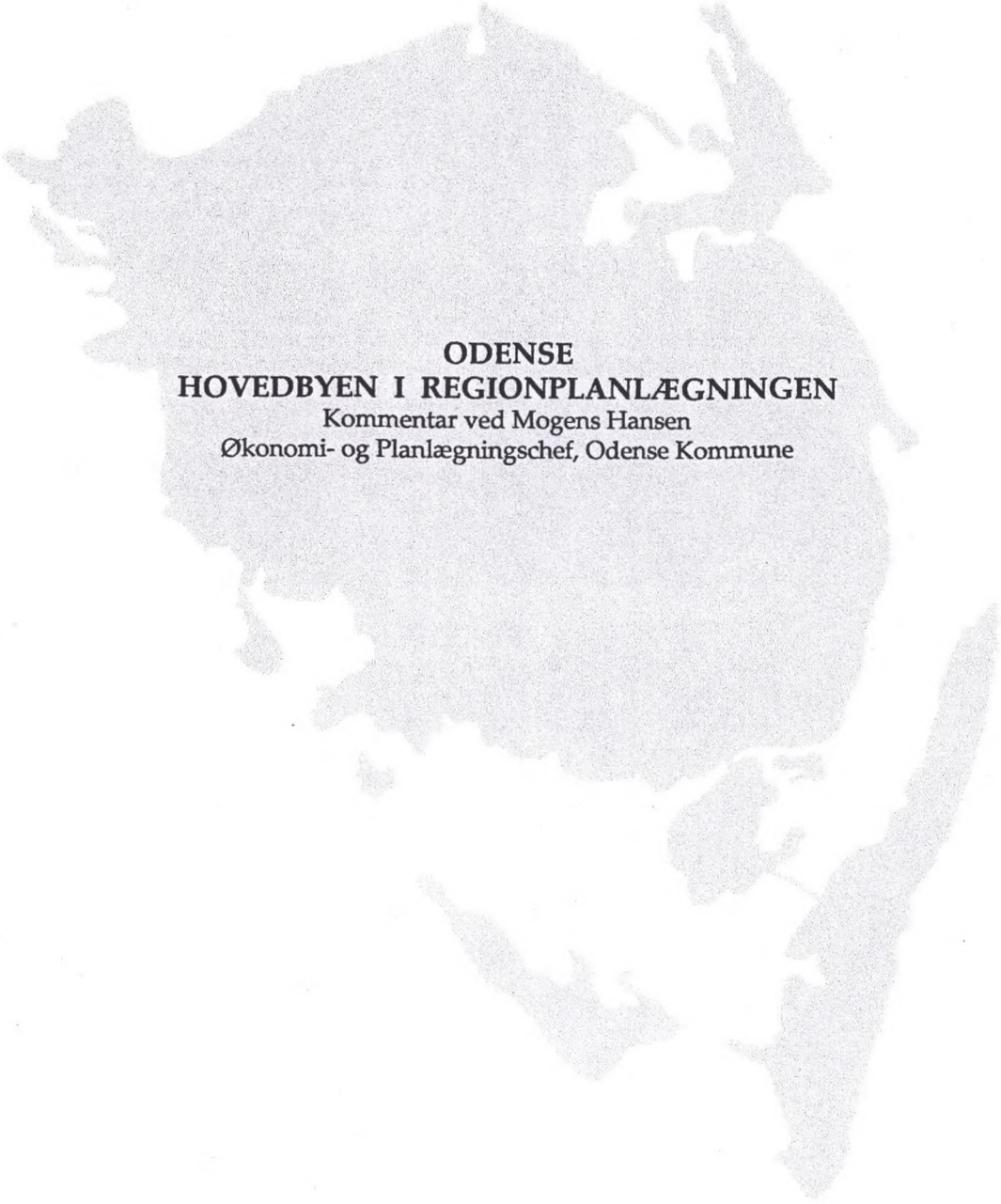
Ud fra lighedsbetragtninger er det væsentligt, at man har et plangrundlag, som kan lægge en linie for enkeltbeslutningerne i den turbulente hverdag, ligesom det er nødvendigt, hvis væsentlige regionale mål skal fastholdes.



Begrænsninger på fordelingen af boliger - et tænkt eksempel.

Litteraturhenvi­sing:

- (1) Fyns Amtskommune
Regionplan * 80, Redegørelse, April 1980,
siderne 36-39.
- (2) Fyns Amtskommune.
Forudsætninger. Regionplanlægning, 1977.
side 60, Fig. 5.1.17, A,B,C og D.
(Bilag nr. 2)
- (3) Fyns Amtskommune
Regionplan * 80, Redegørelse, April 1980,
side 209.
(Bilag nr. 3)
- (4) Fyns Amtskommune
Fyns Fremtid Til Debat. Regionplanlægning, 1977.
side 5.
- (5) Fyns Amtskommune
Regionplan * 80. Kortfattet udgave. Juni 1980.



ODENSE
HOVEDBYEN I REGIONPLANLÆGNINGEN

Kommentar ved Mogens Hansen
Økonomi- og Planlægningschef, Odense Kommune

Min baggrund er, at jeg har arbejdet med regionplanlægning og kommuneplanlægning i Odense Kommune siden 1974. I 1994 blev ansvaret for regionplanlægning og kommuneplanens hovedstruktur flyttet fra Miljø- og Teknikforvaltningen til Borgmesterforvaltningen og samlet i en ny Økonomi- og Planlægningsafdeling, som jeg siden 1994 har været leder af.

Min første umiddelbare erindring om arbejdet med den første fynske regionplan var følgende, d.v.s. inden jeg fandt de gamle sager og rapporter frem:

-3 alternative skitser, som gav et forenklet billede af oplægget til regionplan

-vanskeligt at få engageret borgerne; meget få til udstillingerne og specielt det første borgermøde på Kostermarkskolen, hvor der var væsentligt flere embedsmænd end borgere.

Et af Odenses hovedproblemer ved regionplanen fremgår i overskriften til indledningen i vor regionplankommentarer fra 1978, nemlig "Hvad er en storby?". Miljøministeren havde sagt i landsplanredegørelsen fra 1975, at hovedstadsregionens samt Århus og Odense-områdernes andel af landets befolkning ikke bør øges.

Som den mindste danske storby argumenterede vi for, at det ikke var hensigtsmæssigt at styre efter befolkningsstørrelser, men at Odense ønskede at fastholde og forøge kvaliteten i de eksisterende og nye byområder. Vi fandt også at vægtningen af de forskellige mål skulle lægges mere vægt på de samfundsmæssige omkostninger ved en spredning af befolkningstilvæksten samt lægges højere vægt på varmekraftforsyning og kollektiv trafik.

Et af vore vigtigste synspunkter var også, at Odenses funktion som hovedcenter for hele den fynske region bør fastholdes og bevares.

Regionplanlægningen for Fyn skulle med vore briller være åben og ikke restriktiv. Udviklingen andre steder på Fyn kan ikke fremkaldes ved at pålægge restriktioner i Odense.

Hvordan er det så gået med Odense-områdets andel af landets befolkning?

Jeg vil påstå, at regionplanlægningen på Fyn ikke har betydet ret meget forat befolkningsudviklingen har udviklet sig sådan på fyn

De 3 alternative skitser blev i processen brugt til at forenkle regionplanarbejdet, bl. a. i forbindelse med de 2 husstandsomdelte aviser. I amtsnyt fra juni 1978 er overskriften "Fynboerne vil bo på landet". En observaundersøgelse viste at 58 % gik ind for landsbyskitzen, 28 % for kystbyskitzen og kun 14 % for T-skitsen. De 3 alternative skitser gav borgerne et indtryk af, at regionplanlægningen kan styre byvæksten kraftigt. Landsbydrøm og virkelighed er imidlertid forskellig.

Den anvendte afvejningsmodel til brug for sammenstilling af de forskellige interesser var ambitiøs og ressourcekrævende. Vi brugte mange kræfter på at sætte os ind i metoden; men det gav specielt med problemkortene et godt overordnet værktøj for det videre arbejde med kommuneplanerne, selvom 1 km²-nettet var rigeligt groft.

Det var en meget lang periode fra starten i 1975 til 1981, hvor regionplanen blev godkendt. Det var specielt i slutfasen vanskeligt at holde engagementet højt. det var mest en opsamling af tidligere synspunkter. Men forklaringen var måske også at arbejdet med den første kommuneplan blev intensiveret mere og mere i kommunerne på dette tidspunkt.

ODENSE-OMRÅDETS ANDEL AF LANDETS BEFOLKNING

Befolkning	1/4-1970	1/1-1975	1/1-1981	1/1-1999
Danmark	4.912.865	5.054.410	5.123.989	5.313.577
Odense Kommune	163.593	168.542	169.183	183.584
% i forhold til DK	3,33%	3,33%	3,30%	3,45%
Odense Kommune + omegnskommuner*	217.154	227.791	231.801	246.442
% i forhold til DK	4,42%	4,51%	4,52%	4,64%
Fyns Amt	430.958	444.915	453.626	471.732
% i forhold til DK	8,77%	8,80%	8,85%	8,88%

*) Omegnskommuner er: Broby, Langeskov, Munkebo, Otterup, Søndersø, Tommerup, Vissenbjerg og Årslev.

Jeg vil til sidst give et lille indtryk af arbejdet med kommuneplanen i Odense siden den første plan, som blev til i perioden 1981 - 1986.

Vi valgte at satse på en geografisk opdelt kommuneplan med 11 kommuneplanområder. debatperioden varede et helt år med 47 lokale indledende beboermøder og 17 afsluttende møder. Ca. 5000 personer deltog i debatten bl.a. ved deltagelse i 70 studiekredse og arbejdsgrupper. Især var beboerne i landsbyerne meget aktive.

Ved 1. revision af kommuneplanen i 1991 - 1993 valgte vi 2 temaer som overskrift for revisionen, nemlig "Trafik og Miljø" samt "Erhverv".

Ved 2. revision af kommuneplanen i 1995 - 1997 var temaet "Bynidten".

Vi fik herved et yderligere kommuneplanområde, så vor kommuneplan idag består af 12 lokale kommuneplanhæfter og 1 hovedstrukturhæfte.

Vi er nu igang med 3. revision af kommuneplanen hvor temaet er "Odense som uddannelsesby". Der er nedsat en temagruppe med repræsentanter fra byens uddannelsesinstitutioner, erhvervsråd og kommunens planlæggere bl.a. til at udarbejde et debatoplæg til foroffentlighedsfasen til efteråret.

Vore mål med planlægningen i Odense Kommune idag er:

- en årlig plan- og miljøredegørelse som en del af det årlige budgetmateriale
- en samtidig revision af kommuneplanen og miljøplanen hvert 4. år med temarevision
- en efterfølgende opfølgning af handlingerne i kommuneplanen og miljøplanen ved den årlige budgetlægning.



REGIONPLANLÆGNINGEN
oplevet fra Ringe og senere Faaborg
Kommentar ved Preben Terp
Teknisk Direktør, Faaborg Kommune

Jeg skal også prøve at kigge i bakspejlets ulideligt klare lys, som det er blevet så moderne at sige.

Fynboernes natur er jo ikke at tænke stort og visionært,- og derfor har planlægningen på Fyn heller ikke været præget af store vilde visioner, som enten er lykkedes eller kuldsejlet.

Set med regionernes Europas briller, burde enhver dansker jo mene, at det der er godt for København er godt for hele landet, men sådan tænker vi jo ikke. På helt samme måde er det umuligt at få fynboer til at synes, at det der er godt for Odense er godt for hele Fyn. Eller at få sydfynboere til at mene, at det der er godt for Svendborg er godt for Sydfyn. <eller på kommunalt plan, at det der er godt for Faaborg er godt for Faaborg kommune.

Hele tiden støder vi på Fyn på denne jantelovsagtige angst for at de enheder, der er lidt større, skal dominere de lidt mindre. En holdning, der kan være lammende for en god udvikling.

Desværre mødte vi denne holdning igen da vi skulle til at regionplanlægge for første gang.

1. generation af regionplaner blev på Fyn en debat ud fra amtets beskrivelse af en T-skitse, en kystbyskitse og en Landsbyskitse.

Fra min stol, - dengang i Ringe-, så verden lidt anderledes ud.

Vi følte **ikke** de tre debatforslag tog fat om regionens reelle problemer - der var behov for at gå anderledes radikalt til værks.

Vi allierede os med det daværende planlægningsfirma Møller og Wichmann fra Århus og lancerede et regionplanforslag, der indeholdt en stor omstrukturering af øens infrastruktur med udlægning af nye transportkorridorer, omlægning af statens og amtets vejinvesteringer o.m.a. Vi arbejdede med planlægningen som om der var tale om fysisk planlægning i traditionel forstand,- nu blot for en hel region.

Vi troede faktisk på, at vi havde fat i noget der for Fyn var lige så genialt som den Københavnske fingerplan, så det gik vi igang med at overbevise andre kommuner om. Der blev afholdt studiekredse, borgermøder, udstillinger samt afholdt fælleskommunale møder på flere niveauer og med deltagelse fra amtet. Det gik rigtig godt i starten, men i løbet af debatten blev vi skudt nogle usle, egoistiske motiver i skoene, og så gik det ned ad bakke for alvor. Enden på det blev nærmest, at vores kommunegruppe p.g.a. indre uenighed resignerede lidt og enedes om, at de fynske landkommuners bedste beskyttelse imod Odenses dominans ikke var planlægning, men var amtet, - det samme amt, som man ellers havde været så enige om at skælde ud ved enhver given lejlighed. Jo, for amtet måtte pr. definition ikke nøjes med at gå Odenses ærinde, og mange af amtsrådsmedlemmerne bedyrede da også, at de netop var valgt til at "beskytte resten af Fyn mod Odenses dominans". Et, efter min mening, tåbeligt udgangspunkt når man sammen skulle planlægge for hele regionen, - politik er somme tider forunderlig !

Så blev barnet endelig født, - den første regionplan,- og der stod vi så med et juridisk/ administrativt dokument - **ikke en plan** der var præget af fysisk planlægning og infrastrukturelle nyskabelser.

Hvorfor nu det? -jo - der var for mange ting, der ikke kunne tales om:

Storebæltsforbindelsen lå ude i det uvisse, ingen turde rigtig lade den være en realistisk del af regionplanen.

-Flytrafikken voksede støt i de år. - Var det mon klogest at satse på en lufthavn mere

-Statsveje/amtsveje vovede ingen at tale om. - det var for følsomt at tage fat på. -Senere ordnede Chresten Philipsen og Mogens Lykketoft det som bekendt på en nat.

-De tre forbindelser til Ærø viste sig at være et tabuemne, selvom amtet heroisk forsøgte at spørge om det nu var nødvendigt med tre færger. - Det er stadig et tabuemne, og nu investeres der sandelig 160 mio. kr. i at opretholde dem.

I bakspejlets ulideligt klare lys ser vi nu, at ingen politikere, hverken i amtet eller i kommunerne, i **virkeligheden** ønskede at forsøge at styrke udviklingen hverken

-gennem planlægning der kunne lokke boliger og erhverv til bestemte lokaliteter

-ved en mere direkte kvotestyring

-eller ved at styre arealudlæggene

Det blev en slags lafen-stå-til-liberalismens sejr, og det passede måske også bedst til decentralisereinstanken og selvstændighedstrangen hos kommunerne.

Senere tiders regionplaner har i nogen grad rådet bod på dette forhold med ret præcist formulerede retningslinier for sektorafsnittene, men en fysisk plan for vores region er det nu aldrig rigtig blevet til.

Vi har i den danske planlægning et emne, som tilsyneladende er evigt ungt, - og det er arealplanlægningen,- eller rettere mængden af udlagte arealer, som man tilsyneladende aldrig bliver trætte af at tale om.

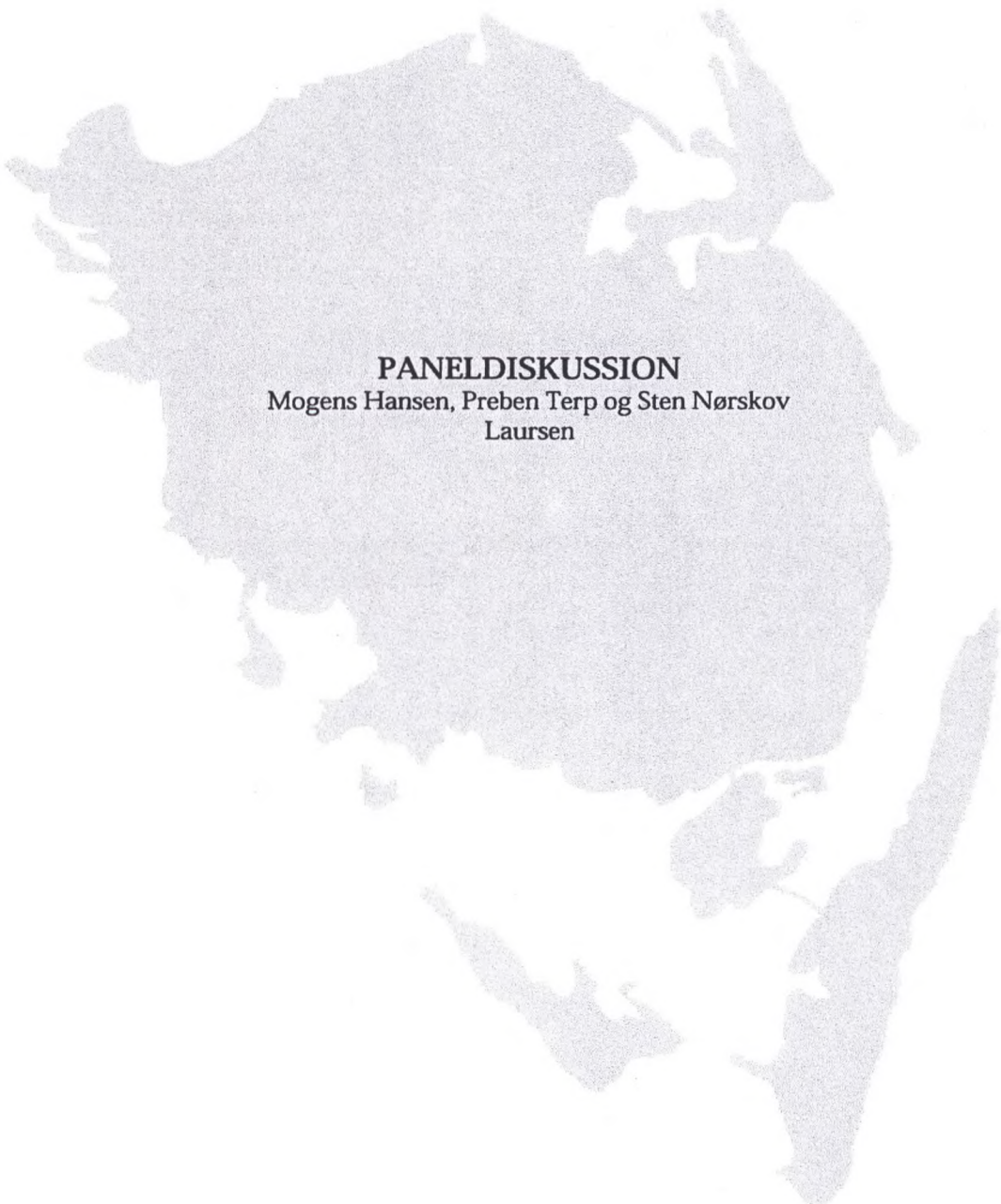
Arealplanlægningens evige dilemma er:

På den ene side vil staten gerne indskrænke de samlede arealudlæg i landet,- senest fremført i debatoplægget "Forslag til landsplanredegørelse" som et af de væsentlige planlægningsproblemer i Danmark.

På den anden side vil kommunerne gerne kunne tilbyde alternativer og valgmuligheder til både boligformål og til erhvervsformål, og det kræver rigelige arealudlæg.

Man kan sige at amterne sidder lige midt imellem disse to synspunkter og skal forsøge at holde rede på begge synsvinkler. det er svært,- og vel nok en uholdbar situation. Så inden man fra Landsplanafdelingen farer alt for hårdt frem, var det nok en god ide at sætte sig sammen med KL og Amtsrådsforeningen og få talt dette dilemma grundigt igennem.

I landsplanredegørelserne i nyere tid er man begyndt at opfatte vores land som en del af Europa. Lad os i regionerne følge det op, for planlægningen må ikke udelukkende handle om politiske manøvrer og trakasserier, for den skal danne rammer for vores fælles fremtid.



PANELDISKUSSION

Mogens Hansen, Preben Terp og Sten Nørskov
Laursen

Steen Nørskov Laursen anså, at Mogens Hansens forestilling om, at man kunne styre mere end tilfældet blev i regionplanerne, måske kommer fra erfaringer med kommuneplanlægningen. I regionplanlægningen blev der lagt mere vægt på målene. Man troede her, at kunne deltage i styringen af de regio-nale, statslige institutioner. Men f.eks. følger de sociale institutioner ganske præcist folketallet. Dog kan man i den enkelte kommune selv medvirke til at sprede byvæksten, hvis man ønsker, f.eks. at udnytte en iøvrigt eksisterende skolebygning. STL fandt, at den lange proces bliver værre og værre. Nu kommer også VVM-proceduren til. F.eks. har man nyligt set, at en vejstrækning i det sydøstlige Odense, allerede vist i planer fra 1967, nu alligevel skal ud i VVM-proceduren.

Havde også et tvivlende forhold til de "heroiske beslutninger" - havde i Skot-land set et par nye byer, "heroiske beslutninger": Cumbernauld og East Kilbride, som virkede forfærdeligt. Det måtte være meget bedre at udnytte eksisterende netværk osv. - Vollsmose er et andet skrækeksempel. Var derfor mod de "store armbevægelser". Var glad for Fyns klare afgrænsninger - som gjorde vejplanlægning, busplanlægning o.s.v. meget enkelt sammen-lignet med amter med lange land-grænser. Men var rede til at se på Fyn i et europæisk perspektiv.

Preben Terp savnede synspunkter om kritikken af arealudlæggene.

Mogens Hansen fandt, at prognoser let bliver til hybris, f.eks. m.h.t. boligudbygning. I de seneste år er således ret store arealer tilbageført til landzone - og endda er der rigeligt at tage af. Var også skeptisk m.h.t. at regionplanen kunne påvirke statslige institutioners lokalisering. Der skal blot et forsvarsforlig til - så er en række kaserner fjernet med et snuptag med store følgevirkninger. Håbede på høringer i forbindelse med ændringer af statslige institutioner. I øvrigt deltager Odense i et bredt samarbejde om analyser af f.eks. pendlingsmønstre over Storebælt og til Trekantområdet.

Steen Nørskov Laursen - var glad over, at vores planlægningsproblemer trods alt ikke er større end at areal-udlæggene er gjort til et stort problem. Sagen er drøftet i Amtsrådsforeningen, med landbrugets folk, og ingen så noget somhelst problem her. Dog bør der være gode argumenter for nye arealudlæg. Og desværre kan nye folk i kommunalbestyrelsen sætte sig spor i form af mystiske arealudlæg.

Jesper Harvest erindrede om, at i arealudlæggene forud for 1970 skulle inderzoner + mellemzoner være det dobbelte af det forventede forbrug i planperioden for at lægge en dæmper på priserne på jord. Og omkring Odense var forventningerne store !

Var ikke uenig i synspunktet om de "heroiske" beslutninger. Men somme-tider sker det: Omkring 1984-88 var der den energiske rådmand i Odense, Edvin Witved, som havde et vældigt "drive". Således gik han energisk ind i bymidteforbedringer, med gågader m.m. Han deltog i alle møder og fik over flere valgperioder vedtaget en fornem by-midteplan. Også Blangstedgård-projektet var hans fortjeneste (på trods af manglende anlægsbevilling - som dog fulgte).

Kirsten Andersen fandt dagen spændende - først formiddagens historisk prægede indlæg og efter eftremiddagens mere aktuelle betragtninger. Huskede meget vel rudenet-planerne - med en vis skepsis - men en tilsvarende metode anvendtes i Hovedstadsrådet i 1973, og finessen var netop plads for råderum i kommunerne. Der har altid været udlagt for store arealer - men det blev dog ikke så slemt. Dog kan man i nutiden savne en kommitteret, som kan vejlede kommunerne. Påpegede, at planlægning lykkes bedst med "vinden i ryggen" - som Fingerplanen.

Elith Juul Møller spurgte om man overhovedet kan føre en offentlighedsdebat om regionplanlægningen på basis af "alternative skitser". Og det endda på basis af kommunale oplæg. Det viste sig jo, at mange kommuner ikke havde nogen regionale synspunkter - mange kommunale oplæg lignede hinanden til forveksling (incl.

principielle fejl). På Fyn havde ingen kommuner mening om Storebæltsbroen. Der var udstykningsplaner meget mere nærværende.

Havde også gjort sig tanker om, hvordan de tre skitser var blevet til - mon man havde udarbejdet to umulige og en realistisk, som den der skulle vedtages? Ved den offentlige debat var der mest stemning for landsbyskitserne - men hvem deltog? - de mest engagerede, ikke gennemsnittet.

Tvivlede på, om man kan debattere regionplan-lægning på basis af "alternative skitser" - og at ideer er ligeså umulige.

Preben Terp mente nu, at man godt kan debattere regionale spørgsmål. Således er sygehusvæsenet for tiden under debat, med et stort engagement, som vel alle har en mening om. Men var i øvrigt enig i tvivlen.

Steen Nørskov Laursen var enig i, at en bred generel debat ikke er mulig. Men det er vigtigt at få de kommunale folk i tale. En anden metode er dog forsøgt: **deliberativ folkehøring** (en norsk ide): 1)

Opinionsundersøgelse. - 2) En gruppe med vilje til at mødes udpeges. - 3) Gruppen udsættes for eksperter og politikeres syn på sagerne. - 4) Sagerne diskuteres derpå i grupper. - 5) Holdningerne målt til slut. Det viste sig, at folk rykkede mod midten. Metoden er forsøgt i sygehusdiskussionen. Folk foretrækker kvalificeret behandling fremfor små sygehuse, eller kvalitet fremfor nærhed.

Der er ganske rigtigt mange spørgsmål, der ikke kan behandles i "alternative skitser".

Mogens Hansen fremhævede, at de første oplæg fra 1975 mere var udtryk for at man havde brug for at finde sine ben. Påpegede, at ved alternativer skal de være reelle valg, f.eks. om to vej-føringer. Fandt i øvrigt, at regionplan-lægning er meget overordnet og abstrakt. Men at den er nødvendig, og at folk skal orienteres om dens indhold.

Bent Rasmussen (Middelfart) påpegede, at man i Middelfart-området har brug for at se ud over amtsgrænserne, f.eks. med hensyn til uddannelsescentre, større kulturelle aktiviteter (stadion), i relation til Hamborgs indflydelse, større butikcentre ("Bilka"), konflikter med hensyn til bortfald af de

mindre handlende, ændret aldersfordeling (yngre fraflytter - ældre flytter til byen).

Opfordrede til, at sådanne spørgsmål vil indgå i kommende regionplan-drøftelser.

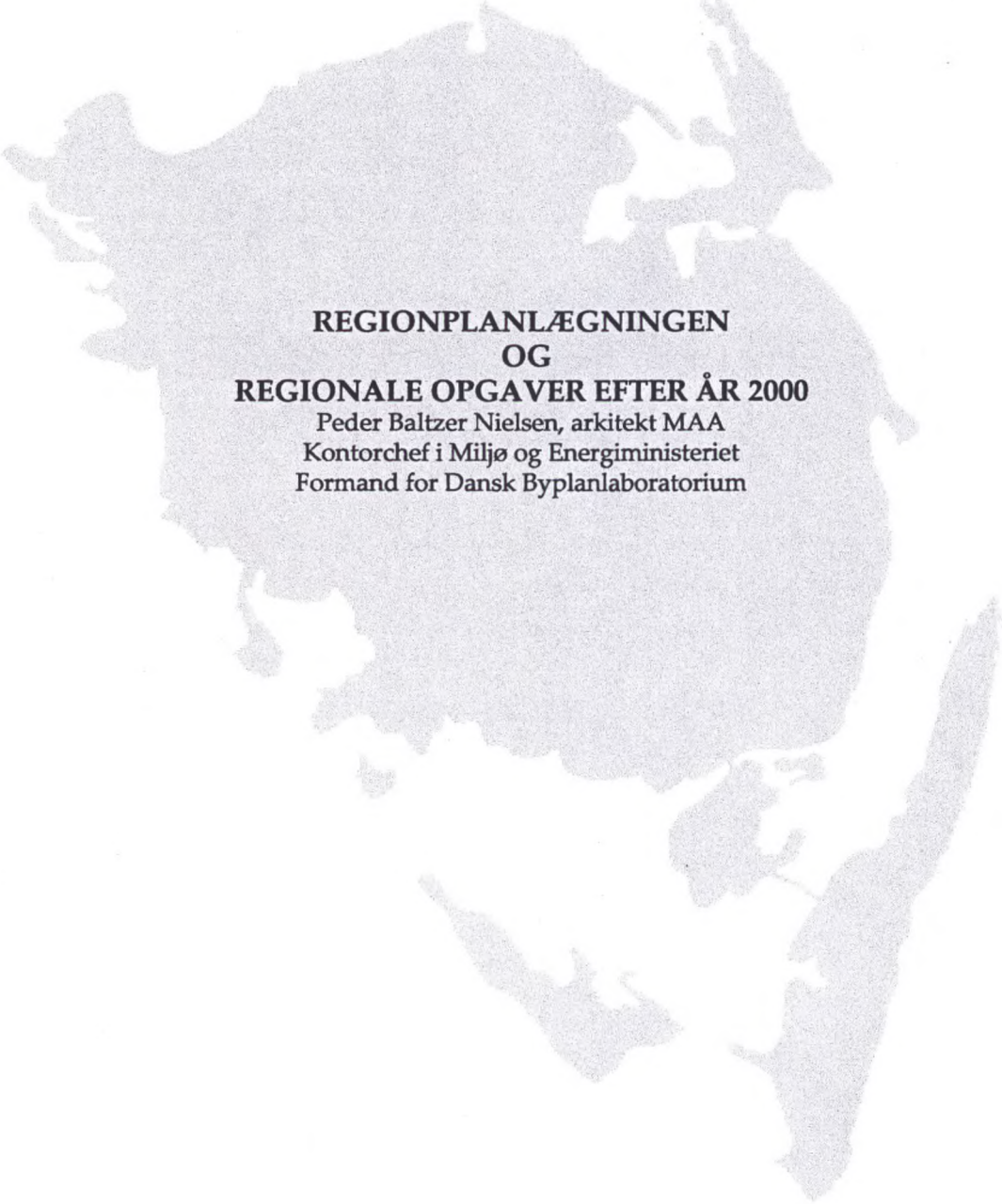
Steen Nørskov Laursen var enig i, at det er vigtigt for Middelfart-området at se ud over amtsgrænserne. Men var usikker med hensyn til effekten af centerplan-diskussionerne.

Kristian Larsen nævnede, at man under forberedelser til seminaret havde fundet, at Fyn var en naturlig region - så det var interessant af de historiske indledninger, at få at vide, at Fyn dog var ret opdelt - og havde et svagt amtsstyre. KL undrede sig over, at amtet ikke tog affære, da Fragtmads-centralen blev placeret nord for Odenses bymidte.

Var derudover enig i, at de formelle regionpandrøftelser ikke har været nemme at gennemføre.

Steen Nørskov Laursen replicerede, at det ikke at blande sig ikke er tegn på at være svag. Man bør kun blande sig i kommunale anliggender, når væsentlige interesser er på spil - og Fragtmads-centralen var et lokalt Odense-problem, som ikke berørte nabokommunerne.

Preben Terp fandt i øvrigt, at 32 kommuner på Fyn er alt for mange, når der er sager på tværs af kommunegrænser, der skal gennemføres. I grunden er man indtil nu kun blevet enige om at anvende et fælles grundkort.



**REGIONPLANLÆGNINGEN
OG
REGIONALE OPGAVER EFTER ÅR 2000**

Peder Baltzer Nielsen, arkitekt MAA
Kontorchef i Miljø og Energiministeriet
Formand for Dansk Byplanlaboratorium

REGIONPLANLÆGNINGENS SPÆDE START

At se udviklingen ud fra en strategisk og større planlægningsmæssig sammenhæng har tidligt været påkrævet. I hovedstaden blev der i begyndelsen af dette århundrede gennemført en nordisk byplankonkurrence, som dels havde baggrund i den rejste kritik af den hidtidige planløse udvikling som hovedstaden havde gennemløbet, og dels i erkendelsen af det nødvendige i at få vurderet de nye indlemmede distrikter ud fra et større udviklingsperspektiv for hovedstaden.

Egnsplanlægningen tog dog først sin egentlige begyndelse i Københavnsområdet i 1920-30'erne, støttet af det nyoprettede Byplanlaboratorium, som krævede en mere sammenhængende kvalitativ planlægning end blot en sektorplanlægning for de mere stive elementer som bane- og vejtrafik. Synspunktet var også stærkt inspireret af datidens engelske byplanlægning.

I princippet startede egnsplanlægningen med en grøn planlægning, der kom til udtryk i "Den grønne betænkning". Den viste nøje sammenhæng mellem natur-, miljø- og friluftsinteresserne og angav retningslinier for, hvor der ikke burde byudvikles. Dette grundlag indgik som forudsætning for den efterfølgende Fingerplan, hvis udbygningsprincipper som bekendt fortsat er af stor værdi for hovedstadens byudvikling.

Udviklingsprincippet vagte stor opmærksomhed udenfor landegrænsen. En planlægning som blev tænkt sikret gennem lov om byplaner og byreguleringsloven. Den sydligste finger fik den særlige lov om planlægning af Køge Bugt, der bl.a. sikrede en udviklingsretning som skulle have høj prioritet for at dæmme op for en ensidig, "uønsket" nordlig byudvikling.

På mange områder dannede denne avancerede planlægning skole for det øvrige land og erfaringerne lå også til grund ved udformningen af den første planlovreform i 1970'erne og den efterfølgende planlov i 1992.

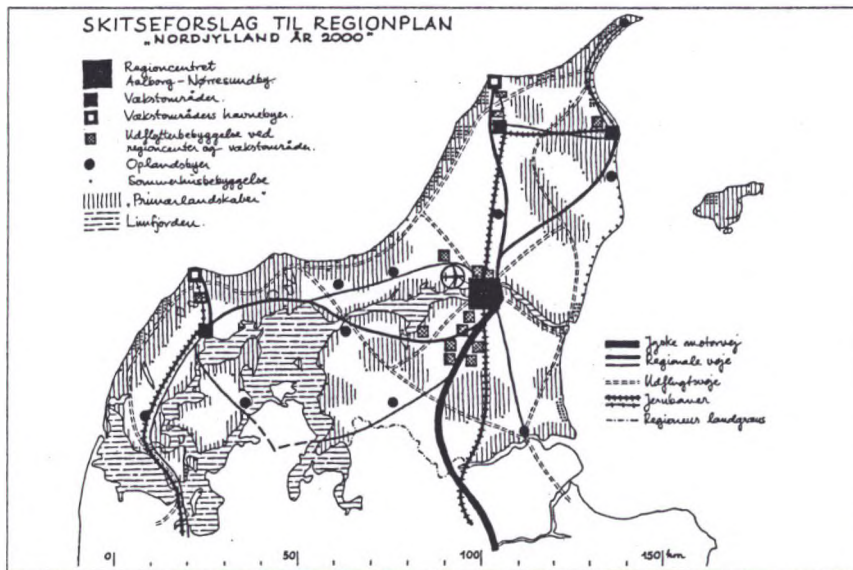
DEN "FRIVILLIGE" REGIONPLANLÆGNING

I den øvrige del af landet foregik der også før lovreformen såkaldte "frivillige" egns- og regionplaner, da der var et behov for at sikre en hensigtsmæssig kvalitativ byudvikling og nå større vækst, også set ud fra et mere langsigtet udviklingsperspektiv.

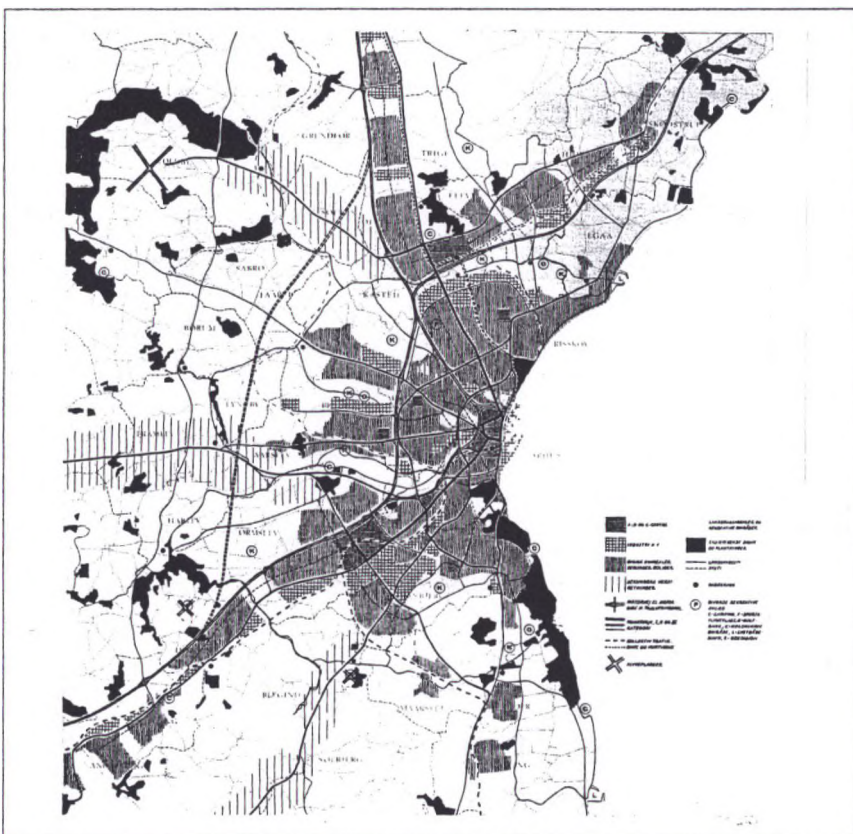
Inden lovreformen blev gennemført, lå der gennemarbejdede regionplanskitser for bl.a. Nordjyllands, Århus, Sønderjyllands, Fyns og Bornholms Amter. Ligeledes havde en lang række kommuner indgået et samarbejde med nabokommunerne om et fælles kommuneplangrundlag (dispositionsplaner) bl.a. også som led i påvirkningen af kommunalreformen med de nye amts- og kommuneinddelinger.

PLANLOVREFORMEN

Reformarbejdet i 1970'erne omfattede et væsentligt skift i det danske forvaltnings-system med et stærkt reduceret antal amter og kommuner. Planlovreformen var en del af det ændrede 3-ledede forvaltningssystem - fra den mere énstrengede centralistiske



Regionplanskitse - den første egentlige i Danmark. Udarbejdet af Peter Bredsdorffs tegnestue, 1966.



Egnsplan for Århus-egnen vedtaget 1966 af egnsplan-kommissionen. Udarbejdet af arkitektfirmaet Sven Allan Jensen, Hans Hartvig Skaarup og J.M. Jespersen

struktur ("27 slags planer", Erik Kaufmann, SBI), til den mere decentrale baseret på en national, regional og kommunal rammestyring.

Planlovreformen omfattede 3 etaper. Den første, zoneloven i 1970, blev tillagt stor betydning specielt efter jordlovenes fald, hvor landet på engang blev inddelt i de 3 zoner.

En gang for alle blev byudviklings- og udstykningsplaner gjort op, og der faldt erstatninger for uindfriede byggetilsagn.

Den anden, lov om lands- og regionplanlægning i 1973, havde til formål at styrke landsplanlægningen og sikre, at der blev gennemført en regionplanlægning for de enkelte dele af landet. Den tredje, lov om kommuneplanlægning i 1975, omfattede gennemførelsen af en kommuneplan og kommunernes kompetence til selv at forestå den fysiske planlægning i dialog med borgerne, en planlægning der skal ligge inden for rammerne af lands- og regionplanlægningen.

Lovene er senere blevet udvidet med en kombination af den fysiske og økonomiske planlægning (budgetplanlægning), fulgt op af egnsudviklingsstøtte, refusionsordninger, én-bloktilskud og af økonomiske udligningsordninger mellem rige og fattige kommuner.

LANDS-, REGION- OG KOMMUNEPLANLÆGNINGEN

Planlovreformen satte en mere organiseret planlægningsaktivitet på dagsordenen i landets amter og kommuner. Planlægningen foregik i en indbyrdes vekselvirkning og begyndte stort set nedefra, forstået således, at kommunerne skulle skabe en dialog og fremme en debat med deres borgere om udviklingsmulighederne.

PLANLÆGNING FOR LIGELIG UDVIKLING

Bymønsterrapporten i 1978 var en væsentlig del af landsplanpolitikken, om fremme af en mere ligelig udvikling i landet som helhed. Med bymønstret startede den egentlige diskussion om byernes indbyrdes rolle i forhold til betjening, serviceydelser, uddannelse, beskæftigelse og støtte til erhvervsudviklingen, herunder om en bedre sammenbinding af landsdelene. Diskussionen indebar initiativer til at opnå en mere afdæmpet udvikling af de tre største bysamfund.

I hovedstadsområdet betød det en lavere vækstrate med mindsket boligbyggeri og befolkningsantallets tilbagegang en stærk reduktion af industriarbejdspladser. Der skete således en kraftig forskydning af industriarbejdspladser fra Øst- til Vestdanmark.

I det 3-leddede rammestyringssystem kom de nationale planlægningsovervejelser til udtryk i de såkaldte landsplanredegørelser. Et redskab der, siden den første landsplanredegørelse blev udsendt i 1975, har udviklet sig til at blive et vigtigt led i dialogen og for gennemførelsen af den nationale og statslige planlægning i Danmark. Det var redegørelser om landsplanlægningen som miljøministrene efter lov om lands- og regionplanlægning skulle fremlægge en gang årlig for Folketingets udvalg for fysisk planlægning.

De første landsplanredegørelser handlede meget om de regionale forskelle i befolkningens levevilkår og om virkemidler, om lokaliseringen af erhvervsvirksomheder, boligbyggeri, servicefaciliteter og institutioner i de enkelte dele af landet.

Redegørelserne har understøttet den politiske debat om det nationale byhierarki, hvor byudviklingen i de største nationalcentre søges dæmpet mod fremme af nationalcentrene under udvikling - Ålborg og Esbjerg og nu senest Midt-Vestjylland, som omfatter Herning, Holstebro, Struer og Ikast samt Trekants-området. Redegørelserne lå også til grund for en forespørgelsesdebat i Folketinget om de mindste bysamfund, en debat der fik karakter af et kabinetsanliggende.

REVISION AF PLANSYSTEMET

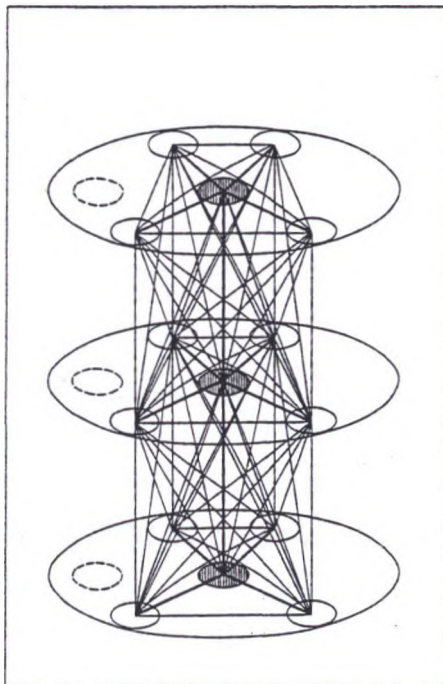
Plansystemet blev taget op til revision, da det var under beskyldning for at være for bureaukratisk og for usmidigt, specielt når erhvervsudviklingsinteresserne skulle håndteres. Det var i en periode, hvor mange kommuner ansatte erhvervsudviklingschefer, der oftest påstod vanskeligheden ved at få udlagt større erhvervsområder, som de kunne arbejde ud fra.

Politisk opstod der således et behov for, at plansystemet blev underkastet et mere grundigt eftersyn. Det hertil nedsatte planinformationsudvalg afgav rapporten, "Al den planlægning - hvorfor og hvordan", i 1983.

Det nedsatte arealudvalg fandt, at regionplanlægningen kunne være et egnet instrument for konfliktafvejninger, og at en videreførelse af planlægningen på grundlag af det gældende regelsæt ikke var hensigtsmæssig.

FRA AREALORIENTERET TIL HELHEDSORIENTERET PLANLÆGNING

Udvalget anbefalede bl.a., at regionplanlægningen blev lagt om fra en arealorienteret til en mere helhedsorienteret planlægning, de alternative regionplanskitser og amternes



Med "27 slags planer" fra 1966 leverede Erik Kaufmann en analyse og kritik af den fysiske planlægning som næppe siden er overgået i dybde og kvalitet. B.l.a. påviste han med denne tegning, hvor indviklet et rammestyringssystem kunne blive.

redegørelser hvert andet år, om planlægningen og den stedfundne udvikling skulle ophøre. Den statslige godkendelse af regionplanerne skulle dog opretholdes og sikres en hurtigere behandlingstid. Miljøministeren skulle fortsat have muligheder for at dispensere fra procedurereglerne - ved de såkaldte landsplandirektiver ("tordenkilen").

PLANLOVREFORMEN 1992

Ved Miljøministeriets samlede reformarbejde i 1992 blev en række love om planlægningen afløst af én lov - planloven. Planloven var et led i og er én af fem nye miljølove. De nye love afspejler de seneste årtiers diskussioner på globalt som på lokalt plan om de væsentlige miljø-, ressource- og naturspørgsmål.

Plan- og miljølovene blev tillige udvidet på en række af disse områder, således implementeringen af EU-direktiver bl.a. om VVM-vurderingen (Vurderingen af Virkninger på Miljøet), EF-habitatområder, kystnærhedszone, detailhandel og lokal Agenda 21 mv.

Planloven uddelegerede yderligere kompetence således, at amtsrådene selv vil kunne gennemføre regionplanlægningen og vedtage planerne endeligt. Samtidig er det kommunale selvstyre tilgodeset ved, at kommunalbestyrelserne kan kommuneplanlægge inden for de eksisterende byområder, og inden for rammerne af den nationale - og regionale planlægning.

DE STATSLIGE UDMELDINGER TIL REGIONPLANLÆGNINGEN

For at fremme den fortsatte dialog mellem staten og amterne er der indgået aftale mellem miljø- og energiministeren og formanden for Amtsrådsforeningen om en nærmere udformning af de statslige interesser og krav til regionplanlægningen.

Det er aftalt, at staten til brug for regionplanlægningen redegør for sine forventninger til planlægningen, så der på et tidligt tidspunkt kan tages højde for de statslige ønsker. Redegørelsen betegnes som den "Statslige udmelding" og omfatter konkrete krav og anvisninger, udformet i samarbejde med de berørte ministerier og styrelser.

De statslige udmeldinger er udsendt til regionplanlægningen i 1993, 1997 og 2001. Udmeldingerne har behandlet de nationale mål, nyheder og prioriteringer samt krav og ønsker til regionplanernes indhold om byer og byvækst, landdistrikter, detailhandel, særlige forhold i hovedstadsområdet, infrastruktur samt en lang række krav til natur- og miljøbeskyttelsen.

Udmeldingen som "institution" er fortsat under udvikling og er blevet et værdifuldt plandokument. Den seneste udmelding til regionplan 2001 har været omfattet af en høringsprocedure hos de kommunale myndigheder med indkaldelse til efterfølgende debat før den er blevet politisk behandlet og udsendt som et plangrundlag.

DE POLITISKE REDEGØRELSE

Mange af de nationale planspørgsmål er kommet til udtryk i de natur- og miljø-, by-, erhvervs- og energipolitiske redegørelser for blot at nævne nogle af emnerne.

Der er opstillet en række nye strategiske mål for landsplanlægningen, med henblik på at styrke planlægning ud fra et internationalt perspektiv og samtidigt at styrke det nationale særpræg samt for at fremme en mere bæredygtig udvikling i landet som helhed. Der er tillige opfordret til en mere helhedsmæssig vurdering af planlægningen og til at sikre miljøkvaliteter i de fysiske omgivelser og skabe og bevare værdifulde bebyggelser og bymiljøer samt styrke miljøhensynene på trafikområdet.

Internationalisering, bæredygtighed og miljø- og naturbeskyttelse er emner, som har ændret og vil ændre regionplanlægningen fra at være mere byregulerende til mere miljøregulerende med alternative udviklingsmodeller og strategiske planovervejelser. Der lægges tillige mindre vægt på planovervejelser om fremme af en ligelig udvikling i landet, men på opnåelsen af en mere balanceret udvikling mod en helhedsorienteret planlægning.

I de senere landsplanredegørelser er amterne og kommunerne blevet opfordret til at se udviklingen ud fra et mere internationalt perspektiv og samarbejde over amts- og kommunegrænserne. Som opfølgning herpå er der i de enkelte dele af landet oprettet de såkaldte bycirkelsamarbejder, der allerede har givet mange gode resultater.

Landsplanredegørelserne har fået en meget fremtrædende rolle og har undergået en markant udvikling i de senere år. Til sammenligning omfattede de første redegørelser 30-40 sider og de seneste redegørelser mere end 100 sider med mere helhedsorienterede emner, understøttet af en række tillægsrapporter.

PLAN- OG UDVIKLINGSPERSPEKTIVER

I dette årti er der udsendt 3 redegørelser, der overvejende fokuserer på Danmark i en europæisk sammenhæng. I forbindelse med Miljøministeriets reformarbejde i 1992 fik Landsplanafdelingen til opgave at udarbejde et landsplanperspektiv "Danmark på vej mod år 2018". Redegørelsen dannede grundlag for en diskussion om Danmarks deltagelse i det europæiske samarbejde og om den fysiske og funktionelle udvikling af EU's områder, om samarbejdet over landegrænserne og om deltagelse i de nye statsdannelser i Østersø-området - Baltic Sea Region, i Nordsøregionen og om udviklingen af en Øresundsregion.

Andre lande i det europæiske fællesskab har tilsvarende udarbejdet landsplanperspektiver, og Europakommissionen har udsendt sine første perspektiver på udviklingen af fællesskabets territorium i dokumenterne "Europe 2000" og "Europe +2000", som et samlet "grundlag"- en vision for udviklingen i Europa set i et internationalt og i et nationalt perspektiv.

Regeringen søger at koordinere sin landsplanpolitik omkring samarbejdet om den fysiske planlægning i Europakommissionen. EU-ministrene har i en årrække arbejdet på at få tilvejebragt et fælles fysisk og funktionelt udviklingsperspektiv for Europa, det såkaldte ESPD (European Spatial Development Perspective). De tre hovedmål heri er 1) en udvikling mod et mere balanceret og polycentrisk bysystem og skabelsen af nye relationer mellem by og land, 2) en sikring af lige adgang til infrastruktur og viden og 3) en forsigtig forvaltning og udbygning af natur- og kulturarven.

Målene i ESPD søges bl.a. realiseret gennem EU's støtteprogram for transnationalt fysisk - funktionelt samarbejde - Interreg II C og III B. Under dette program er de danske statslige og regionale myndigheder involveret i projekter i Østersø- og Nordsøområderne.

LANDSPLANREDEGØRELSEN 1999

Landsplanredegørelsens hovedtema 1999 er "Lokal identitet og nye udfordringer", der baserer sig på de mål og principper som blev fremlagt i "Danmark og europæisk planpolitik" samt på regeringens sektorpolitikker som de er fremlagt i regeringens redegørelse. Her skal fremhæves den erhvervspolitiske redegørelse fra 1998, landdistriktredegørelsen fra 1998, den bypolitiske perspektiv- og handlingsplan fra 1999 og handlingsplanerne på det trafikpolitiske område.

Landsplanredegørelsen 1999 har som den første redegørelse været omfattet af en forudgående offentlighedsfase. Her har 55 kommuner og 7 amter kommenteret statens forslag til valg af det tværgående tema om samspillet mellem erhvervsudviklingen, transportområdet og den fysiske planlægning. Der har generelt været enighed om emnet, der fokuserer på Danmarks hastige forandring, hvor øget kommunikation og ny teknologi sætter sine tydelige spor i hverdagslivet.

I landsplanredegørelsen fremhæves det, at realiseringen af de erhvervspolitiske strategier i dag sker i en tæt dialog med de lokale og regionale aktører, men det understreges at der er behov for nye strategier og et bedre samspil i den kommunale og regionale planlægning om krav til lokaliseringen og indretningen af de fremtidige erhvervs- og byområder ud fra en mere helhedsorienteret og bæredygtig tankegang med baggrund i de internationale, nationale og lokale udfordringer.

Der peges på, at erhvervslivets udvikling inden for de seneste årti i høj grad er præget af den øgede internationalisering og globalisering. Det stiller store krav til den fysiske planlægning - også krav der umiddelbart kan være vanskelige at opfylde. Det anbefales, at der til stadighed udvikles nye metoder, redskaber for bedre at kunne følge med i og håndtere dette hastigt ændrede produktionsmønster og dets stærkt accelererende udviklingsforløb.

I landsplanredegørelsen indtager samspillet mellem den fysiske planlægning og erhvervsudviklingen en fremtrædende rolle, da erhvervslokaliseringen, de nye produktions- og distributionsformer er vigtig for at kunne varetage det fremtidige godstransportarbejde på et bæredygtigt grundlag.

Den øgede internationalisering medfører stigende konkurrence mellem virksomhederne på tværs af grænserne, der også betyder en stærkere specialisering af enkeltemner af høj kvalitet med "just in time" ordninger til et større og større internationalt marked.

Det fremhæves tillige, at serviceerhvervene - de private og offentlige - bliver mere dominerende og de traditionelle industrivirksomheder med deres store arealkrav og udlæg, som tidligere var rådende, nu ikke vil være de mest synlige i det fremtidige udviklingsmønster, samtidig med at det mest arealkrævende erhverv - landbruget - er underlagt store forandringer.

Et af de store problemer i den mere helhedsorienterede planlægning er den rigelige erhvervsrummelighed i de enkelte amter og i landet som helhed. Denne rummelighed er ikke nødvendigvis i overensstemmelse med erhvervslivets nuværende og fremtidige krav for dets lokaliseringssønsker, som har der "adresser" erhvervsmiljøer evt. i tilknytning til forskerparker og som er velbeliggende i forhold til, kvalificeret arbejdskraft, god infrastruktur, transport, service, forsyninger, miljø, kultur mv.

I den statslige udmelding er amterne og kommunerne også blevet opfordret til at revurdere de tidligere uudnyttede og dermed måske uhensigtsmæssige arealudlæg. Det er anbefalet, at overveje arealerne tilbageført til landzonen eller at omdisponere disse andre formål. Desuden anbefales det, at revurdere planlægningen i byområderne med henblik på at søge en bedre udnyttelse og fortætning, hvor der i forvejen er en god infrastruktur for dermed at kunne mindske behovet for inddragelse af nye arealer i det åbne land.

HELHEDSORIENTEREDE TANKEGANGE I HOVEDSTADSOMRÅDET

I hovedstadsområdet er der en erhvervsrummelighed til mere end 30 års forbrug. En stor del af denne rummelighed ligger uden for hovedstadsområdets udpegede byudviklingsstruktur.

I hovedstadsområdet er samspillet mellem regionplanlægningen, trafikbetjeningen og erhvervslokaliseringen af stor betydning på kort og længere sigt. Samarbejdet omfatter en opgavefordeling mellem hovedstadens S-tog og regionaltog og S-busser, som er karakteriseret som hovedstadsområdets højeffektive transportsystem. Således betjener banetrafikken overvejende fingerbyens radialgående transport og S-busserne den tværgående transport.

Det er en vigtig lokaliseringsfaktor, der skal bidrage til en mere bæredygtig udvikling, dæmme op for den stadig stigende privatbilisme, nedbringe energiforbruget og CO₂-udslippet. Forståelsen for denne udvikling er dog væsentlig, ligesom det fordrer en vis ændring af befolkningens adfærdsmønster omkring dets transportbetjening.

For at sætte denne udvikling i perspektiv forventes der ifølge den Trafikpolitiske redegørelse 2005 en stigning i persontransportarbejdet med bil fra 1990 til 2005 med ca. 20% og godstransportarbejdet med lastbil med 50%. Transportsektoren forventes stadig at forbruge mere energi. I år 2020 vil denne sektor stå for ca. 35% af det samlede energiforbrug, som skyldes den øgede økonomiske vækst og mobilitet for varer og arbejdskraft.

Undersøgelser foretaget indenfor de seneste år viser dog, at udviklingen i hovedstadsområdet går den modsatte vej. I de centrale kommuner opføres ca. 80% af kontorbyggeriet (etagemeter) stationsnært, mens det i omegnskommunerne kun er 20 % af kontorbyggeriet (etagemeter), der lokaliseres stationsnært. Det betyder, at ca. 50% flere benytter bil.

LANDSPLANREDEGØRELSE 1999 - ALTERNATIVT FORSLAG

Folketinget besluttede i foråret 1998 i forbindelse med debatten om den forrige landsplanredegørelse - Danmark og europæisk planpolitik - at fremtidige landsplanredegørelser skal stille reelle ligeværdige alternative muligheder i landsplanlægningen - med bud på udviklingen, som regeringen ikke nødvendigvis skal være enig i. Endvidere skulle der foretages en strategisk miljøvurdering af landsplanredegørelsernes mål og handlinger til brug for prioritering og udvælgelse af handlingerne.

Det alternative oplæg omfattede hovedemnet "Danmark år 2025 - et samfund i bevægelse",

som er udarbejdet af en gruppe af "uvildige" personer fra pressen, universiteterne, interesseorganisationer m.fl. med oplæg til ændringer af en række statslige sektorpolitikker og i den administrative opdeling af landet. Der foreslås en opdeling af Danmark i 2-4 regioner og i 75-100 kommuner.

Der opstilles en række kvalitative målsætninger - Danmarksvisionen - som baseres på en række kvalitative mål for samfundets og for det enkelte individs udvikling i et globalt og et europæisk perspektiv. Det er mål, som også er formuleret i regeringens grundlæggende vision for det 21. århundrede, nemlig den bæredygtige velfærdsvision. Visionen bygger på, at Danmark skal udvikle sig til et samfund, der med udgangspunkt i individets behov for tid, rum, stilhed, eftertanke, personlig frihed, udfoldelsesmuligheder, medindflydelse og socialt ansvar, og med overholdelse af det økologiske råderum, sikrer alle borgerne gode bolig-, sundheds-, uddannelses- og arbejdsvilkår.

Danmarksvisionen baserer velfærdsbegrebet i højere grad på kvalitative mål i form af grundlæggende menneskelige og samfundsmæssige værdier, og det skal sikre, at disse værdier hele tiden er under politisk og kulturel debat. Visionen foreslår et her og nu perspektiv med igangsættelse af en række aktiviteter om en ny reform for amter og kommuner. Desuden igangsættelsen af udviklingsprojekter om det kommunale selvstyre herunder om etablering af bydelsråd og lokalråd, samt af en bred samfundsmæssig debat.

DELTAGERLISTE

- * Alstrup, Inge, arkitekt, Køge Kommune
- * Andersen, Kirsten, arkitekt, Hvidovre
- Bang, Henrik, civilingeniør, Odense Kommune
- Bredsdorff, Ella, souschef, Kerteminde Kommune
- Christensen, Søren Holm, landinspektør, Odense Kommune
- * Dragsbo, Peter, Museumsinspektør, Middelfart Museum
- * Hansen, Edmund, pens. arkitekt, Gentofte
- Hansen, Mogens, økonomi- og planl.chef, Odense Kommune
- Harnow, Henrik, museumsinspektør, Odense
- * Harvest, Jesper, arkitekt, Hellerup
- Jensen, Ib Høi, byplanarkitekt, København
- * Jensen, Sven Allan, arkitekt, Køge
- * Johansen, Jens, arkitekt, Nærum
- Jørgensen, Ove, pens. civilingeniør, Odense
- Jørgensen, Per, pens. ingeniør, Odense
- Kristoffersen, Ernst, civilingeniør, København
- * Larsen, Kristian, Charlottenlund
- Larsen, Margit, arkivleder, Broby
- Laursen, Sten Nørskov, direktør, Fyns amt
- Lausen, Jens Ø., arkitekt, Rudkøbing Kommune
- Matzen, Ole, forvaltningschef, Munkebo Kommune
- * Møller, Elith Juul, arkitekt, Gentofte
- Nielsen, Finn G., museumsinspektør, Kerteminde
- Nielsen, Peder Baltzer, kontorchef, København
- Rasmussen, Bent, byrådsmedlem, Middelfart
- * Strømstad, Poul, pens. museumsinspektør, Hørsholm
- Termansen, Jesper, arkitekt, Ribe
- Terp, Preben, teknisk direktør, Faaborg Kommune
- Tougaard, Niels, arkitekt, Hellebæk
- * Varming, Michael, arkitekt, Hellerup
- * Winding, Ole, arkitekt, Århus
- Wolters, Lisbet, arkitekt, Ølgod

- * Medlem af Byplanhistorisk Udvalg

Oplægsholdere:

Peter Dragsbo
Mogens Hansen
Jesper Harvest
Steen Nørskov Laursen
Ole Mortensøn
Peder Baltzer Nielsen
Preben Terp

Byplanhistoriske noter

Noterne kan købes i Dansk Byplanlaboratorium for 50 kr. pr. stk. Ved forsendelse betales desuden porto og et ekspeditionsgebyr på 15 kr.

1. Udokumenterede optegnelser om et halvt århundredes levnedsløb af *Flemming Teisen*. 1985. 89 s.
2. Havneby på Rømfø af *Jesper Termansen*. 1985. 37 s.
3. Athen-erklæringen oversat og kommenteret af *Ernst Kristoffersen*. 1985. 20 s.
4. Bidrag til naturfredningens historie af *C. Blixencrone-Møller*. 1985. 74 s.
5. Tilbageblik af *Edmund Hansen*. 1985. 43 s.
6. Byplanhistoriske erindringer fra midten af 40'erne til begyndelsen af 50'erne af *Jesper Termansen*. 1986. 47 s.
7. Planlægningens græsrodde af *Carl Evald Hansen*. 1986. 20 s.
8. Bag kulisserne - Køge Bugt-lovens politiske og administrative forspil af *Frank Bundgaard*. 1986. 55 s.
9. Lærestalernes Fælles Byplankursus 1955-69 af *Kirsten Andersen*. 1986. 45 s.
10. 20'ernes og 30'ernes byplanhistorie - indlæg fra seminar, juni 1986 red. af *Edmund Hansen, Lisbet Balslev Jørgensen og Ole Thomassen*. 1987. 41 s.
11. Værløse - en kommunes byplanhistorie 1944-74 af *Max Siegumfeldt*. 1987. 69 s.
12. 40'ernes og 50'ernes byplanhistorie - indlæg fra seminar, juni 1987 red. af *Edmund Hansen mfl.* 1987. 77 s.
13. Med de venligste hilsner fra *Steen Eiler Rasmussen* red. af *Vibeke Dalgas*. 1988. 28 s.
14. Notat om Storkøbenhavns planlægning, 3. maj 1960. 1988. 38 s.
15. Industrikvarteret i Gladsaxe af *Vagn Isaksen, Edmund Hansen og Ella Bredsdorff*. 1988. 114 s.
16. De store vækstår - fra ca. 1960 og videre frem. Seminar, juni 1988 red. af *Sven Allan Jensen mfl.* 1989. 62 s.
17. De første landsplanår 1959-64 af *Kirsten Andersen og Erik Kaufmann*. 1988. 25 s.
18. Rødovre - træk af kommunens byplanhistorie af *Niels Fosdal*. 1989. 23 s.
19. Boligbyggeriet og boligområderne i by- og regionplanlægningen i vort århundrede. 4. seminar, juni 1989 red. af *Tim Knudsen mfl.* 1990. 86 s.
20. Københavns Kommune - humanitær byplanlægning 1940-70 af *Max Siegumfeldt*. 1990. 57 s.
21. Fingerplanen - tilblivelsen oplevet fra gulvet 1945-50 af *Sven Allan Jensen*. 1990. 38 s.
22. Trafikken og byerne - udvikling og planlægning. 5. seminar, juni 1990 red. af *Edmund Hansen mfl.* 1991. 103 s.
23. Fra sommervilla til feriehytte - om århundredskiftets og mellemkrigstidens fritidsbebyggelser af *Nan Dahlkild*. 1991. 62 s.
24. Da miljøet kom til byen af *Bent Flyvbjerg*. 1991. 63 s.
25. Sommerhuset - fødsel og opvækst. 6. seminar, juni 1991 red. af *Eliuh Juul Møller og Poul Strømstad*. 1992. 60 s.
26. Københavnske generalplantilløb 1932-1958 af *Poul Lyager*. 1992. 63 s.
27. Byens offentlige rum. 7. seminar, juni 1992 red. af *Vibeke Dalgas og Poul Strømstad*. 1994. 84 s.
28. Forstæderne - bydannelse og byplaner. 8. seminar, juni 1993 red. af *Sven Allan Jensen og Poul Strømstad*. 1994. 66 s.
29. Lidt om fredningsplanlægning og om nogle af de mennesker, jeg mødte hen ad vejen af *H. H. Holden Jensen*. 1994. 64 s.
30. Det åbne land. 9. seminar, juni 1994 red. af *Kirsten Andersen og Eliuh Juul Møller*. 1995. 61 s.
31. Byfornyelse - fra gadegennembrud til integreret byfornyelse. 10. seminar, juni 1995 red. af *Kirsten Andersen, Sven Allan Jensen og Lisa la Cour*. 1996. 71 s.
32. Hovedstadsrådet 1. april 1974 - 31. december 1989. Erindringer 6 år efter af *Hugo Marcussen*. 1996. 27 s.
33. Ti år med en generalplanskitse 1958-1968 af *Poul Lyager*. 1996. 63 s.
34. Købstædernes byfornyelse. 11. seminar, 8. december 1995 red. af *Lisbet Wolters og Ole Winding*. 1999. 64 s.
35. Hovedstadsregionen i historisk tilbageblik. 12. seminar, juni 1996 red. af *Eliuh Juul Møller mfl.* 1997. 24 s.
36. Strandhaven - et kolonihaveområde bliver til lavt, tæt boligområde af *Kirsten Andersen*. 1997. 47 s.
37. Arkitektskolernes Byplanuddannelse 1930-1997. 13. seminar, maj 1997 red. af *Ole Winding mfl.* 1997. 70 s.
38. Byplanuddannelsen i Danmark 1930 til 1997. 13. seminar, 30. maj 1997 red. af *Inge Alstrup og Lisa la Cour*. 1998. 86 s.
39. Fra gamle dage til nutidens begyndelse - Overfredningsnævnets arbejde i årene 1962-1976 af *Johan Garde. Ill. af Kirsten Andersen*. 1998. 54 s.
40. Danmark under forvandling - De store planer og deres skæbne. 14. seminar, maj 1998 red. af *Kirsten Andersen og Eliuh Juul Møller*. 1999. 45 s.
41. Fyn - Regionen i midten. Regionplanlægningen fra kommunalreformen til lov om planlægning. 15. seminar, 28. maj 1999 red. af *Lisbet Wolters og Ole Winding*. 2000. ■ s.
- De første år - Byplanhistorisk Udvalg 1982-1999 af *Kirsten Andersen*. Red. af *Kirsten Andersen og Eliuh Juul Møller*. 1999. 71 s.
- "Fingerplanen". Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn 1947. Fotografisk genoptryk m. engelsk resumé. 1993. 156 s. + udfoldningskort. 150 kr.
- Flere noter er under forberedelse.



