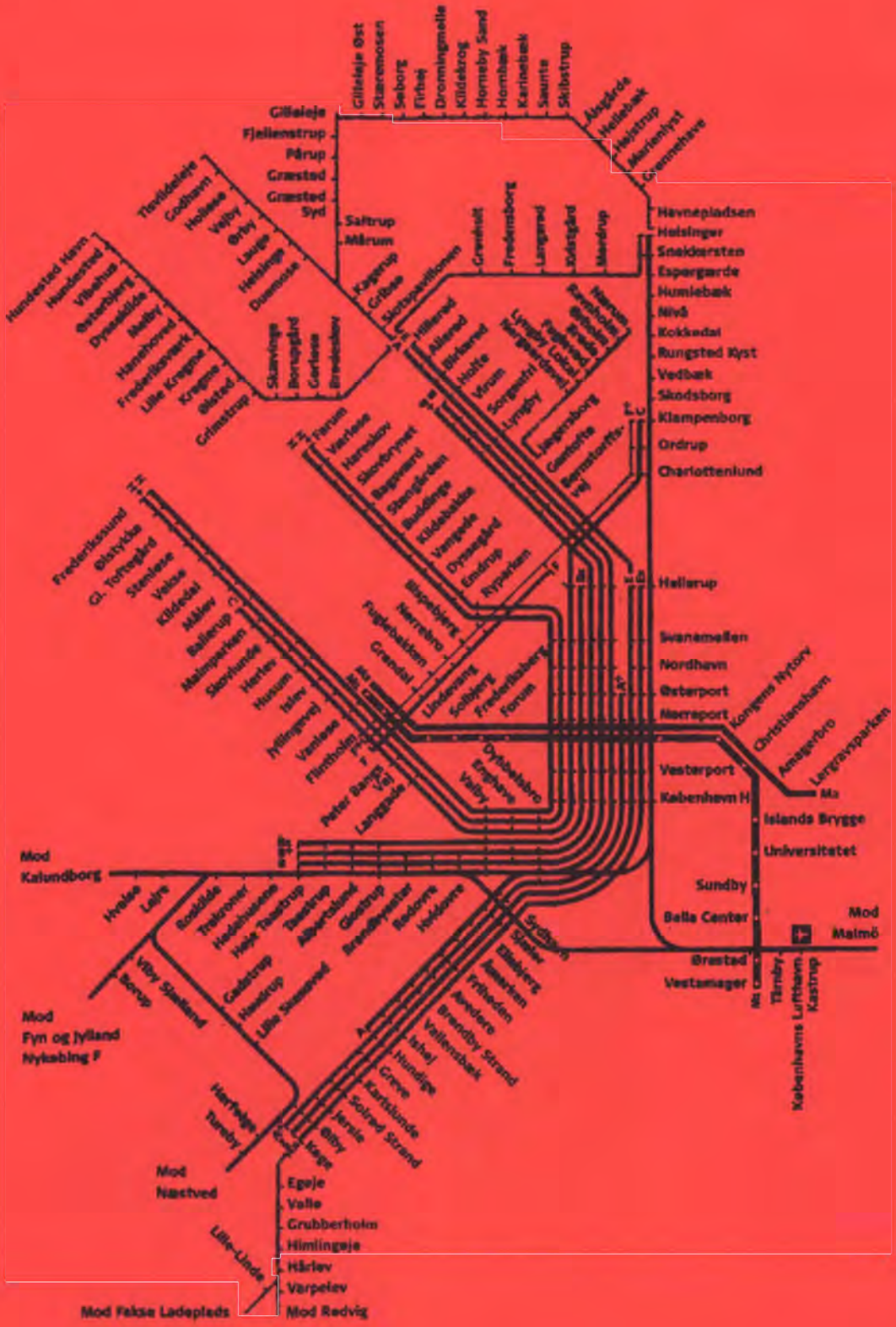
Byen og Banen



BYPLANHISTORISK UDVALGs 19. SEMINAR MAJ 2003

DANSK BYPLANLABORATORIUM BYPLANHISTORISKE NOTER nr. 49

BYEN og BANEN

Byplan og kollektiv trafik i Københavnsegnen

19. Seminar Maj 2003

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistoriske Noter nr. 49

Byen og Banen
-byplan og kollektiv trafik i Københavnsegnen
19. Byplanhistoriske Seminar
Fredag den 23. maj 2003

Byplanhistorisk Note nr. 49

Redaktion og tilrettelæggelse:
Michaela Brüel og Jesper Harvest

Tryk. KFS AB, Lund, 2005

ISSN: 7-0900-3274
ISBN: 87-90413-07-5

Forsidetegning gengivet efter HURs
brochure Byens Net Guide

Dansk Byplanlaboratorium
Nørregade 36, 1165 København K
Telefon 33 13 72 81
e-mail: db@byplanlab.dk
www.byplanlab.dk

Rettelsesblad til Byen og Banen
Byplanhistorisk Udvalgs 19. seminar maj 2003, Note nr. 49

Ved en beklagelig redaktionel fejl er der i Kristian Larsens indlæg på seminaret, side 31 – 35, sket en række 'kiksere'.

1. Teksten, der er en afskrift efter bånd, har ikke været forelagt Kristian Larsen.

2. Oplægget på seminaret, der var baseret på overheads med kommentarer, er i afskriften på nogle punkter blevet uforståeligt på grund af manglende illustrationer.

3. De i oplægget viste illustrationer er valgt af redaktionen uden at være koordineret med oplæggets oprindelige illustrationer, endsige forelagt forfatteren.

4. Det på side 33 – 35 refererede debatindlæg fra Kristian Larsen er en afskrift af et indlæg på Byplanhistorisk Udvalgs 20. seminar i 2004 om "Københavns Generalplan, 50 år efter". Dette debatindlæg hører derfor ikke til i denne note nr. 49, men vil i korrigeret stand blive bragt i noten vedrørende Byplanhistorisk Udvalgs seminar 2004.

5. I gengivelsen af paneldebatten side 47 - 52 er der ligeledes enkelte 'smuttere' i referatet Kristian Larsens indlæg.

Kristian Larsen har ikke ønsket at udarbejde et egentligt rettelsesblad, da det efter hans mening vil være ude af proportion med notens karakter og overordnede sigte.

Redaktionen

Indledning

Denne byplanhistoriske note handler om byen og banen, som var emnet for byplanhistorisk seminar 23. maj 2003.
Hvilken sammenhæng, eller mangel herpå, har der været mellem byudvikling og baneudbygning?
Fra 1800-tallets midte og frem til århundredets slutning var baneudbygningen uden betydning for byens trafik. Først omkring 1900 blev banerne vigtige for byens vækst og trafikken så stor, at en radikal omlægning af banenettet blev nødvendig.
De første S-baner igennem Boulevardbanen blev åbnet i 1934.
Fingerplanen fra 1947 var opbygget med bydele omkring S-banernes stationer. Samtidig befæstedes troen på "city" som byens "motor".
Forskellige planer om en tunnelbane fremkom fra 1940 og i de følgende ca. 25 år. En tunnelbaneplan blev vedtaget i Folketinget i 1966, men blev stoppet under VKR regeringen 1968-71.
I 60'erne og 70'erne blev byens vækst så voldsom, at banenettet sakkede bagud, og biler og veje blev favoriseret. Fingerplanen blev afløst af nye regionplaner, der lagde vægt på øget decentralisering af byens arbejdspladser. Samtidig påviste analyser, at byens "city" siden 30'erne havde fået stadig mindre vægt som "motor" i Københavns udvikling.
S-banerne forlængedes langsomt (30 år) til Hillerød, Køge, Farum, Roskilde og Frederikssund. Nu blev også den københavnske regionplanlægning nedlagt (1989), og samtidig kom det centrale København igen i fokus som "kraftcenter" i Øresundsregionen via Øresundsbro, Ørestad og Metro. Planen om en metro blev til i fortsættelse af KVR regeringens ønske om at styrke udviklingen i hovedstaden (1990).
Ørestadsselskabet blev oprettet ifølge lov (juni 1992). Loven pålagde selskabet at oprette og drive en ny bybane i København, finansieret med indtægterne fra salg af statens og kommunens samejede arealer på Amager, samt at tilvejebringe en helhedsplan for Ørestaden.
I dag er Metroen i drift og Ørestaden under bygning.
Forhistorien har været lang og indviklet. Seminarets foredragsholdere har medvirket til de væsentligste dele af historien og giver i den afsluttende paneldebat deres bud på fremtidens udfordringer.

Byplanhistorisk Udvalg – Dansk Byplanlaboratorium
Michaela Brüel, Jesper Harvest, Kristian Larsen, Poul Lyager

Seminaret blev afholdt i Ørestadsselskabets informationsbygning.
Noten er trykt med støtte fra KAB Fonden og fra
Frimærkehandler og jernbanehistoriker Peer Olav Thomassens Fond.

Indhold

Byen og banen -
byplan og kollektiv trafik i Københavnsegnen
Fredag den 23. maj 2003.

De første jernbaner i København – forhistorien for S-togsbanerne

ved arkitekt Knud E. Rasmussen

Tidligere plandirektør i Københavns Kommune, Plandirektoratet 1988-2001
Kommitteret for Overborgmesteren 1984
Tidligere karriere:
Chefarkitekt i Kooperativ Bygge Industri
City Plan Vest, Kbh. 1965-67
2. præmie i konk. om byudvikling Vestamager 1965
1. præmie i PH-konkurrence om byudvikling/-fornyelse 1964
studentermedhjælp i Stadsarkitektens Direktorat og Stadsingeniørens Direktorat, byplankontoret 1958-64
Kunstakademiets Arkitektskole 1954-56, 58-60, 62-64

Den mobile dampmaskine – lokomotivet – gav stødet til anlæg af verdens første jernbane i England mellem Stockton og Darlington i 1825. Men det var især banen mellem Manchester og Liverpool fra 1829, der dokumenterede dette nye massetransportmiddels betydning for by- og industriudvikling.
Massetransport af råmaterialer og færdigprodukter gav grundlag for accelererende industrialisering, frihed til at bosætte sig længere fra arbejdspladsen, og dermed grundlag for en helt ny form for byvækst. Selvstændige, nye byer voksede op på grundlag af banernes etablering med henblik på handel, fabrikation eller rekreation.

Initiativerne til etablering af jernbaner blev taget af private investorer, der heri så store muligheder for lukrative investeringer. Hurtigt blev jernbaneanlæg genstand for finansiel spekulation overalt i den udviklede verden. Selvfølgelig måtte man også have sådan en i Danmark..

De første jernbaner i Danmark.
Den første jernbane i det danske område var under anlæg i Holsten, mellem Hamburg og Kiel inden de første initiativer blev taget til anlæg af jernbaner i København. Det var de velhavende kredse omkring Hamburgs rige handelsliv, der tog initiativet. Det blev støttet af den danske regering, vel nok under indtryk af, at Hamburg den gang var Danmarks port til omverdenen, centret for udenrigspolitiske og handelsmæssige relationer til den øvrige verden, stedet hvor kontakter blev skabt. Fra København var der etableret hurtig-skibsrute til Kiel og med muligheden for jernbanetransport herfra til Hamburg ville den første "fuglelinieforbindelse" være skabt.
Det var i 1839, at de første ideer til anlæg af en jernbane i København fremkom. Selv om ønskerne i offentligheden havde været orienteret mod en bane fra København til Helsingør, var det en bane til Roskilde, der blev foreslået.

Initiativet blev taget af " Den provisoriske Komite for den Sjællandske Jernbane", der i 1842 ansøgte kongen, Chr. VIII, om støtte til planerne. Afgørende for valget af banen til Roskilde var dels den mere let tilgængelige og ringe bebyggede strækning, dels at en bane anlagt syd for Roskildevej kunne føres frem til fæstningsterrænet uden at skulle passere Søerne ved broanlæg m.v. Tættere på byen kunne banen ikke komme. Den afgørende myndighed var Krigsministeriet, som under ingen omstændigheder kunne acceptere at fæstningsvoldene blev gennembrudt. Den danske regering så sig ikke i stand til at støtte anlægget af en bane mellem København og Roskilde, men man var villig til at give et privat selskab koncession på banen, forudsat at man kunne godtgøre, at den nødvendige kapital var til stede.

Initiativtagerne dannede i 1844 "Det Sjællandske Jernbaneselskab" (SJS) og indbød til aktietegning. Der viste sig at være af stor interesse. Flest aktier blev erhvervet af investorer i Hamburg, Altona og Kiel. Kun 1125 af i alt 7.500 aktier blev afsat i København.

Et mere konkret forslag til baneanlægget blev herefter udarbejdet og sendt til kongen. Man ønskede at føre banen i stort set lige linie syd for Roskildevej, ad en stor afgravning i Valby Bakke til og langs kysten mod Kalveboderne, over Stadsgraven og igennem volden til en banegård i Gyldenløves Bastion (hvor rådhuset i dag ligger).

I forventning om, at Krigsministeriet ville være modstander, foreslog man, at banen, ligesom byportene, skulle kunne lukkes og broen over voldgraven opføres i træ, så den let kunne fjernes. Det blev imidlertid ikke Krigsministeriet, der forhindrede anlægget, men Tivoli, som netop i 1843 havde fået tilladelse til brug af fæstningsterrænet og som ville blive gennemskåret af banen. Typisk for hvordan man betragtede jernbaner i de år var det, at kongens begrundelse for at afvise mulighederne for gennemskæring af volden, var at man ikke kunne lade én form for forlystelse genere en anden.

Roskildebanen

Imidlertid slog man sig til tåls med, at banen måtte udgå fra en station udenfor fæstningsterrænet.

I 1845 blev arealer umiddelbart vest for Tivoli afstået vederlagsfrit af staten til jernbaneselskabet. Hele stationens og baneliniens terræn skulle hæves ca. 2 meter, for at dybden af gennemskæringen i Valby Bakke ikke skulle blive for krævende, og for at stigningerne skulle blive overkommelige for lokomotiverne. Sten, grus og jord fra gennemskæringen af Valby Bakke blev brugt til terrænreguleringen på hele strækningen.

Anlæggets entreprenør, den engelske ingeniør William Radford, havde først og fremmest problemer med at skaffe og fastholde arbejdskraften.

Flere tusinde arbejdere sled med jordarbejderne i 2-holdsdrift. De danske arbejdere forsvandt ud til landet ved høsttid, de udenlandske kunne enten ikke lide maden eller klimaet og håndværkerne var underkastet lavsbestemmelser, der gjorde det hele så kompliceret, at regeringen måtte sætte bestemmelserne ud af kraft for så vidt angik jernbaneprojektet.

Det kørende materiel blev fremstillet i England.

I 1847 stod det klart, at den samlede kapital ikke slog til, og det viste sig umuligt at fremskaffe supplerende kapital. Endelig trådte regeringen til, og i sommeren 1847 kunne banen indvies for passagerer. Fra oktober startede godstrafikken og postbefordringen med banen.

Selve baneanlægget fulgte kystlinien (i dag Sønder Boulevard) på en ca. 2 meter høj dæmning. Godt 2½ km fra banegården blev banen ført over Enghavevej på en muret viadukt. Herfra fortsatte den snorlige til efter Brøndbyøster. Indtil Valby lå banen oprindeligt ca. 3 meter højere end i dag, idet den i forbindelse med realisering af det tredje banesystem halvtreds år senere blev sænket og udvidet fra 2 til 4 spor.

Jorderne til de store bondegårde vest for Valby blev delt ved gennemgravningen, og der måtte opføres en høj, muret bro over jernbanen som adgang til disse jorder, der i øvrigt senere gav plads til bl.a. Vestre Kirkegård.

Valby Station lå ved dette første baneanlæg uden for landsbyen Valby (for enden af Gammel Jernbanevej, øst for nuværende Toftegårds Alle). Dette var ikke nogen tilfældighed. Af hensyn til det bedst mulige kundeunderlag satsede man ikke så meget på de lokale bønder i landsbyen og de få tilflyttere som på udflugtsgæster fra byen til Søndermarken, Frederiksberg Have og forlystelserne ved Pile Alle.

I 1848 befordrede banen 32.000 rejsende. Heraf rejste 24.000 mellem København og Valby. Kun 9.000 tog banen tilbage til byen. Efter forlystelserne på Frederiksberg valgte man at spadsere hjem eller at tage omnibussen fra Frederiksberg Runddel.

9 år efter indvielsen blev banen i 1856 forlænget fra Roskilde til Korsør.

Nordbanen

Ideerne om anlæg af en bane fra København til Helsingør var stadig levende og i 1853 vedtog Rigsdagen et lovforslag om en København-Helsingør bane, hvortil man ville give SJS eneretsbevilling. Selskabet var hårdt spændt for med videreførelsen af Roskildebanen til Korsør og kunne ikke påtage sig arbejdet inden fristens udløb i 1855.

Til gengæld ansøgte SJS i 1859 om at få koncession på en bane fra København til Klampenborg, idet man på grundlag af statistik over kapervognenes udflugtskørsel ad Strandvejen til Klampenborg regnede med at kunne få op imod 600.000 passagerer om året på strækningen. Dermed troede man på banens rentabilitet.

Regeringen var ikke tilfreds med SJS' tilbud og vedtog ved lov, at SJS skulle anlægge banen til Helsingør - " Nordbanen" - med en sidebane til Klampenborg.

SJS kom hurtigt med et forslag til linieføring. Man tog udgangspunkt i Roskildebanen vest for banegården. I en skarp kurve skulle den dreje mod nord til passage af Vesterbrogade i niveau tæt på Frihedsstøtten, forbi Vandværket til Ladegårdsvejen (nu Gyldenløvesgade) og herfra på en dæmning langs østsiden – indersiden – af Peblinge Sø og Sortedams Sø, skråt over den nordligste del af søen til Trianglen og vest om ejendommen Tuborg i Hellerup. Den gamle banegård skulle udvides til en hovedbanegård for togene til både Roskilde og Helsingør. Sidebanen til Klampenborg skulle udgå fra Hellerup Station. Hurtigt godkendte kongen forslaget, idet dog Indenrigsministeriet skulle give den endelige godkendelse. Det skete også hurtigt, hvorefter man krævede, at banen skulle være anlagt i 1864.

Umiddelbart herefter trådte Orla Lehmann til som Indenrigsminister. Med sin baggrundsviden som borgerrepræsentant i København og med sin liberale sans for den almindelige borgers følelser overfor stats- og kongemagten, reagerede han stærkt overfor det foreliggende projekt. Nu havde københavnerne endelig i 1857 oplevet, at de forhadte byporte var blevet nedrevet. At forestille sig, at der herefter skulle anlægges jernbaneskæringer i niveau med udfaldsvejene lige uden for de tidligere porte med nye gener for den frie færdsel, var oprørende.

Orla Lehmann samlede alle de stridende kræfter omkring jernbaneplanerne i et udvalgsarbejde. Ingen kunne imidlertid blive enige. Jernbaneselskabet fastholdt deres planer. Krigsministeriet kunne ikke acceptere nogen form for indgreb i fæstningsanlæggene. Københavns Magistrat kunne ikke tillade krydsninger mellem veje og baner i niveau på så centrale steder.

Jernbanespørgsmålet kom til at optage en væsentlig del af den offentlige debat. Det var i denne debat at der fra arkitekt, professor Ferdinand Meldahl, der på forunderlig vis var konsulent for regeringen i jernbanespørgsmål, fremkom forslag om, at banen for persontog skulle føres gennem volden syd om Tivoli, langs Stormgade, frem til Slotsholmkanalen, som skulle fyldes op og give plads til en ny centralbanegård med facade mod Slotskirken!

Som alternativ foreslog han centralbanegården indrettet i Prinsens Palæ (nu Nationalmuseet).

Diskussionerne bølgede og der var åben strid mellem SJS og Indenrigsministeren. Imidlertid tegnede der sig et forslag, som et flertal kunne samles om:

En ny centralbanegård skulle opføres nord for Frihedsstøtten. Herfra skulle Nordbanen og Roskildebanen udgå med en fælles udføring ad Ladegårdsvejen (nu Gyldenløvesgade) og en udvidet dæmning mellem Skt. Jørgens Sø og Peblingesøen. Nordbanen skulle via Nørrebro føres øst om Lersøen ved Store Vibenshus og via Hellerup fortsætte til Helsingør. Roskildebanen skulle via Frederiksberg tilsluttes den eksisterende jernbanelinie mod Roskilde ved Vigerslev. Dermed opgav man den store gennemgravning af Valby Bakke, som havde forvoldt så meget besvær. En lov, der fastlagde dette omfattende anlæg blev endeligt vedtaget i marts 1863, og trods tidspresset blev Nordbanens linieføring etableret indenfor den oprindeligt fastsatte tid: udgangen af 1864. Tropperne til krigen i Slesvig/Sønderjylland blev nogle af de første til at anvende den nye banelinie.

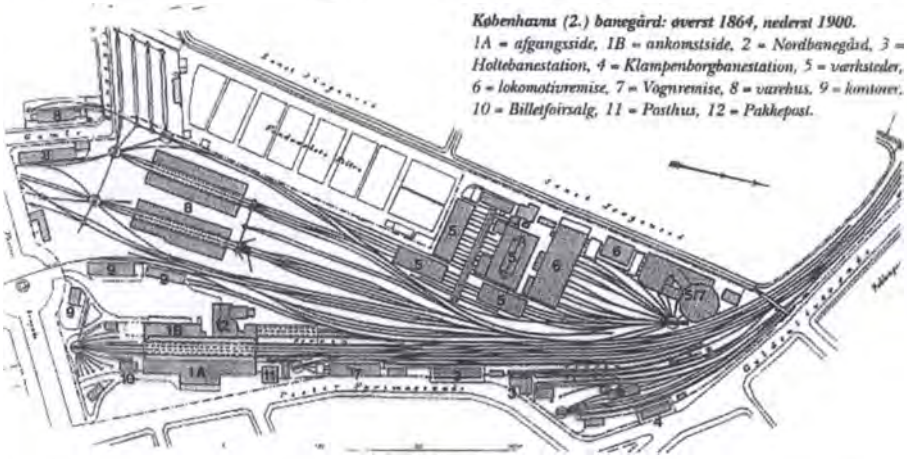
Ud over debatten om nedlæggelsen af befæstningen, der førtes på samme tid, blev dette den tidligste, offentlige debat om overordnet planlægning af Københavns udvikling. På grund af den herskende magtfordeling mellem staten og kommunestyret var det begrænset, hvor stor indflydelse bystyret fik på løsningen. Men det må skønnes, at det kun var i kraft af Orla Lehmanns fortid som aktiv og kritisk borger og som liberal politiker i Borgerrepræsentationen at sagen fik en nogenlunde rimelig udgang. Helt afgørende for debattens udgang var den brede, offentlige modstand mod jernbanernes krydsning med indfaldsvejene i niveau på indersiden af Søerne. At denne form for krydsninger så blot kom til at ske mangfoldige steder længere ude, hvor byen hastigt voksede frem, var en anden sag.

Banen til Klampenborg – som var oprindelsen til hele sagen – blev åbnet i juli 1863. Den første sommersøndag afsendes 34 tog med over 16.000 passagerer. Banen fik stor betydning for opfyldelse af bybefolkningens ønsker om at komme ud i Nordsjællands natur. Pinsedag 1880 blev over 30.000 mennesker transporteret i skoven. Byens samlede befolkning på 235.000 havde fået en ny forlystelsesinstitution.

Hurtigt blev nu Nordbanen etableret. Oktober 1863 åbnede banen fra Hellerup til Lyngby og juni 1864 resten af forbindelsen fra Lyngby til Helsingør.

Den anden hovedbanegård

I oktober 1864 åbnede den nye hovedbanegård, udformet af arkitekt H.J.D. Herholdt (elev af Bindesbøl). Afgangshallen lå ud mod en trekantet plads (stort set som Axeltorv i dag) for enden af Jernbanegade (forlængelsen af Studiestræde). Afgangshallen på stationens vestside fik adgang ad Vesterbrogade ud for Frihedsstøtten.



København (2.) banegård: øverst 1864, nederst 1900. 1A = afgangsside, 1B = ankomstside, 2 = Nordbanegård, 3 = Holtebanestation, 4 = Klampenborgbanestation, 5 = værksteder, 6 = lokomotivremise, 7 = Vognremise, 8 = varehus, 9 = kontorer, 10 = Billetforsalg, 11 = Posthus, 12 = Pakkepost.

Sporarealerne var opdelt i en østlig del for persontrafik og en vestlig for godstransporter, herunder kvægtransporter til naboen: Kvægtorvet, der havde ligget ved – og givet navn til – Trommesalen siden 1671.

Andre banelinier

Regeringen pressede nu på for at få udbygget det sjællandske banenet, men det private Sjællandske Jernbaneselskab var forsigtige og påholdende, hvilket førte til temmelig smålige løsninger. I 1874 blev nyanlagte dobbeltspor til Roskilde taget i brug og Sydbanen blev åbnet fra Roskilde til Vordingborg. Nordvestbanen til Kalundborg åbnede i 1875. En bane fra Frederiksberg til Frederikssund blev åbnet i 1879.

Væsentlige transportopgaver forelå i forbindelse med skibsfarten ved losning og lastning af de mange søtransporter. Færdselen med hestevogne mellem godsbanegården og havnekajerne var en stadig større belastning for byen. Endelig i 1875 forelå et lovgrundlag, der muliggjorde at banelinier kunne føres frem til dele af havneområdet på tre forskellige måder. Den ringeste - men billigste - af disse muligheder blev valgt. Den indebar at havnebanelinien skulle udgå fra godsbanegården, krydse Vesterbrogade i niveau og føre sydpå til Kalvebod Brygge. En sådan krydsning af Vesterbrogade var netop, hvad man havde søgt at bekæmpe under tilblivelsen af planerne for den sidste, store baneomlægning. Vesterbrogades trafik var blevet voldsom. I juni måned 1877 passeredes Frihedsstøtten af over 32.000 personer, 7.200 vogne (herunder 500 hestesporvogne) og 232 kreaturer.

Forbindelsen fra godsbanegården til havnebanen blev åbnet i 1879 i forbindelse med Kvægtorvets flytning. Først i 1880 kunne den første havnebane åbnes til betjening af havnekajerne langs Kalvebod Brygge, Christians Brygge - hvor landbrugsvarer bl.a. til England udskibedes - og Havnegade indtil Nyhavn. I 1881 besørgedes dagligt 12-16 tog på tværs af Vesterbrogade og Børsgade i niveau.

Kommissionsarbejder
I 1878 blev nedsat endnu en kommission, der skulle finde frem til en langtidsplan for jernbaneudbygningen i København. Det blev *den første af tre kommissioner*, der arbejdede i 26 år, før man havde et lovgrundlag for en sådan langtidsplan.

I 1878-kommissionens arbejde fremkom forslag til indføring af bane til Østerport og anlæg af en station på Nørrebro (hvor Nørrebroparken i dag ligger) med forbindelsesbane til Frederiksberg, ikke mindst til godsbetjening af de hurtigt voksende industriområder på Ydre Nørrebro og Frederiksberg.

Efterhånden blev banerne af afgørende betydning for transport af massegods, ikke mindst til byggemateriale for den hurtigt voksende by, og godsbanegården ved siden af hovedbanegården blev overfyldt og -belastet, det samme gjaldt jernbanens egne centralværksteder. Aflastningen skulle etableres ved den ny station på Nørrebro. Det tog imidlertid lang tid at beslutte sig, og forventningerne til en ny station medførte, at store dele af kvarteret mellem Jagtvejen og Stefansgade (gaderne, der er navngivet med bynavne fra Nordsjælland) blev anlagt og bebygget inden banen og stationen i forventning om dets nye, centrale placering. Først i årene 1882-85 blev lovgivning og bevillinger givet til, at et stationsområde kunne anlægges på dele af Havremarken, syd for Nørrebrogade. I 1886 åbnede stationen.

Det var imidlertid ikke toget man brugte, når man fra Nørrebro skulle "til byen", men sporvognene i Nørrebrogade. Godsbanen til Frederiksberg blev først færdig i 1896.

Statsbanerne overtager initiativet
Det Sjællandske Jernbaneselskab havde vist sig at være en besværlig samarbejdspartner, og efterhånden havde den brede offentlighed forstået jernbanernes betydning for byen. Tiden var derfor moden til, at staten overtog initiativet. Ved lov overgik SJS pr. 1.januar 1880 til staten, der i forvejen drev banerne i Jylland. Først i 1885 blev banesystemerne i hele landet samlet under Statsbanerne.

Befolkningen uden for voldene var fordoblet i løbet af 1870erne, fra 42.000 til 95.000. Allerede i midten af 1880erne var den vokset til 150.000. Udflytningen fra den gamle by og tilflytningen udefra skyldtes ikke direkte banernes fremkomst, men nok så meget bosætningen tæt på de nye, store arbejdspladser, som blandt andet på grund af den mulige godsbanebetjening var blevet fristet til at etablere sig her.

Hammerichs forslag
Inspireret af eller irriteret over 1878-kommissionens fantasiløse arbejde fremkom ingeniør H. Å. Hammerich, der i 1856-74 havde arbejdet i USA og senere bl.a. havde været overingeniør ved Sydfynske Jernbaner, i 1885 med sit eget forslag til en ny plan for banesystemernes ud- og ombygning - en samlet fremtidsplan. Forslaget betød, at den gamle Roskildebanes udgravning i Valby Bakke skulle genanvendes, udvides og føres frem til en ny godsbanegård på opfyldte arealer syd for Vesterbro og til en ny hovedbanegård syd for Frihedsstøtten. Herfra skulle banerne i tunnel føres under Vesterbrogade og under hele strækningen Nørre Voldgade til en ny station ved Østerport. Fra Østerport skulle banen følge kysten på opfyldninger frem til Strandvejen ved Svanemøllen og løbe sammen med den hidtidige Nordbane ved Hellerup. Herudover rummede planen blandt andet ideen til ringbaner.

Ved *fornyet kommissionsarbejde* i 1885 blev kommissionen udvidet med Hammerich som konsulent. I juli 1888 afgav kommissionen betænkning. Den havde gjort visse dele af Hammerichs forslag til sit eget. Imidlertid mente man, at Boulevardbanen kun skulle anvendes til tog på den kommende Kystbane, mens såvel Nordbanens som Frederiksbergsbanens tog fortsat skulle føres ad dæmningen ved Skt. Jørgens sø. Endvidere skulle en eventuel ringbane kun være for godstog.

Frihavnsbanen
I mellemtiden blev det, som led i den løbende debat om Københavns Havns udvikling, foreslået, at der skulle anlægges en frihavn ud for stranden nord for Kastellet, og at der skulle anlægges en selvstændig bane til frihavnen. Den skulle udgå fra Nørrebro Station, via Vognmandsmarken, krydse Lyngbyvejen i niveau og via Svanemøllen føres til kysten. Endvidere skulle banen føres videre fra Frihavnen, gennem Kastellet til Toldboden og kajgaden langs Toldbodgade, helt til Nyhavns nordside.

Frihavnsloven blev vedtaget i 1891. Frihavnsbanen blev indviet i 1894. I det første driftsår blev over 80.000 tons gods transporteret mellem Nørrebro og Frihavnen.

Herefter troede man, at tiden var moden til at fremlægge lov om det nye banesystem for byen.

Der gik imidlertid politik i sagen, og loven blev ikke vedtaget i sin helhed. I 1894 vedtog man dog, at der skulle anlægges en ny godsbanegård på opfyldte arealer i Kalveboderne med en ny forbindelsesbane syd om Valby Bakke/Vestre Kirkegård. I samme lov fastlagde man anlæg af Kystbanen Hellerup-Helsingør, ført videre til en særlig person- og godsbanegård ved Østerport.

Kystbanen, anlagt på en dæmning, der tillod passage til Frihavnen ud for Nordre Frihavnsgade og Århusgade, blev åbnet i 1897, men forlængelsen over Toldboden til Larsens Plads ved Toldbodgade blev først åbnet i 1902.

Planen for den samlede udbygning af jernbanerne
For arbejdet med de samlede jernbaneplaner blev i 1898 nedsat *en tredje kommission*. Man indledte arbejdet med at udskrive en konkurrence i 1899. Ved bedømmelsen i 1900 uddelte man første præmie til et projekt udarbejdet af Stadsingeniør Ambt. På basis af konkurrencens resultater, der stort set bekræftede Hammerichs forslag fra 1885, blev et lovforslag om *"Grunderhvervelser til Ordning af Københavns Banegaardsforhold"* udformet. Forslaget blev vedtaget i 1903. Men allerede i begyndelsen af 1904 fremlagde ministeren for offentlige arbejder et nyt, stærkt barberet forslag, blandt andet om at udskyde den ydre godsbanering og den hævede ringbane, hvilket ville betyde, at alle banekrydsninger af gaderne på Nørrebro og Frederiksberg i niveau blev bibeholdt. Udvalgsarbejdet om loven førte dog til hurtig vedtagelse.

Rækkefølgen af anlægsarbejder blev fastlagt til:
Først bygges godsbanelinien syd om Vestre Kirkegård fra Vigerslev til en ny godsbanegård og centralværksteder.
Når trafikken er forlagt til de nye spor, er strækningen Vigerslev-Valby-Vesterbro disponibel for anlæg af sporene fra vest, herunder fordobling af bredden og 3 meters ekstra uddybning af udgravningen i Valby Bakke, til en ny hovedbanegård syd for Frihedsstøtten.
Når den er færdig, flyttes al persontrafik fra den gamle station.
Herefter kan Boulevardbanen færdiggøres og afviklingen af den gamle banegård kunne indledes. Man regnede med, at hele projektet ville være fuldført i løbet af 10 år. I realiteten blev det hele først færdigt i 1922!

Mange andre små- og delbaner blev etableret i disse år. Her skal blot nævnes nogle få:

Amagerbanen
Jernbaneforbindelse til Amager blev første gang etableret ved bygning af den 4. Langebro, der, udformet som en svingbro af hensyn til de store belastninger fra jernbanetog, blev taget i brug i 1903. Jernbanesporene blev imidlertid først taget i anvendelse i 1905 (det er vist eneste gang, at anlægget blev lavet så betids, men det blev heller ikke initieret af DSB, men af kommunen og Havnen). Banetrafikken til Amager var først og fremmest betinget af industriudviklingen på Islands Brygge og af planerne for udvikling af store industriområder på Østamager, eventuelt i forbindelse med nye havneanlæg dér. Imidlertid blev banen ført helt til Kastrup og fik især betydning som udflugtsbane, men dog for befolkningen på det ydre Amager, også som personbane. Banen blev overtaget af DSB i 1975. Dele af baneterrænet indgår i dag i planerne for Metroens 3.etape.

Hareskovbanen. Det private jernbaneselskab "København- Slangerup A/S", der blev stiftet i 1903, anlagde en bane med udgangspunkt fra Frederikssundsvej/Nordre Fasanvej. Hareskovbanen blev åbnet i 1906 med stationerne: Lygten, Emdrup, Vangede, Buddinge, Hareskov, Værløse, Farup, Vassingrød, Lynge, Lindholm og Slangerup. Senere kom yderligere 7 standsningspunkter. Banen blev først og fremmest brugt af Nørrebros arbejderbefolkning som udflugtsbane ligesom Klampenborgbanen, Nordbanen, Roskildebanen, Lyngby-Vedbækbanen og Amagerbanen blev brugt af andre dele af Københavns befolkning. Indtægterne til baneselskabet kom dog først og fremmest fra transport af sten og grus til diverse baneanlæg i storbyen. Banen blev, da den var nødlidende, overtaget af DSB i 1949, og dele af banen og dens stationer indgår i dag i S-banelinien fra Svanemøllen til Farum, der blev åbnet i 1977.

Den ny, tredje hovedbanegård blev opført i årene 1905-1911 med mange vanskeligheder og forsinkelser. Det var imidlertid kun en del af funktionerne, der havde kunnet flyttes til den nye banegård. Ibrugtagningen blev først endelig, da Boulevardbanen kunne åbnes for Kystbanetog i 1917 og for Nordbanetog i 1921.

Københavns anden hovedbanegård nåede at fungere under stadigt vanskeligere forhold i 47 år. I det første år efter åbningen blev ekspederet 9.700 tog, mens antallet i de sidste driftsår nåede op på 90.000 og godsmængden på næsten 600.000 tons. Imidlertid måtte togtrafikken på Nordbanen og på Klampenborgbanen, der begge havde deres selvstændige stationer, fortsat afvikles på det gamle banegårdsterræn, fordi man måtte afvente Boulevardbanens og andre anlægs endelige færdiggørelse. Først i oktober 1921 kunne den endelige nedlæggelse ske.

Alle bygninger fra det gamle stationsområde overgik sammen med ejerskabet af jorden til Københavns Kommune.

Den gamle banegårdshal blev i 1912 udlejet til midlertidig biograf, hvor 3.000 mennesker kunne underholdes. Stedet blev så populært, at jorden som bygningen stod på blev afhændet til initiativtageren, filmindustriens store mand, Constantin Phillipsen. Her blev i 1918 opført et nyt Paladsteater, det, der stadig ligger på stedet. 2/3 af den gamle stationshal blev genanvendt til opførelse af to store haller på stadion i Århus.

Boulevardbanen

Det helt afgørende element i løsningen af Københavns baneproblemer var ideen til anlæg af Boulevardbanen i tunnel og forsænkning fra Østerport til Hovedbanegården. Anlægget var allerede blevet vedtaget ved loven af 1904. Det egentlige anlægsarbejde måtte imidlertid vente, til den nye hovedbanegård kunne overtage funktionerne fra den gamle, og arbejderne begyndte derfor først i 1913. Udgravningerne omfattede i alt godt 3,2 km, gennemsnitligt blev der gravet 9 meter ned. De udgravede jordmasser blev brugt til opfyldninger i Svanemøllebugten (nu det attraktive velhaverkvarter mellem Strandvejen og Svanemøllebugten) og til opfyldninger i Sydhavnen (Teglholmen, som Havnevæsenet indledningsvis udlejede til B&W til opførelse af et stort jernstøberi). B&W er fortsat lokaliseret på øen, men nu på egen jord).

Selv om man nu kunne anvende diverse mekaniske redskaber – i modsætning til udgravningerne i Valby Bakke i 1840erne – indgik over 700 mand i arbejdsstyrken. I løbet af 1913 var udgravningerne afsluttet og støbningen af den 1.525 meter lange tunnel gik i gang. Det største arbejde var anlægget af Nørreport Station. Her måtte tunnellen udvides til ca. 30 meters bredde.

I 1917 var tunnelen udført og begge dobbeltspor anlagt. DSB holdt "åbent hus" i tunnelen, og 30.000 mennesker spadserede gennem den. I slutningen af 1917 blev tunnelen åbnet for ordinær drift, idet dog Nørreport Station først blev taget i brug i 1918. Endelig i 1921 kunne Nordbanetogene føres ad denne linie til Hovedbanegården, hvorved den gamle banelinie ad dæmningen til Nørrebro og Frederiksberg kunne nedlægges.

Nørrebro station

Tilbage langs Nordbanens spor gennem Nørrebro blev alene Nørrebro Station for enden af en blind bane fra Hellerup og med godstogforbindelse til Vigerslev via Frederiksberg, hvilket betød bibeholdelse af 14 jernbaneoverskæringer i niveau. Disse problemer ville ikke finde deres løsning, før den længe påtænkte ringbane kunne realiseres, hvilket først skete i 1930. Da, endelig blev Nørrebro Station definitivt nedlagt. De store banearealer overgik til Københavns Kommune, som på en stor del anlagde Nørrebroparken.

Ringbanen

I den oprindelige, samlede plan for de københavnske jernbaneforhold indgik to ringbaner, nord og vest om byen. Dels den såkaldte ydre godsbane fra Vigerslev via Vanløse og Ydre Nørrebro til Hellerup, dels "den løftede personbane", der skulle følge de gamle banearealer mellem Frederiksberg og Nørrebro, men anlægges over gadeniveau. Af sparegrunde blev begge baner udeladt af bevillingerne i 1904. I 1917 blev nedsat en kommission til at se på mulighederne for at gennemføre disse udskudte baner. DSB var ikke interesseret i at bringe banerne ud af niveau med gadenettet, fordi det ville vanskeliggøre tilslutning til lokale virksomheder. De tre involverede kommuner: København, Frederiksberg og Gentofte indgik imidlertid en overenskomst med Statsbanerne om at betale en del af anlægssummen. Der var tale om at kunne undgå 14 krydsninger i niveau. Ved halvdelen af dem var der krydsende sporvogne. F.eks. ved Falkoner Allé, hvor der nu kun var godstog tilbage, som skulle krydse vejen, var der i marts 1912 73 overkørsler, som standsede gadetrafikken i alt i over 3 timer. En trafiktælling i 1924 ved Nørrebrogade viste, at der på et døgn var 78 passager, der lukkede for trafikken på den travle hovedgade i alt i over 3½ time. For Gentoftes vedkommende var det især niveaukrydsningen af Lyngbyvej, der havde interesse. I 1919 blev der truffet endelig beslutning om anlægget af Den Ydre Ringbane.

Ringbanen, som allerede var projekteret i forbindelse med loven fra 1904, skulle fra en planlagt godsbanegård ved Lygten på Nørrebro følge Lygteåen og Grøndalsåen til syd for Vanløse, for så at fortsætte mod syd til den eksisterende bane ved Vigerslev. Samtidig opgav man i realiteten den påtænkte "hævede" ringbane, idet den nye godsbanelinie i Ydre Ringbane gav mulighed for lokaltrafikbetjening af Nørrebro og Frederiksberg.

På den baggrund stillede kommunerne i 1919-overenskomsten krav om anlæg af stationer ved Lyngbyvej, Nørrebrogade og Godthåbsvej. Broerne ved Lyngbyvejen, Tagensvej og den nye godsstation ved Lygten blev anlagt i l930. Den del af Ringbanen, der blev anlagt fra Lygten og den nye Nørrebro-station over Nordre Fasanvej og Hillerødgade, blev anlagt som viadukt. Resten af vejen over Bispeengen førtes banen på dæmning, dog med broanlæg over Borups Alle (senere Hareskov- eller Ågade-motorvejen). Kun umiddelbart syd for den nye Nørrebro Station var byområdet højt og tæt bebygget. boliger altid Her kom højbanen til at forløbe kun 3-4 meter fra beboelsesejendommes vinduer i 2.sals højde!

Såvel gods- som persontrafikken på Ringbanen blev i 1930 åbnet fra Hellerup - og Frihavnen – via Lygten, Nørrebro Station, Godthåbsvej, Grøndal og Frederiksberg til Vigerslev. Det var først og fremmest som godsbane, at Ringbanen var tænkt og fik betydning. En stor opblomstring fik godsbanen i forbindelse med anlægget af Dan-link i Frihavnen. Efter at Øresundsbroen er realiseret og godsbanen syd om byen og Dan-Link dermed er nedlagt, har Ringbanen i nyeste tid kunnet indgå som et meget betydningsfuldt led i S-banenettet mellem Hellerup og Kongens Enghave. En sådan omlægning af banen er nu vidt fremskreden og integreret i store omlægninger omkring en ny station, Flintholm, mellem Frederiksberg og Vanløse. Den forventes at blive landets tredje travleste station.

Banernes betydning for københavnerne

Københavns byudvikling forløb i hele den årrække, da jernbanerne blev til, som en kontinuerlig og relativ tæt bebyggelse af de grundarealer, der var umiddelbart modne for udvikling. Københavns Sporveje fulgte hurtigt med udviklingen af gadenettet i de nye bebyggelser. Det var ikke i almindelighed Københavns borgere, der havde nytte af at bruge jernbanelinier og -stationer i den daglige bolig-arbejdsstedstrafik.

Stort set overalt i bymønstret var betjeningen ved sporvognes og bussers tætliggende stoppesteder bedre, end hvad jernbanernes stationer kunne byde på, og rejsemålene var alt i alt koncentererde inden for kommunegrænsen. For de "indfødte" københavnere var banerne gennem hele forløbet først og fremmest attraktive som middel til at tage på udflugter uden for byen. Imidlertid havde de arbejdspladser i handel, håndværk og industri, som gav brød på bordet til københavnerne, ikke udviklet sig så hurtigt og positivt uden banernes godsbetjening.

Jernbanerne betydning for personbefordringen har gennem alle årene haft størst betydning for dem, der boede uden for kommunen, men som arbejdede i den. Det var først og fremmest til betjening af den del

af befolkningen, at S-baneudviklingen tog fart fra midten af 1930erne. At en væsentlig del af denne befolkning var "tidligere indfødte" i form af mennesker, for hvem det op gennem 1920erne blev økonomisk realistisk at bosætte sig i eget hus uden for byen, ændrede ikke på det forhold, at befolkningen i Københavns Kommune blev ved med at vokse frem til 1950.

S-baneplanerne
De første elektriske tog kørte i Londons undergrundsbaner fra 1890erne. I 1900 fulgte Metroen i Paris og i 1902 U-banen i Berlin.

I 1897 begyndte elektrificeringen af sporvejene i Frederiksberg Kommune og fra 1901 i København. Jernbanernes elektrificering var imidlertid en ganske anden omfattende sag, og i 1911 valgte man at nedsætte en kommission, der skulle undersøge spørgsmålet. DSB var skeptisk og mente ikke, at Københavns lidenhed ville give tilstrækkeligt kundeunderlag til at gennemføre et sådant projekt. Kommissionen nåede i princippet til samme opfattelse.

Hurtigsporvogne
Inspireret af erfaringer fra Tyskland fremsatte Københavns Kommune i 1922 en meget omfattende
plan for et net af "hurtigsporvogne" i kommunen. Dette forslag blev fulgt op af Ingeniørforeningens "Betænkning vedrørende Københavns Trafiklinier" i 1926. Man foreslog herunder, at en række eksisterende jernbanelinier burde inddrages til føring af hurtigsporvogne, det gjaldt banerne til Frederikssund, Slangerup og Amager og desuden en række nye linier til Køge Bugt, Vigerslev, Jyllinge og Kongelunden (stort set linieføringen for Metroens vestlige gren på Amager).

For DSB var denne udvikling truende, for en sådan udbygning kunne medføre faldende passagertal på de egentlige banestrækninger.
DSB blev herefter mere lydhør over for forslag til elektrificering.
De foreslåede hurtigsporvogne skulle i stor udstrækning fremføres i eget tracé, blandt andet i de nedlagte banearealer på Nørrebro. Igen blev der i 1926 nedsat en kommission, der skulle undersøge mulighederne for helt eller delvist at elektrificere den københavnske nærtrafik. Udvalgets betænkning forelå i 1929 i form af et lovforslag, som blev vedtaget i Rigsdagen i 1930, herunder blev i første omgang bevilget 17 mio. kr. (svarende til 5-600 mio. kr. i dag) til elektrificering af banestrækningerne Frederiksberg-Hellerup, Valby-Hovedbanegården- Klampenborg og Hellerup-Holte.

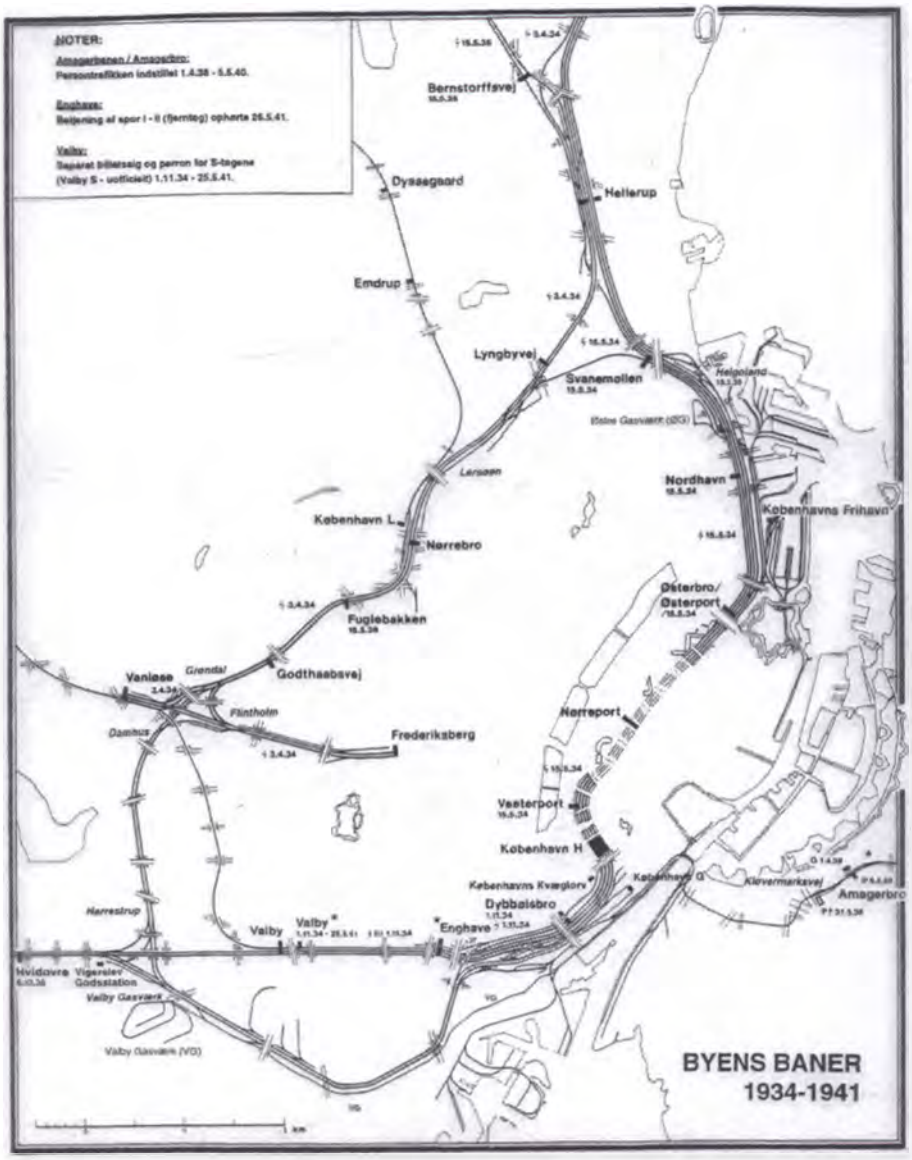
Realisering af S-banerne
Det er tankevækkende, at den første elektrificeringsplan gennemførtes hurtigt og konsekvent midt under den værste depression, det danske samfund havde oplevet siden statsbankerotten i 1813.

De første københavnske S-baner var næsten udelukkende skabt ved elektrificering af eksisterende banelinier, alligevel var de nødvendige arbejder yderst omfattende.
I 1934 gennemførtes arbejdet på
linien *Frederiksberg-Vanløse-Hellerup-Klamperborg* (hovedsagelig Ringbanen), med en ny station: Fuglebakken.
linien *Hovedbanegården-Hellerup-(Klampenborg),* med de nye stationer: Vesterport, Nordhavn og Svanemøllen.
linien *Hovedbanegården-Valby* med de nye stationer: Dybbølsbro og Enghave
I 1936 gennemførtes arbejdet på *Holtebanen.*

Efterskrift
Selv om de omfattende videre-udbygninger af S-banenettet krævede væsentlige nye anlæg, indgik dog mange dele af de gamle jernbanelinier i de nye:
I 1941 åbnede strækningen *Valby-Vanløse*, hvorved S-baneringen var sluttet, med de nye stationerValby Langgade og Peter Bangsvej.
I 1949 kunne S-togslinien *Vanløse-Ballerup* tages i brug med de nye stationer: Jyllingevej og Skovlunde.
Herefter begyndte velmenende kræfter at blande sig, og DSB kunne ikke længere disponere frit.
Fingerplan – Generalplan - Byudviklingsplaner – Regionplaner blev initieret af halv- og heloffentlige myndigheder i stat, amter og kommuner, og i alle sammenhænge var der stor interesse for den kollektive trafiks udvikling.

Det forhindrede dog ikke, at banerne fortsat blev udbygget, hvor begyndelsen var lagt i den foregående udvikling:
I 1953 indviedes S-banen *Valby-Glostrup* med de nye stationer: Hvidovre og Brøndbyøster, og i 1964 Rødovre station..
I 1963 forlængedes S-banen *fra Glostrup til Tåstrup* med station i Albertslund.
I 1972 kunne *1.etape af Køge Bugt-banen åbnes til Vallensbæk* med stationerne: Sydhavn, Sjælør, Ellebjerg, Åmarken, Friheden, Avedøre og Brøndby Strand
I 1977 åbnede S-banen på *Hareskovbanen* ved, at S-togslinie H blev videreført fra Østerport til Farum.

S-togene blev fra begyndelsen yderst populære. Allerede i 1935 var passagertallet på Klampenborglinien fordoblet i forhold til 1928/29, og efter Holtebanens åbning var passagertallet i 1936/37 på de to nordgående strækninger steget langt over 400 %.
S-togene kom selvsagt til at koste passagernedgang for de øvrige kollektive trafikmidler, og i 1936 nedsattes et udvalgsarbejde, som skulle undersøge spørgsmålet om etablering af samarbejdet mellem Statsbanerne, Københavns Sporveje og rutebil/bustrafikken.



Intentionerne var at skabe en overordnet planlægning og tarifstruktur for områdets kollektivtrafik, men det eneste resultat blev i 1939 en fælles billetordning mellem S-banestationerne og sporvejene inden for Københavns kommune.

Alt i alt må det vel siges, at den langstrakte og knudrede tilblivelse af det københavnske jernbanenet forud for 1930 kom til at danne et rimeligt godt grundlag for udbygningen af det moderne S-banenets tilblivelse. Det forhindrede imidlertid ikke at der i årene efter 2.verdenskrig foregik mange ophidsede debatter om hovedstadens kollektive trafikbetjening.

Med en vis omskrivning af en politikkers kendte udsagn, kan det med rette siges at:

Næst efter kønsdrift er jernbanedrift vanskeligst at styre
- bortset fra byplanlæggeres debat !

Kilde: Ovenstående er i alt væsentligt oplysninger hentet fra bogen "BYENS BANER – jernbanen i København i 150 år" af John Poulsen

Fingerplanens og generalplanskitsens S-baner og tunnelbaner

ved civilingeniør Poul Lyager
Tidligere indehaver af Poul Lyagers Planlægningstegnestue 1965-77 (konsulent for Københavns Kommune)
Tidlig karriere:
Københavns Kommunes Byplankontor 1941
Egnsplankontoret for Storkøbenhavn 1945-47
Københavns Kommunes Generalplankontor, afd.ing. 1961-65

I begyndelsen af 1930'erne, jeg var bare en stor dreng, oplevede vi med mellemrum, at en ganske almindelig voksen mand bankede på køkkendøren og bad om en madpakke. Der var økonomisk krise, i Danmark og i resten af verden. Hos os var hver tredje organiseret arbejder uden job, der var regulær nød i mange hjem.

Det fik politiske følger. De to partier der repræsenterede de besiddelsesløse, nemlig Socialdemokratiet og det Radikale Venstre, dannede regering. Den var stabil, holdt fra 1929, til den tyske hær besatte os i 1940
Regeringen gik i gang med at gøre noget ved elendigheden. Der blev vedtaget love om arbejdsanvisning, om arbejdsløshedsforsikring, om oprettelse af mødrehjælpen og ikke mindst Steinckes socialreform, som regnes for begyndelsen til velfærdsstaten.

Man tog også fat på tilgrænsende felter: Boligmanglen, de elendige boligkvarterer navnlig i København, og i det hele taget landets fysiske tilstand:

- Lov om Socialt Boligbyggeri
- Om Boligtilsyn
- Lov om Sanering af usunde bydele
- Lov om Byplaner,
- Byggelov for staden København,
- Lov om Naturfredning og om
- Stianlæg i Københavns Egnens Grønne Områder

Det var den slags bagage jeg fik med, da jeg i 1941 tog eksamen fra Danmarks Tekniske Højskole. Sammen med 5 andre havde jeg valgt speciale i et nyoprettet fag: Byplanlægning. Efter eksamen måtte vi til at se os om efter job, og det så sløjt ud med muligheder. Men så fik vi, alle 6, noget overraskende tilbud om job fra Københavns Kommunes Byplankontor, og så var hele bundtet pludselig kommunalt ansatte.

Der var en forhistorie. I Københavns Kommune mente man, at kommunen stort set var udbygget. Der var mangel på arealer til nyt boligbyggeri, til skoler og andre kommunale forpligtelser. Løsningen måtte være indlemmelser.

Det havde man prøvet før, med held, da kommunen lige efter år 1900 indlemmede landsognene Valby, Vigerslev, Brønshøj, Utterslev og Sundbyerne.

I 1939 blev der nedsat en Hovedstadskommission, hvor alle egnens kommuner var med. Det var ingen hemmelighed, at Københavns Kommune stilede mod omfattende indlemmelser af en krans af nabokommuner.

Kommunens administration traf forberedelser, så man var rustet til at udarbejde de nødvendige planer, og det var nok akkurat det der var meningen med **vores** ansættelse.

Nu havde der siden 1928 eksisteret et Udvalg til Planlægning af Københavnsegnen, som i 1936 havde fremlagt Betænkning om Københavns Egnens Grønne Områder, den der blev fulgt op med loven om Københavnsegnens Stianlæg. Betænkningen var blevet udarbejdet på Københavns Rådhus under stadsingeniør Olaf Forchhammer og med civilingeniør Blixencrone-Møller og arkitekt Steen Eiler Rasmussen som ledende medarbejdere. Forchhammer opfattede det vel nærmest som en selvfølge, at arbejdet nu skulle fortsættes på Rådhuset og under hans ledelse

Også Københavns Sporveje forberedte sig. Den hidtidige politik gik ud på at holde endestationerne i passende afstand fra kommunegrænsen. Omegnskommunerne bidrog jo ikke til at dække sporvejenes årlige underskud, så derfor! Men nu begyndte man at planlægge forlængelse af radiallinier ud i de nærmeste omegnskommuner.

Københavns Kommunes Statistiske Kontor lavede i 1940 en befolkningsprognose. Den lød på, at den samlede regions én million indbyggere i kommende år ville få en kvart til en halv million nye indbyggere.

Danske Statsbaner offentliggjorde i 1940 et omfattende tunnelbaneforslag med elektrificering af samtlige forstadsbaner, og med forslag om konstruktion af tunnelbanelinier under Vesterbrogade, Nørrebrogade, Østerbrogade samt Amagerbrogade. Og oveni en supplerende tunnelbane til Boulevardbanen under Indre By.

Befolkningsfordeling og 45 minutters rejsetid

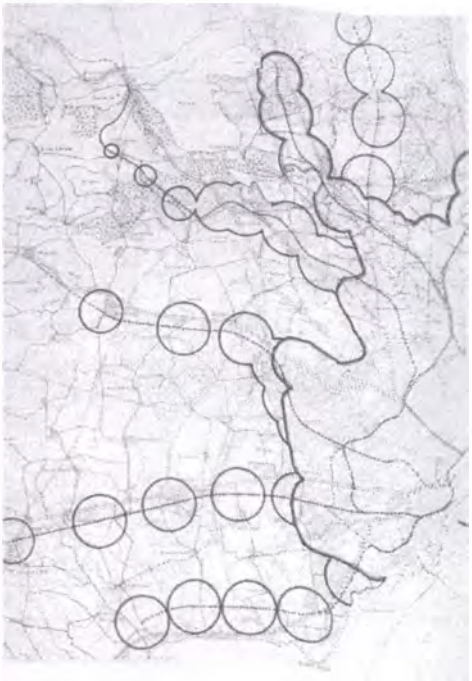
Jeg mødte altså op i Byplankontoret som aftalt og forventede, at her blev der lavet byplanlægning.
Det var der nu absolut ingen tegn på.
Min chef var Poul Vedel, og han lærte mig sagsbehandling, lige fra hvordan man bøjer konceptpapiret på midten, til det kommunale kancellisprog og sagsgang. Men byggesager var det småt med.

Kloge Malling opfordrede mig til at besøge Byplanlaboratoriet i Stormgade. Her faldt jeg, blandt andet interessant, over en artikel af geografen Aage Aagesen om, hvordan man kunne definere store byers afgrænsning over for 'ikke-by'. Jeg hæftede mig ved hans anvendelse af isokron-begrebet, som han brugte til at definere grænsen mellem by og land.

Isokroner er linier gennem punkter med samme rejseafstand målt i tid fra et givet punkt, i denne sammenhæng bymidterne.
Jeg afprøvede ideen på Københavnsegnen. Anskueliggjorde med 'befolkningsprikker' egnens befolkningsfordeling og fandt, at 45-minutters isokronen nøje omsluttede den eksisterende fordeling.

Jeg fik den tanke, at **isokroner,** som Ågesen altså brugte til at afgrænse 'indenfor' fra 'udenfor' vel også kunne bruges til at inddrage 'udenfor' i 'indenfor'.

45-minutters isokron efter elektrificering



Jeg konstruerede isokroner med nulpunkt i midten af byens største koncentration af arbejdspladser, nemlig cityområdet og ud langs DSB' radialer i omegnen.

Næste skridt var så at beregne, hvor mange nye baneoplande, der skulle elektrificeres for at rumme den kvarte til halve million nye indbyggere inden for tre kvarters rejsetid.

Arbejdet i Byplankontoret

På den tid lærte jeg arkitekt Flemming Teisen at kende. Han arbejdede med planer for de store arealer, som Københavns Kommune ejede i omegnskommunerne, og han interesserede sig ligesom jeg for egnsplanlægning. I fællesskab holdt vi foredrag i Byplankontorets nyoprettede kontormødeinstitution og senere skrev vi en kronik i 'Politiken' under titlen 'Byplan og Bystyre'.

En dag fortalte Vedel mig, at Forchhammer havde bestemt, at jeg skulle flytte over på Vartov til et nyt lokale sammen med Teisen. Vi fik ingen instruktion om, hvad Forchhammer forventede sig af os, men vores skriveri må have interesseret ham.

Steen Eiler Rasmussen arbejdede ikke mere i Københavns Kommune, og han var langtfra enig med Forchhammer om, hvor en egnsplanlægning burde foregå. Han havde sat sig for, at planlægningen skulle foregå i Byplanlaboratoriet, at *han* skulle stå i spidsen.

Indenrigsministeriet havde dengang byplanlægningen under sig, og ministerium og omegnskommuner har sikkert let kunnet enes om, at det indlemmelses-sultne København *ikke* var det rette sted. Man blev desuden enige om at finansiere foretagendet i fællesskab. Forchhammer tog det pænt – blandt andet vel, fordi det var ved at blive klart, at arbejdet i Hovedstadskommissionen ikke ville føre til de forventede indlemmelser. Så han overlod Teisen og mig til Egnsplanudvalget som kommunens bidrag til gildet.

Egnsplankontoret havde fået Steen Eilers elev Peter Bredsdorff som leder, og han accepterede min isokron-idé, i begyndelsen vel kun som et arbejdsgrundlag, men den blev nu udbygget med motorvej på ydersiden af bebyggelses-båndene og med tanken om grønne kiler mellem fingrene. Dermed var Fingerplan-konceptet kommet til verden.

Men storslået planlægning er én ting, realisering noget andet. Fingerplan-ideen ramlede ind i gængse opfattelser af, hvordan en by breder sig og navnlig ind i grundejeres stærke forventninger om udstyknings- og byggemuligheder. Landinspektører havde travlt, 'Gårdslagtninger' var ordet der karakteriserede aktiviteten. Oplandet omkring Københavns centrum er begrænset til en halvcirkel, og teknisk kan der bygges på næsten hver kvadratmeter, så en gradvis læggen lag på lag var nærliggende. For at opnå en radikal *anden* form på byen måtte der tages stærke midler i brug.

Fingerplanen blev offentliggjort i 1948 og anmeldt i tidsskriftet 'Byplan's allerførste nummer, og kommenteret i de efterfølgende. Der var tre anmeldelser: Arkitekt Edvard Heiberg, en ingeniør Edwin Rockwell fra London Transport og gammel kender af københavnske trafikale forhold, og Københavns kommunaldirektør Bjerregaard.

Anmelderne fremhævede tre sagsområder som vigtige forudsætninger for et heldigt resultat. Edvard Heiberg pegede på stop for igangværende grundspekulation som det først fornødne.

I en sidebemærkning nævner han, at "Fingerplanens hensigt åbenbart var at standse videre udvikling på Amager", og også her vil grundejerinteresser komme til at røre på sig ".

Edwin Rockwell fremhævede nødvendigheden af en overordnet samordning af transportpolitik mellem egnens mange trafikaktører, offentlige og private bus-, sporvogns- og jernbaneselskaber. Og endelig mente kommunaldirektør Bjerregaard, at det var nødvendigt med en kommunal hovedstadsordning.

Det første nødvendige var altså at forhindre udstykninger. Indenrigsministeriet, som havde samarbejdet med Steen Eiler Rasmussen om at gennemføre planlægningsprojektet, havde forberedt *Lov om Byudvikling,* som blev vedtaget i 1950. Det var kontorchef Vagn Rud Nielsen der stod for det. I løbet af et par år sørgede et sekretariat ledet af arkitekt Svend Allan Jensen for, at alle Københavnsegnens arealer blev pålagt tinglyste bestemmelser, der sorterede dem i yder-, mellem- og inderzoner.
Hvis grundejere kunne dokumentere regulære indtægtstab for eksempel honorar til landinspektør, fik de erstatning. Ifølge Svend Allan var det i den større sammenhæng alt i alt småpenge. Hermed var den første og største hindring for en gennemførelse af visionen fjernet, og det var ingen ringe bedrift.

De nye S-banestationer som skulle danne by måtte gennemføres til tiden, så beboere i nye bebyggelser ikke blev efterladt på den bare mark. Det var altså nødvendigt at få egnens trafikselskaber samordnet og at gøre dem handledygtige. Men i den henseende var man meget sent ude. Først da Byudviklingsudvalget *var* gået i gang i 1950 fik man nedsat den *Samfærdselskommission,* som tidsmæssigt burde have arbejdet parallelt med Egnsplankontoret.

Men alle gode kræfter blev sat ind: Forhenværende minister Johs. Kjærbøl blev formand, forligsmand Erik Dreyer sekretariatsleder, og menige medlemmer var foruden ministerielle sekretærer Steen Eiler Rasmussen, Peter Bredsdorff, Anders Nyvig og Kai Lemberg.

Kommissionen stod over for et tungt og kontroversielt emne, og det måtte tage tid. Betænkningen kom først i 1955 under titlen: "Et Trafikråd for Københavnsegnen". Den foreslog nøje udtænkte retningslinier for anlæg og finansiering af nye trafiklinier og for det følsomme emne: fordeling af byrderne mellem stat og kommuner samt mellem centralkommuner og omegnskommuner. Og endelig: Forslag om et Trafikråd, et organ som kunne fungere selvstændigt i forhold til kommuner, navnlig over for Folketinget som var bevillingsmyndig.
Men - som det skulle vise sig - *alt sammen til ingen nytte:* De 5 års forsinkelse var fatal i forhold til den umiddelbare efterkrigstids villighed til at tænke nyt.

Modsætninger mellem provins og hovedstad og modsætninger med velforsynet nordegn og pauvert udstyret vestegn kunne ikke længere overkommes. Forslaget faldt i Folketinget. Trafikminister Kaj Lindberg konstaterer med beklagelse: *De høje medlemmer stemmer efter, hvor de bor.*

Sammentegning med statsbanernes og Forchhammers forslag til tunnelbaner. Forchhammers forslag – kort punktering. Fra generalplanskitsen 1954.

I 1950 var der kommunevalg, også i København. Borgmestre blev udskiftet, og de nye var ivrige for at markere sig. Den nye tekniske borgmester, Johannes Hansen, allierede sig med Peter Bredsdorff om at udarbejde en Generalplan for kommunen. Stadsingeniør Forchhammer var gået på pension, og Poul Vedel blev – inden sin udnævnelse – taget i ed på, at han ville acceptere Peter Bredsdorff som leder af en generalplanafdeling under Stadsingeniørens Direktorat.

Forchhammer havde under arbejdet med Fingerplanen været stærkt uenig med DSB om et par vigtige tunnelbanestrækninger. Statsbanerne ønskede en indføring af Hareskovbanen i tunnel under Nørrebrogade og af Frederiksberglinien under Vesterbrogade. Forchhammer foreslog en billigere løsning, hvor Hareskov- og Frederiksberg-linierne blev ført sammen ad en såkaldt Forumlinie midt imellem Nørrebro- og Vesterbrogade.

Generalplanskitsen som kom i 1954 hvilede på en sikker forvisning om, at Københavns cityområde ikke alene var det vigtigste knudepunkt i egnen, men også at det ville vokse i omfang. *Men hvor meget?*

Tunnelbane i en slyngelinie under city-området jfr. generalplanskitsen. Stationer ved Nørreport, Jarmers Plads, Rådhuspladsen og Højbro. Med tidens teknik måtte regnes med anlæg i åben grav.

Problemet var, at data var få og usammenhængende. Vi havde trafiktal samt tre undersøgelser fra henholdsvis 1936, 1945 og 1956 om etagearealets størrelse i Indre By, dets fordeling på karreer og dets anvendelse til erhverv og boliger. Af den fremgik, at bydelens erhvervsareal gennem årene havde haft en betydelig vækst, både ved omdannelse af boligareal og ved nybyggeri. Tallene tydede på en sandsynlig arealtilvækst på 50 % inden for en overskuelig årrække, og Skitsen anviste hvordan en sådan vækst kunne lokaliseres i Voldkvartererne samt ved en radikal omdannelse af det forreste Vesterbro.

Men hvordan dén ekspansion ville påvirke antallet af arbejdspladser og trafiktallene havde vi ingen data for, så i mangel af bedre antog vi det enkleste, nemlig proportionalitet. Det betød altså en 50 % større passagertilstrømning i myldretimen. Det byggede på et særdeles usikkert grundlag, men det var hvad vi havde. Men antagelserne styrkede naturligvis argumenterne for motorgader – blandt andet Søringen - og for omfattende tunnelbaneplaner.

På et tidspunkt blev Gert Moltke og Kristian Larsen knyttet til Stadsingeniørens Direktoratet for at finde ud af, om de foreliggende data af trafiktællinger og andre undersøgelser muligvis kunne give et tydeligere billede af den trafikale situation. De to kom ud med nogle opsigtsvækkende resultater, blandt andet om transittrafikkens andel af totaltrafikken til cityområdet. Resultater som ingen i første omgang rigtig lagde mærke til, men *som underminerede de hidtidige antagelser.*

I 1965 nedsatte ministeren et Tunnelbaneudvalg, og her blev kommunen og DSB enige om en ændret udformning af tunnelbanerne i city, som gav en bedre stationsdækning af området og en bedre balanceret kobling af radialerne. Samtidig reviderede man forventningerne til den trafikvækst, som kommunen havde anslået til 50 % til noget mere beskedne 20%.

Tunnelbaneudvalget begrundede forslaget med en forventning om, at praktisk taget alle erhvervsudøvere snart ville have en bil. Fingerplan- formen er kollektivt set gunstig, men når bilejerskab bliver det normale, understreger det nødvendigheden af en udbygning af de radiale S-baner i takt med byudviklingen i yderområderne, og samtidig *en udbygning af banenettets indre strækninger med velplacerede stationer i de centrale koncentrationer af arbejdspladser og med tilstrækkelig kapacitet til at tage en tæt togbetjening.*

DSB stod med ansvaret for udbygningen af banerne, men det var blevet svært at skaffe de nødvendige bevillinger i Folketinget. Én grund var nok, at Danmarks bilbestand nu steg med cirka 100.000 om året.

Anlægsloven for Vestmotorvejen blev vedtaget samtidig med den tilsvarende Lov om Køgebugtbanen. Mens vejen omgående blev påbegyndt i marken, kom Køgebugtbanen til at vente i 4 år.

Køge Bugtområdet skulle planlægges fra grunden i henhold til "Lov om planlægning af Køgebugtområdet", vedtaget i 1961. Byudviklingen langs Køge Bugt blev sat i gang i tillid til, at banen ville komme.
Små og store boligområder blev projekteret og opført - men banen så man ikke noget til. DSB foreslog at bygge en Lundtoftebane, og i 1961 vedtog Folketinget at sidestille bygningen af en Hareskovbane, en Lundtoftebane og en Køgebugtbane.
Usikkerhed og skuffelse i køgebugtkommunerne voksede. Det fik nogle kommuner til at ændre planer, således at høj, stationsnær bebyggelse blev konverteret til enfamiliehuse.

En delegation af oprørske Køgebugt-borgmestre "overmandede" i 1964 Trafikministeren. Køgebugtsbanen fik omsider første prioritet. I 1972 – 11 år efter vedtagelsen af Køgebugtloven - kom banen til Vallensbæk, og 11 år senere igen, til Køge.

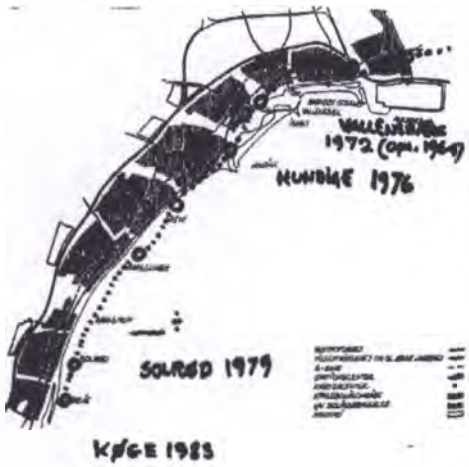
Med 1970erne kom de magre år
1960-erne var de fede år med mange kostbare anlægsprojekter. Men nu kom de magre, konjunkturerne vendte, og en ny VKR-regering skulle spare. Nu blev decentralisering og opretning af det skæve Danmark ledende temaer.

I Københavnsegnen var sparehøsten særlig rig: Saltholm lufthavn blev skrottet, det samme gjaldt udbygning af motorgader i København, herunder Søringen og det store City Vest projekt samt de foreslåede tunnelbaner.

I 1960erne og 1970erne mistede Københavns Kommune henved halvdelen af sine arbejdspladser og en tredjedel af sine beboere, trafikken dæmpedes, og København gik næsten i stå.

Planen lykkedes – fingerbyen er blevet logo!
Som en status kan man vel konstatere, at tanken om bydannende S-baner *blev* til virkelighed, om end med ganske mange forbehold: S-banerne *kom* til at danne by, fingerfiguren er jo næsten blevet et logo for vores by.

Årstal for anlæg og åbning af stationer på S-banen til Køge



I den efterfølgende kommentarrunde beklagede *Poul Erik Skriver*, at den megen politiske indblanding havde spændt ben for en kvalificeret byplanlægning.

Niels Thougård fortalte om Køge Bugt-planlægningen og viste en overhead, der beskriver den sene udbygning af S-banen til Køge.

Jesper Harvest fandt det karakteristisk for perioden op til 1970, at man hverken teknisk eller politisk brød sig om at prioritere mellem de mange store projekter, men foregav, at det hele kunne laves hurtigt og samtidigt.

Decentralisering og motorisering

Forsinket udbygning af den kollektive trafik, manglende forbindelser på tværs

ved arkitekt Kristian Larsen
Tidligere byplankonsulent (1959-90) og lektor i byplanlægning (Veje, Trafik og Byplanlægning) på Danmarks Tekniske Universitet fra 1990
Tidlig karriere:
Københavns Kommunes Generalplankontor 1964 (finansåret), pga. budgetsmutter i:
Egnsplansekretariatet 1958-68, fyret, næsen for langt frem

Fingerplanen – 2. etape.

I 1958 fyldte jeg 27, prinsesse Margrethe 18 og Poul Reumert 75 år. På samme tid var de to badende herrer Bomholt og Kampmann kulturminister og finansminister i regeringen H.C. Hansen, og jeg startede i Egnsplansekretariatet, som skulle revidere Fingerplanen. Fingerplanen var bygget op med tre kvarters rejsetid fra S-togstationerne i City. Det er væsentligt, at det var til City.
City blev opfattet som byens hjerte, hvor hovedparten skulle arbejde eller havde et ærinde. Derfor skulle al trafik ind i dette hjerte, men man havde ikke spekuleret på, om den kommende by kunne være inden for de rammer, som de tre kvarters rejsetid udgjorde. Man havde bare regnet med, at en kvart million mennesker sagtens kunne være inden for de rammer. Og i øvrigt gjorde man sig ikke mange spekulationer om det. Men meget hurtigt efter at Fingerplanen var offentliggjort, var den gal. Det begyndte at knibe med arealerne i planen, og derfor blev et nyt egnsplanarbejde sat i gang.
Nogle af de første resultater var, at man måtte regne med at byen nok ville vokse med 50 % eller med ¾ million i indbyggerantal, mens byarealet ville tredobles fra 250 til 750 km^2.

Et skakbræt på Nordsjælland viste, hvordan byen ville se ud, hvis fremtidens vækst blev tilfældigt spredt udover de 3 hovedstadsamter. Hvis man skulle bruge Fingerplanens principper – ikke dem med de tre kvarter, for den holdt nu ikke, men dem med S-togene og en forlængelse af linierne, skulle man forlænge S-togene helt ud til købstadsringen og skubbe nye fingre ind imellem. Det var måske heller ikke nogen god ide, især ikke med de mange biler, som vi mente fremtiden ville bringe. Det var der ikke mange, der troede på dengang. Men bilerne kom alligevel og ville medføre amerikanske tilstande.

Allerede i begyndelsen af trediverne havde arkitekt Raavad påvist det samme, men ingen hørte på ham. Men hvorfor duede Fingerplanen til de mange biler? Fingrenes stationsbyer rummede ikke busser, man skulle kunne gå til stationen, og derfor var fingrene små, kun op til 10.000 indbyggere, hvor man i Amerika på grund af bilerne havde fået opbygget storcentre med oplande på ¼ million indbyggere.

Det eneste storcenter i København var City, som kun kunne banebetjenes fra fingerbyerne.

Men hvordan skulle byen så bygges op?
Vi kikkede på bl.a. Japan, hvor man på det tidspunkt allerede havde fået nogle mægtig hurtige tog, som forbandt de store byer. Vi tænkte så, at sådan et hurtigt tog må København også have. Det kunne bringe nye store bydele med nye storcentre, der var bilbetjent, i hurtig forbindelse med den eksisterende by og København. Samtidig kunne man få en hurtig forbindelse til det øvrige land med en bane i kilen mellem Køge– og Roskildebanerne.
Det var voldsomt futuristisk, og ingen syntes det var en god ide, allermindst folkene på Københavns Rådhus, som vi kom kammeratlig meget op at skændes med. Jeg husker bl.a. en fordrukken aften i Roy Draibys sommerhus, hvor jeg i lutter arrigskab kom til at banke så hårdt på ydervæggen, at den faldt ud af huset. Det endte med, at ministeriet nedsatte en kommission – teknikerudvalget, der skulle forlige parterne.
Det lykkedes efter 2 år at blive enige om, som en 1. etape at forlænge de sydlige fingre til Køge og Roskilde. Læg mærke til, at det var rådhusfolkene, statsbanerne og vejdirektoratet der vandt. Men som en ekstra lille fidus skulle der opbygges nye storcentre i Hundige og Høje Tåstrup. Bagtanken var, at man senere – hvis man kunne blive enige om det – fra et nyt storcenter i Høje Tåstrup kunne fortsætte udbygningen videre udover Sjælland a la principskitsen omkring en ny bane til København. Den anden mulighed var, at man forlængede samtlige fingre til Købstadsringen og så udbyggede købstæderne med busser - og ikke engang som tilbringere til stationerne, en plan som rådhusfolkene og statsbanerne støttede.
Oven på denne omgang var vi i Egnsplansekretariatet meget matte i sokkerne, så matte, at selv ministeriet glemte os på finanslovsbevillingen. Så vi blev fyret alle sammen. Det var i 1964.
To egnsplanmedarbejdere, Gert Moltke og jeg, blev overflyttet til Generalplankontoret, hvor vi fik Lyager som chef.
Hvad skulle vi lave for Lyager? Han var sekretær i tunnelbaneudvalget, hvor man skulle udarbejde og begrunde et forslag til tunnelbaner i København. Det arbejde gik vi i gang med. Vi havde god tid – et helt år – og derfor gravede vi i alle de trafiktællinger, vi overhovedet kunne få fat i. Vi viklede dem ud, og vi viklede dem ind. Til sidst fandt vi ud af, at myten om, at City voksede og voksede, var det rene sludder. Vi kunne gennem vores trafiktal konstatere, at beskæftigelsen i City var faldet fra 1930 til 1960. Det var rigtigt, at etagearealet var steget meget, men der var åbenbart sket det, at forbruget af etageareal pr. beskæftiget var steget med 50 %, og derfor var beskæftigelsen faldet trods et betydeligt nybyggeri. De tal brugte Poul Lyager og DSB delvis i udvalgsbetænkningen. Det var efter vores mening alt for lidt.
Vi var unge og rabiate, så vi gjorde oprør.

Langtidsudbygning ifølge principskitsen.

Fælles 1. etape. Udvalget til teknisk gennemgang af principskitsen til en Egnsplan. 1961

Forenede Danske Motorejere, FDM, der var modstandere af tunnelbaneplanerne, tilbød at finansiere en alternativ pjece, hvis vi ville lægge pen til. FDM var i planlæggerkredse et Fy-ord, og Gert fik ikke lov til at medvirke for sin chef Roy Draiby. Gert og jeg var nu kommet tilbage til Egnsplansekretariatt, og man kunne ikke have to medarbejder, der lavede en alternativ pjece. Så den eneste, der fik lov, var klassens uartige dreng – mig.
Kort efter udgav vi pjecen, der fik en forside, som den rigtige tunnelbanebetænkning, men med DSB-vinger, der hang nedad og ikke opad. Hvad skrev vi så i den alternative pjece? Selvfølgelig kommenterede vi tunnelbaneforslaget, og vi kommenterede det netop på baggrund af det konstaterede voldsomme fald i trafiktallene. Vi mente ikke, det kunne være rigtigt at skyde mange milliarder kr. i jorden i et lille hjørne af regionen på et tidspunkt, hvor byen voksede og voksede, og man kunne regne med, at hele Nordsjælland i løbet af den kommende generation ville blive inddraget til by.
At ligge der og rode under jorden med mange milliarder kr i midten af et centrum, der bliver mindre og mindre betydningsfuldt. Det kunne ikke være rigtigt, når man ikke havde forlænget en eneste S-bane, endsige bygget flere, bl.a. Køge Bugt-banen. Og vi remsede selvfølgelig op af vores lærdom fra egnsplanen med, at antallet af boliger ville blive meget større end man dengang regnede med, og at det samlede byareal ville blive tredoblet.

Den senere udvikling
Hvordan er det så gået? Ja, det er det ikke gået så galt som vi spåede, men alligevel er det bemærkelsesværdigt, at selv om byen kun er vokset med 10 % i befolkningstal, er byarealet vokset med 150 %. Så de væsentlige konklusioner holder, nemlig at investeringerne skulle lægges ude og ikke inde.

Antallet af biler var jo også et kontroversielt emne. Vi har ikke fået så mange biler, som vi troede dengang, men alligevel er der kommet mange biler. Det årlige kollektive rejsetal gav vi også et bud på. I 1940erne og 1950erne regnede man med et stigende antal rejser pr. næse i storbyen, men det viste sig faktisk at være faldet drastisk op til begyndelsen af 1960erne. Vi måtte forudse, at det også ville falde fremover. Til i dag er det faldet knap så meget, som vi skønnede dengang, men det er faldet. Det mindre fald hænger selvfølgelig sammen med, at biltallet i Storkøbenhavn er steget mindre end i det øvrige land. Men jeg synes alligevel, at det er en radikal udvikling.
Med det for øje så virker det altså temmelig fordrukkent at lave en tunnelbane, også selv om den nu kaldes Metro.
DSB og Lyager antog en fremtidige vækst i spidstimen inklusive transitten dvs. den trafik, der går gennem City på Sjællandsiden og mellem Sjælland og Amager.

Men den egentlige cityrettede trafik var kun 2/3 af de tal. DSB trods alt med en meget stor stigning. Hvis Gert og jeg ikke havde siddet i smug hos Lyager og regnet, så ville de have sagt "Så meget vokser spidstimetrafikken, nemlig med mindst 50 % oveni udgangspunktet i 1945 på 50.000".

Hvad er der så sket? Gert og jeg regnede med, at det samlede spidstimetal gennem Søringen ville enten stagnere eller falde, og minimumsantagelsen er faktisk kommet til at holde stik, så meget er spidstimetallet gennem Søringen faldet.
Så må man jo sige, gudskelov blev tunnelbanerne lagt i graven.

Man må spørge eftermiddagens oplægsholder, hvordan man så har kunnet finde på at lave Metro, og endda udbygge mere, når fakta er, at trafikken er raslet ned – det glæder jeg mig til at høre!

Kristian Larsen – debatindlæg.

Jeg vil gennemgå Københavns Kommunes planer og egnsplanerne under følgende synsvinkler.

Der er tre hovedaktører, Københavns Kommune, staten og egnsplanlægningen. Den sidste har dog aldrig været en aktør – det har nogle gange været en enkelt person, andre gange en forening og andre gange igen borgmesterklubber – altså sammenrend af egnens borgmestre. Dertil kommer to andre parametre, det er tilstande, hvori aktørerne udfolder sig. Det kan enten være i nedgangstid d.v.s., krig, krise og lavkonjunktur eller det kan være opgangstid d.v.s., fred, vækst og højkonjunktur.

Alfred Råvads plan for København 1928.

Først som altid Råvad. Han kom hertil fra USA i 20'erne. Den tid var "brølende", så den skitse han kom med til København i 1929 var selvfølgelig "brølende".
Københavns Kommune skulle vokse ud til alle sider i hele Nordsjælland, og Københavns Kommune skulle ikke satse på sit Citycenter, for færdslens gru var, når vi fik biler, der skulle gennem de mange snævre gade. Planen var typisk for opgangstiden i 1920'erne og lavet af én mand, men den fik stort set ingen betydning. Fingerplanen blev lavet af en forening – under byplanlaboratoriet. Hvis vi tegner Fingerplanen oven på Rådvads plan fylder den ikke ret meget, for den blev lavet i en nedgangstid lige efter 1930'ernes krise og krigen. Derfor blev den snæver og med et lille udsyn. Der var ingen Råvad på drengen.
Godt 10 år efter var Fingerplanen kaput. Der var sket det, at med freden kom der vækst, og med højkonjunktur blev der bygget meget. Bebyggelsen flød ud over landet og alle andre steder end ved S-stationerne, som i øvrigt kun var anlagt i et fåtal.

Nu kommer lille Larsen ind i billedet, og jeg siger sammen med mine kammerater, at i den situation dur Fingerplanen ikke. Den er for lille og peger i bilismens tidsalder mod det forkerte. Vi må ud i hele egnen og helst ud mod det øvrige land med en kæmpevækst, som vi troede kom på grund af højkonjunkturen. Vi peger på en vækstretning mod sydvest i store enheder, som nok var togbetjent, men lokalt busbetjent. Det er klart, at en sådan plan ikke vandt gehør. Først og fremmest brokkede Københavns Kommune sig. De syntes planen var helt skæv.

Langtidsskitse A ifølge teknikerudvalgets rapport 1961.
I forhold til den fælles 1. etape er der især byvækst i Frederikssund fingeren og på Amager.

Derfor tegnede man en anden plan, som pegede mod Københavns City, og læg mærke til en ting mere: Amager skal bebygges. På det punkt var Fingerplanen og Prinscipskitsen enige. Ingen bebyggelse på Amager.
Sammenligner man Generalplanskitsen – som jo bygger på Fingerplanen – med Fingerplanens Amagerforudsætninger, så er man generelt umådelig forsigtige med at udtale sig om Amager, selvom det er de samme personer der arbejder med de to planer. Der står nærmest, at der nok skal bygges på Amager, blot ikke lige nu.

Peter Bredsdorff må have været i strid med sig selv, når han i Fingerplanen er imod bebyggelse på Amager og i Generalplanen sætter parentes om det udsagn.
Principskitsen blev udformet som en Sundby med Fingerplanens stationscentre. Det var en misforståelse. Det centrale er centrene, men i Fingerplanen er det alene Københavns City. De andre centre er primært industrikvarterer og symboler med små stationscentre i fingrene. Kigger vi på Fingerplanen, kan vi se, at det er industrikvarterer, der præger billedet med kun et stort center: Københavns City. Man tog det let, at byen udviklede sig ud i Nordsjælland uden vægt på centerstrukturen. Næh, man introducerer en helt ny ting, som der ikke har stået noget om i Generalplanen, og som der ikke ligger nogen teoretisk forarbejde til: Et Cityanneks i godsbaneringen. Ingen kan finde noget om det andre steder, så man kan godt glemme de fine planlægningsteorier. Når det kommer til stykket drejer det sig alene om at manifestere den kommunes magt, som man arbejder for.
Så her skulle grundlaget for en fremtidig vækst i Storkøbenhavn placeres i Københavns Kommune.
Det siger sig selv, at principskitsefolkene ikke ville have det til at ske i Københavns Kommune, men udenfor omkring Høje Taastrup.
Kæmpeslagsmålet blev hurtigt afgjort af den stærkeste aktør nemlig Københavns Kommune. De udskrev en Amagerkonkurrence.
Nu skulle hele øen bebygges og derfor måtte lufthavnen flyttes til Saltholm. Der var stadig højkonjunktur og vækst, så man skulle have dette monstrum af Cityplan Vest med motorgader – som Knud og Lyager tegnede på – masende sig tværs gennem byen, og Cityplan Vest var jo ikke et lille godsbaneanneks, som beskrevet i Generalplanen. Det der stod, var, at der kunne ligge en vognmandscentral, en budcentral og lignende. Der står intet om storcenter.

Men ak så kom krisen, og kradsede faktisk alle vækstens firkanter ud igen.
Sådan kunne man blive ved. Stat og kommune legede kispus med hinanden, mens egnsplanlæggerne snart løb den ene vej snart den anden vej. Men det hele skal jo have en ende, og det skal min snak også. Hovedstadsrådet fik ende i 1989, men lige inden nåede de igen at lave en højkonjunturplan, hvor væksten blev spredt, og hvor man glemte alt om storcentre uden i egnen, og hvor man vendte tilbage til Københavns Kommune med genopfriskning af tunnelbaner og lignende.

Beslutningerne om en ny fremtid for Hovedstadsregionen

Havnen, Øresund, Ørestad
Stallknecht-, Tengvad- og Würtzen-udvalgene

ved civilingeniør dr. techn. Jens Rørbech
Stadsingeniør i Københavns Kommune 1987-98
Mange tillidshverv, bl.a. medlem af Transportrådet 1992
Bestyrelsen for samejet om Amager Fælled 1990
Underudvalg 1 om Hovedstadsområdets trafikinvesteringer 1990-91
Tidligere karriere:
Vejdirektoratet, Vejdatalaboratoriet 1973-77,
chef for planlægningsområdet 1977-86
Lektor på VTB, DTU 1966-73

- Tengvad-udvalget 1988
- DSB sur på HT, der styrede økonomisk; førte til ny lov, der førte S-banedriften tilbage til DSB
- Forslag til tunnelbane i Amagerbrogade
- Alternativt forslag: bybaner i to grene
- 1989 udsendte HT Kollektiv Trafikplan, der omfattede tunnelbane på Amager
- 1989 udgav Stallknecht-udvalget rapporten "Hovedstaden – hvad vil vi med den?"
  Omfattede:
  - fast forbindelse til Sverige
  - opretholdelse af lufthavnen i Kastrup
  - udvidelse af trafikhavnen
  - tunnelbane fra Frederiksberg til Kastrup

  Ringbane omkring Øresund
  Würtzen-udvalgets arbejde førte til beslutning om Ørestad
  Københavns Havn nedsatte et Havneudvalg med Mette Kofoed Bjørnsen som formand: Forslag om Gittervej, vandbusser, nye baner og stationer
- Lilly Helweg Petersen (tidl. sporvejsborgmester) sagde – ligesom byplanprofessorerne – nej til Ørestad.

Indlæg fra Jens Galsøe:
Anser beslutningstagerne i København for at være en samling kræmmere. Forekommer at være værre end andre steder.

De seneste samlede planer for trafikken i Hovedstads- og Øresundsregionen

ved cand. polit. Ole Zacchi
Direktør for Danmarks Transportforskning, sektorforskningsinstitut under Trafikministeriet siden 2000 med særlig fokus på trafiksikkerhed og -risiko samt trafikøkonomi og - modeller
Departementschef i Trafikministeriet fra 1993
Departementschef i Boligministeriet 1981-93
Tidlig karriere:
Ekstraarbejder ved DSB, Rutebilvæsenet 1958-62
Student 1959
Cand.polit. 1968

Jeg er ikke byplanlægger – som nok den eneste her, men har beskæftiget mig med forhold af betydning for byplanlægningen. Jeg vil starte med at se tilbage og gennemgå de væsentlige investeringer, der er foretaget de sidste 10 år. Derefter vil jeg skue fremad og tale om planerne for nye, større investeringer. De er "udvalgt" ud fra følgende kriterier:
De skal fremme nedenstående forhold i Hovedstadsområdet:

- Udviklingen
- Mobiliteten
- Transportsikkerheden
- Miljøet
- Den sociale balance

Rangordningen eller den rækkefølge de skal gennemføres i afgøres af projekternes samfundsmæssige nytte eller samfundsmæssige forrentningsevne, kombineret med politiske prioriteter af ikke-kvantificerbar art.

Væsentlige investeringer i Hovedstadsområdet i de sidste 10 år

Der er sket meget de sidste 10 år. Det kan dokumenteres ved de store investeringer:

1. Der er etableret dobbeltspor på banen Ballerup-Frederikssund
2. Nyt materiel i form af nye S-tog, IR4-tog, Ørestadstog og dobbeltdækkere
3. Etablering af en Indre Ringbane mellem Hellerup og Ny Ellebjerg, delvis ved konvertering og ombygning af den tidligere godsbane til S-togbane

4. Åbning af ny bane og motorvej til Kastrup Lufthavn
5. Fast forbindelse til Sverige ved anlæg af Øresundsbroen, -banen og motorvejen
6. Udvidelse af motorvejene ved Helsingør og i Køge Bugt
7. Åbning af Metro, der forbinder Ørestad med den eksisterende by på begge sider af Havnen
8. Det såkaldte LOKO-projekt, der går ud på at sende flere fjerntog gennem "røret" mellem Østerport og Hovedbanegården

Basisnettet gennemgås. Som en første del af analysen er udpeget områder med dårlig kollektiv trafikbetjening, dvs. dårlig banebetjening.
Busbetjening er forholdsvis billigt og hurtigt at etablere, men er en dårlig løsning, først og fremmest på grund af manglende regularitet, ringe komfort, lav rejsehastighed og trængsel.

Planerne om nye, større investeringer

9. Udvidelse af Køge Bugt-, Holbæk-, Hillerød- og Helsingørmotorvejene samt Ringmotorvejen og Frederikssundvejen
10. Anlæg af en Metroring
11. Etablering af en Ydre Ringbane fra DTU/Lyngby via Glostrup til Ishøj
12. Udvidelse med et femte spor på strækningen mellem Hvidovre og Høje Tåstrup
13. Etablering af et ekstra spor på S-banen ved Dybbølsbro. Anlægget er sat til at koste 100 mio. kr. og er derfor ikke besluttet!
14. Anskaffelse af nye lokaltog
15. Anlæg af en østlig havnetunnel, som ville give en ringforbindelse uden om det centrale København og udgøre en alternativ adgang til Operaen
16. Opgradering af Nørreport Station (den lange Hovedbanegård fra Kbh. H. til Østerport)
17. Indførelse af "smart card"/rejsekort
18. Anlæg af Femern Bælt-forbindelse i samarbejde med Tyskland
19. Fortsat udbygning af Kastrup Lufthavn
20. Indførelse af road pricing (kørselsafgifter), inklusive parkeringsafgifter

I den efterfølgende spørge- og kommentarrunde efterlyste Kristian Larsen et bud på, hvad projekterne koster, og hvad de afhjælper.

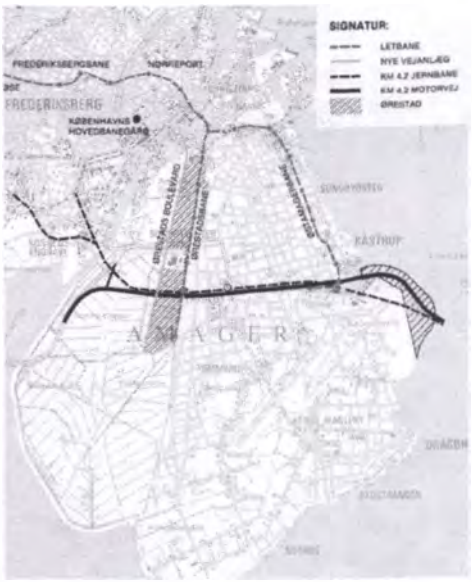
Ørestaden og Metroen

ved arkitekt Anne-Grethe Foss
Adm.dir. Ørestadsselskabet I/S fra 1993
Tidligere karriere:
Planlægningschef DSB 1990-93
I den egenskab medlem af udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer 1990-91 og formand for underudvalg 1
Trafikministeriets planlægningsafdeling 1981-89 (kontorchef)
Miljøministeriets departement 1975-81
Den kommitterede i Byplansager 1973-75
Skårup & Jespersen 1969-71
Afgang fra Kunstakademiets Arkitektskole1969

Udviklingen af Ørestad bygger på loven fra 1992. Byudvikling af Amager indgik ikke i Fingerplanen fra 1947, men Fingerplanens princip om stationsnær byudvikling er – ligesom i Fingerplanen - et bærende element i planlægningen for Ørestad. Realisering af Ørestad startede med etablering af Metro, der skulle gøre det muligt at bygge en båndby betjent med højklasset kollektiv trafik. Den gode kollektive betjening er grunden til, at der ikke udlægges så mange parkeringspladser som i andre byggerier i København.

Det svenske medicinalfirma Ferring var det første private firma, der etablerede sig i Ørestad. De ville gerne have rigtig mange parkeringspladser, men de fik ikke alle dem de ville have. Det har jo vist sig nu, at de slet ikke bliver brugt alle sammen, fordi folk har en valgfrihed, når den kollektive trafik er så fantastisk god. Der er faktisk noget om, at det betaler sig at placere de væsentlige arbejdspladser i nærheden af kollektiv trafik.

Udgangspunktet for Metro-projektet var også noget andet, nemlig at det på det tidspunkt – i 1990-91 hvor projektet blev til - var kommet dertil, at arbejdsløsheden i København var tårnhøj, de sociale problemer var store. Flytning af væksten fra øst til vest, som var meget oppe i begyndelsen af 1970erne havde for så vidt slået igennem, så meget, at det var København, der var nødlidende. Det var en af grundene til, at man besluttede at forsøge at gøre noget for København. Der skulle være en anden stil, hvilket nok hang sammen med, at der kom en ny overborgmester. Jens Kramer Mikkelsen havde det slagord, at "nu må vi se kraner", ud fra den betragtning, at vi ikke bare skal stå og klage os over at det går så skidt. I stedet bliver vi nødt til at vise, at vi kan noget selv. Også på landsplan var der flertal for, at der skulle ske noget i hovedstadsområdet. Det førte i slutningen af firserne til en række beslutninger, bl.a. en fast forbindelse over Øresund, udvikling af lufthavnen og af Københavns Havn, Ørestads- og Metroprojektet. Det var baggrunden for at gå i gang med Ørestad og Metro.



Ørestaden og trafikanlæg i henhold til det oprindelige lovforslag af oktober 1991.

På det tidspunkt havde vi en venstre-konservativ regering, som havde den holdning, at der helst ikke skulle bruges skatteborgerpenge øst for Storebælt. Derfor skulle projekterne helst hvile i sig selv. Vi kender det fra Øresundsbroen brugerbetaling. For Ørestad og Metro blev det som i den engelske New Town-model, at når det offentlige investerer i infrastruktur, bliver arealerne rundt om mere værd.
Den merværdi bruger vi til at betale for infrastrukturen. Det er ideen i Ørestadsprojektet. Vi finansierer Metroen og anlæg af veje, kanaler og parker med lån. Lånene betaler vi tilbage, dels med penge fra salg af arealerne, som nu er blevet noget værd - de er steget en 2-3-4-5 mia kr i værdi, siden vi startede - og dels med brugerbetaling for Metroen, som kan give et vist overskud. Ikke nok til at betale sig selv tilbage, men et vist beløb. Så er der også det, at Københavns Kommune - indtil projektet er gældfrit - skal tilbageføre den mergrundskyld, de får til selskabet. Det var kort om baggrunden for det samlede projekt.

Metro til Ørestad, Metro til København

Nu skal vi høre om de enkelte projekter, for selv om de er knyttet sammen af konceptet a la New Town-modellen, så er de også projekter, som har hver deres liv. Her er en forskel fra de klassiske New Town-modeller - der finansierede man kun den infrastruktur som var intern i byområdet. Vi er pålagt ikke alene at finansiere infrastrukturen inden for det her område, men også en Metro tværs igennem det centrale København. En del af Metroen – 70 procent - videre ud til Frederiksberg og den sidste gren videre ud til lufthavnen. Det er relativt hårde vilkår, men nu går det faktisk rimeligt godt.
Vi allerede har åbnet fra Nørreport til Kongens Nytorv og ud til Christianshavn, ned gennem Ørestad og så ud til Lergravsparken. Kristi Himmelfartsdag åbner vi strækningen Nørreport-Frederiksberg, og sidst på året åbner vi strækningen fra Frederiksberg til Vanløse. Den sidste strækning fra Lergravsparken til Lufthavnen blev i går vedtaget endeligt på et møde i Københavns Amtsråd. Og det var i næsten enighed, kun et enkelt medlem stemte ikke for. Den er allerede i udbud, og vi regner med at forhandlingerne kan være færdige sidst på sommeren.
Udover selve processen er det måske også interessant at vide, hvordan Metroen bliver. Nu er der måske mange af jer, der har prøvet den. Men noget af det vi gerne ville opnå var en bane, som både kører hyppigt og hurtigt. Den har en gennemsnitshastighed som S-togenes, nemlig 40 km i timen. Det kan sammenlignes med, hvordan man kommer frem i byen i en bil i myldretiden, nemlig med ca.10-12 km i timen. Det ene er, at man skal kunne komme hurtigt frem, og det andet at man heller ikke skal vente. For øjeblikket kører vi med 3 minutters intervaller i centrum i myldretiden og 6 minutter ude på strengene. Fra på torsdag så kører vi med 2 1/2 og 5 minutters intervaller. I det lange løb skal vi ned på 1 1/2 minuts interval i myldretiden. Allerede i dag kan man godt mærke, at folk ikke har brug for en køreplan - de går ned på stationen, og så kommer der faktisk et tog. Det fungerer.

Der ligger en prognose for passagertallet. Vi havde sagt på forhånd, at hvis prognosen passer plus/minus 10 %, er vi tilfredse. Det er en helt ny bane, der er ikke rigtig noget at sammenligne med, det er et helt nyt trafikmønster. Der er også en indkøringsperiode, men det har vi ikke taget med. Det lykkedes os alligevel i avisen forleden dag at få en overskrift om, at vi var 2 % under prognosen. Det kommer lidt an på, hvordan man måler, men jeg synes sådan set at det er ganske fint på nuværende tidspunkt. Det er klart, at det kun er første etape, men foreløbig ser det da ud til at prognosen ikke rammer helt ved siden af.

Det har også været vigtigt for os at sørge for, at der kommer god information. Det er desværre ikke godt nok endnu. Man kan komme ud for at stå på stationen, og så er der ikke noget på displayet. Vi har sagt til leverandøren, at skal blive bedre. Der er kommet ny software, men det er ikke stabilt nok endnu. Vi har også lagt vægt på at have medarbejdere i togene. Det er jo førerløse tog, og vi har troet på, at det der var vigtigt var at skabe tryghed for passagererne. Vi har en servicemedarbejder pr tog. I begyndelsen havde vi dem kørende i hvert tog, det var et krav fra Jernbanetilsynet. Nu er det krav slettet, og derfor arbejder vi i øjeblikket på at finde ud af, hvor de gør mest gavn. Man kan derfor godt komme til at køre med et tog, hvor der ingen steward er, men der er ikke skåret ned på antallet, det er vigtigt for os, at folk føler sig godt til pas og at nogen tager hånd om dem.

Stationernes design

Også et andet element har været vigtigt. Det har været at skabe nogle stationer under jorden, som ikke føltes som de muldvarpegange, vi kender fra London Underground bl.a., men derimod venlige, åbne, lyse rum med ovenlys. Vi ville undgå, at man havde fornemmelsen af at være et eller andet sted i jordens indre, men derimod havde forbindelse med byen ovenover.

Noget andet, der er anderledes, er glasvæggen mellem perronen og skinnerne. Det giver måske ikke mere sikkerhed, men det giver en rarere fornemmelse, en større tryghed og et mere behageligt klima. Desuden har vi gjort meget ud af at have lys i tunnelerne, det er af sikkerhedsmæssige grunde, men det er også rarere at køre i en tunnel, hvor man kan se noget. Der er ingen tvivl om, at der er rift om de forreste pladser i toget – ikke kun fra børnene, det er også deres fædre og deres bedstemødre. Vi har mange ældre damer, som kæmper om pladsen.

Vi har også gjort meget ud af, at systemet er handicapvenligt. Det gælder både bevægelseshandicappede, hørehandicappede og allergikere. Jeg tror, at handicaporganisationerne er godt tilfredse. Vi har i hvert fald rigtigt mange med barnevogne, cykler og kørestole. Så der må have været et behov, som vi på denne måde opfylder.

Kommende Metro-ring?
Lige et par ord om et projekt, som egentligt er Ole Zacchis. Der blev lavet en undersøgelse mellem Trafikministeriet og HT om, hvor der var behov for en forbedring af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Der kom mange forskellige forslag ud af det, et af dem var en Metro-ring. Ideen i den er at forbinde Københavns Hovedbanegård og Rådhuspladsen via Christiansborg og Kongens Nytorv til Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg, Vesterbro og tilbage til Hovedbanegården i en Metro-ring. Det forslag har Trafikministeriet, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune besluttet at undersøge nærmere, og vi er sådan set bare nogle ydmyge teknikere, der laver undersøgelsen, men det styres af Trafikministeriet, Københavns og Frederiksberg Kommuner. Der forventes en rapport i begyndelsen af det nye år. Og de stationer som er nævnt her er ikke nødvendigvis dem, det ender med, der er forskellige alternativer, og jeg går ud fra at det er noget, der vil blive en debat om.

Ørestad
Jeg vil også gerne sige lidt om Ørestad. Hvor ligger Ørestaden, hvor ligger det i forhold til omgivelserne. Herfra hvor vi står i Ørestad City er der 6 minutter ind til City, der er 4 minutter til lufthavnen – og måske allervigtigst, der er kun få sekunder ud til de store grønne områder. Det er en virkelig attraktiv beliggenhed af et nyt byområde. Og det er betjent af en bane, så man kan komme til Malmö, til Sverige og til Københavns centrale dele, man kan komme ud i det ganske land, der er en Metro, og det er også hæftet op på Øresundsmotorvejen. Trafikalt set kan det næsten ikke ligge bedre. Måske gør man sig ikke helt klart, hvor stort området er. Det er på størrelse med London Docklands. Området vi er i og området omkring Fields, det er faktisk på størrelse med Potsdammer Platz. Det siger lidt om, hvor stort det er. Der er nogle der siger, at det går jo alt for langsomt, men forudsætningen var fra starten, at det skulle tage 30-40 år. Som det ser ud nu, er vi pænt foran den tidsplan. Det ender nok ikke med, at vi kommer foran tidsplanen, for sådan noget går jo op og ned med konjunkturerne. Men økonomien falder ikke sammen, fordi der ikke sælges noget et år eller to.
Ørestad er en langsigtet plan. Bymæssigt er det vigtigt, at det får lov at tage tid, så man ikke får et byområde der er lavet efter den samme skabelon, men således at hver periode får lov at bygge på sin måde. Sådan kan vi få en by, som er mangfoldig.

Man kan sige, at vi har fire forskellige opgaver:
Den ene er at sørge for den nødvendige *planlægning*. Det arbejder vi meget tæt sammen med Københavns Kommune om, og det er vi langt med i et meget konstruktivt samarbejde, som rummer en forståelse for, at her har man mulighed for at prøve noget nyt, mulighed for at eksperimentere, for at gøre tingene lidt anderledes end man plejer at gøre.

Den anden opgave er *infrastrukturen*. Det er vi også i fuld gang med. Vi bygger veje, vi bygger kanaler, vi har parker i god tid osv. Det kører efter planen, og vi gør os umage med det. Vi har haft den store glæde at få vejprisen 2002 for kvaliteten af vores infrastruktur. Vi har valgt naturmaterialer, vi er gået meget op i at gøre det miljøvenligt, vi genbruger vand, vi har grønne rensningsanlæg. Vi gør meget ud af den side.

Så er der den tredje opgave. Det er at *sælge arealer*, og der er jo fokus på, om vi er gode nok til det. Det går sådan set ganske pænt, og stort set hele den nordlige del er udsolgt. Der er en grund der stadig er til salg, det er staten, der har den til salg – der skulle have ligget et rigsarkiv. Ellers er vi sådan set i gang i hele området. Det var det ene af de områder vi har besluttet at satse på, det anden er der hvor vi befinder os nu. Her er også byggerier i fuld gang, og på arealet imellem er der så et boligbyggeri, og et hospital, der allerede er taget i brug. I den første periode var der størst fokus på erhvervsbyggeri og offentligt byggeri. På det seneste har der mest været fokus på boligbyggeri til vores store glæde, for vi har egentlig indstillet os på, at vi skulle ret langt hen i processen før vi fik boligbyggeri ind. Men jeg kan fortælle, at vi i løbet af foråret har solgt til fem forskellige nye boligbyggerier med i alt 64-65.000 etagemeter. Og det er både ejer-, lejer- og andelsboliger. Der er etageboliger og også rækkehuse, så det er meget alsidigt. Så der er projekteret nogle nye ting der vil gå i gang i løbet af det næste års tid. På den måde går arealsalget altså fint, jeg tror vi er ca. 33 % foran tidsplanen/budgettet for salg. Vi har netop i går offentliggjort et salg til Sjælsø-gruppen på 14.000 etagemeter. Da vi har et mål for hvert år i gennemsnit på et salg på 75.000 etagemeter, og vi nu er oppe på 79.000, så kan vi sådan set godt gå hjem. Men det har vi nu ikke tænkt os at gøre, for det kan være der kommer nogle år, hvor det går lidt dårligere, så det gælder bare om at klø på.
Bare for at give en fornemmelse af nogle af de aktuelle byggerier kan jeg i Ørestad Nord nævne IT-højskolen, som bliver tegnet af Henning Larsen og Tietgen-kollegiet, som er tegnet af Boje Lundgaard og Lene Tranberg. Der er det meget spændende, spektakulære projekt med DR-byen, hvor en del af det er tegnet af Vilhelm Lauritzen. Der vil være mest fokus på koncertsalen, tegnet af Jean Nouvel. Og lige omkring os har vi Ferrings byggeri, også tegnet af Henning Larsen og efter min opfattelse et meget fint byggeri. Det er ikke alle, der synes det. Jeg var herude med den amerikanske arkitekt, der har tegnet Guggenheim-museet. Da han så Ferrings byggeri, sagde han: "Oh, it's a very old fashioned modern building". Så var det sagt.
Jeg kan lige fortælle, hvorfor der blev penge til at bygge så flot. Det gjorde der, fordi det var det første byggeri, der skulle i gang. Vi sagde, at de kunne få grunden for en lavere pris, hvis de ville bruge pengene til at lave et kvalitetsbyggeri, således at vi kunne være sikre på at starte med noget af høj kvalitet for på den måde at sætte målet for de efterfølgende.

Ferring ved Ørestad station.
(foto Ørestadsselskabet)

Det store center – Fields' - er tegnet af C.F. Møller. Det kan jo altid vække stor diskussion og for at vi ikke skal fortabe os i den, så vil jeg springe videre og sige, at vi også mulighed for, inden for det lovgrundlag vi har, at forære grunde væk til særlige formål. Og vi har besluttet at forære en grund væk til Hotel Proforma, som gerne vil lave et kunsthus herude. Det er et meget spændende projekt, og vi håber på at de får samlet penge sammen til at etablere det. Jeg har allerede sagt, at vi lægger vægt på at få boligbyggerier med, og det er naturligvis også vigtigt at få institutioner.

Lige et par ord om parkering, som der har været en del snak om. I modsætning til andre nye byområder har vi både en undergrænse og en overgrænse for, hvor meget parkering, der må være. Det har skabt det rygte, at man ikke kan parkere i Ørestaden. Det er ikke rigtigt, men det er klart at der ikke er det samme behov for parkering på et sted, der er så effektivt kollektivt trafikbetjent. Vi vil gerne bygge en by, hvor vi har gaderum, pladsrum, parker osv. og ikke forstadsmodellen, hvor man har bygning på bygning omgivet af egne parkeringsmarker. Derfor har vi sagt: al parkering i konstruktion. Der er nogle enkelte gæsteparkeringer i gadeplan, ellers er det al parkering i konstruktion. Vi fastlægger nogle relativt små parkeringshuse, og vi lægger dem relativt tæt, så de kan bruges både af dem, der bor her og af dem, der arbejder her. Det er en form, som vi håber kan udnytte parkeringspladserne mere effektivt. Vi har ikke lagt mere plads ud end nødvendigt, og samtidig er der altså et incitament til at bruge den kollektive trafik.

Så kommer vi til den *fjerde* og sidste opgave, som vi synes er væsentlig. Det er nok også den sværeste. Man kan planlægge en by, så den er funktionel, man kan planlægge en by, så materialerne er smukke, rummene er smukke, lyset er smukt. Man kan gøre mange ting, men det sværeste er måske at planlægge en *by, så der også kommer liv* i den. Og vi føler nok, at det er det vanskeligste. Der findes ingen der er uddannet i det, som vi kan spørge. Hvad er det, der gør at en by er rar, og hvad kan vi gøre for at fremme disse elementer. Det er lykkedes os at få dem, der har placeret sig i Ørestad Nord, overbevist om at de skal gå sammen om at skabe nogle muligheder for aktiviteter, som jo er det der er med til at gøre en by rar. Det der er behov for, er bl.a. nogle butikker, nogle idrætsaktiviteter, nogle cafeer og restauranter. Der er plads til børn, både børnehavebørn og skolebørn, unge mennesker, gymnasier osv. Nogle parker med rimeligt store træer og rare opholdsrum. Det gælder både pladser og parkanlæg, og derfor planter vi parker, inden bygningerne er her.
Vi arbejder også på at få nogle idrætsaktiviteter herud. Det går ikke så meget på at få et kæmpe stadion, det går mere på, at der skal være plads til de små gutter her.
Og allerede nu laver vi en række aktiviteter herude, som gør at vi har besøgende hele tiden. Det er både børn og deres forældre.

Vi har vandhulssafari, og vi har Ørestad under jorden, en tur rundt i kloaksystemet. Vi annoncerer dem i Amagerbladet en gang om måneden, og i løbet af et par timer er de booket over. Så vi har faktisk allerede nu en masse aktiviteter. Vi gør det også, fordi vi gerne vil sikre et tæt samarbejde med naboområderne. Godt nok ligger vi på en ø – Amager – men vi vil nødig være en ø på Amager. Vi vil meget gerne opfattes og opleves som noget, der integreres i det øvrige Amager.

Spørgsmål til Anne-Grethe Foss:

Monica Thon, medlem af Københavns Kommunes Borgerrepræsentation, spurgte til økonomien i Metro-ringen.

Anne-Grethe Foss svarede: I den oprindelige undersøgelsesrapport koster den vist op til 11 milliarder. Hvis den etapesættes koster den formentlig 13 milliarder. Men det er et gammelt prisniveau, som aktuelt er ved at blive undersøgt. Det næste step er at finde nogle finansieringskilder. Og de arealer som er med her, er jo arealerne i samejet. Om man – som min formand plejer at sige det – kan lave det samme indiske rebtrick en gang til, skal jeg ikke kunne sige, men der er overvejelser om, hvad man kan gøre.

Ib Høj Jensen spurgte, om der kommer liv i Ørestad?

Anne-Grethe Foss svarede: I lokalplanerne er der i alle de gader, hvor man forventer at folk vil gå – ud fra solhensyn, læ osv., fx langs universitetskanalen, krav om, at de to underste etager skal være udadvendte og åbne. Vi har ikke mødt nogen, der har reageret imod det, tværtimod. I Ørestad Nord har man grebet det som en ekstra mulighed for at skabe det liv, som man selv ønsker bliver skabt.

Gitte Olesen: Ved Metro-stationerne i City er der cykelparkering under jorden, men de bliver ikke bliver brugt - tværtimod ligger cyklerne smidt oven på jorden. Jeg arbejder ved Nørreport Station, og vi kan næsten ikke komme ind ad døren.
Parkeringskælderen i marmor er meget flot, men der står 3 cykler, og det er næsten ikke til at komme derned.

Anne-Grethe Foss:
Vi har gjort meget for netop at undgå at have cykler på overfladen, men for det første mener jeg, at vi mangler at lave nogle kampagner. Masser af mennesker aner ikke, at de eksisterer. Samtidig er trapperne ret stejle, men man må gerne tage cyklen med i elevatoren. Lige her ved bassinerne ligger verdens smukkeste cykelkælder – iflg. Henrik Steen Møller – og den er meget nem at komme ned i, man kan faktisk køre derned. Og der står 2½ cykel. Vi opfordrer cyklisterne til at bruge kælderen. Men det er svært med cyklister.

Kristian Larsen: Hvad kommer 1. etapen egentlig til at koste?

Anne-Grethe Foss: Det er jo den centrale del, så det er ikke sådan at sige – men den har nok kostet 6 mia. kr. Men det kan ikke deles op, for den skal også bruges af 2. etape. Så man skal se det samlet. På lang sigt vil der blive brugt omkring 88 mio. kr. om året, og tilsammen vil det koste ca. 11,5 mia. kr.

Mette Johansen: Jeg er daglig bruger af Lergravsparkens Station – på cykel. Hvis elevatoren virker, bliver man meget upopulær, hvis man kunne finde på at tage en cykel med ned i myldretiden.
Hvis man har dårligt knæ, ser folk skævt til en. Eller hvis man har højdeskræk, og ikke har lyst til at tage rulletrappen, hvor der er 6 etager ned uden sikkerhedsforanstaltninger. Det er også hurtigere at tage elevatoren.

Anne-Grethe Foss: Vi har lige sat mærkater op om at elevatorerne fortrinsvis skal bruges af kørestolsbrugere, barnevogne og cykler
Vi har mest fået positive reaktioner på det, men elevatorerne bliver brugt meget mere end vi havde regnet med.

Paneldebat

Michaela Brüel beder paneldeltagerne om at lægge ud med 5 minutters indlæg.

Jens Rørbech:
Jeg vil da med det samme kaste mig ud i det, som jeg allerede har forberedt, som jeg blev nødt til at tage ud før, da tiden var overskredet. Og det er klart visionerne. En af vores visioner i øjeblikket er at få Øresundsbyen op at stå. Og vi har lavet regnestykker på en sådan forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Og man skal ikke lave en ringbane for at ligge at køre rundt, men fordi det kan være den mest elegante totalløsning på et problem, hvor nogle skal fra et punkt til et andet, men hvor punkterne er meget spredte. Og på en time kan man komme fra et hvilken som helst punkt på denne ringbane til et hvilket som helst andet punkt. Så vi har regnet på den under to forskellige forudsætninger. Nemlig ingen integration, dvs det med svenskerne er stadig noget mærkeligt noget. Så får man kun 23.000 i sådan en tunnel, men stadigvæk er 23.000 mange. Og kunne man så få integreret os noget mere så kunne man komme op på 77.000 daglige rejsende i sådan en tunnel. Og det er så mange, at anlægget er rentabelt. Det videre budskab er så, at det kan indgå i de større visioner i et sådant baneanlæg i vores region.

Nu skal vi jo til at tænke internationalt. Her ser vi ringbanen (illustration?), men det er jo tydeligt at den kan blive et led i et sådan højhastighedstogsystem, som forbinder Stockholm, Oslo, Göteborg, København og Hamburg. Det har der været betænkning om i tidens løb, jeg tror faktisk det var i Oles tid den kom. Faktisk er man i Sverige i fuld sving med at finde ud af, hvordan man kan komme fra Stockholm og ned til København på 2 timer og 3 kvarter, hvor det i dag tager 5½ time at komme til København. Her er det vigtigt at komme over Helsingborg-Helsingør, fordi det er en halv time kortere end over Malmö. Perspektivet er, at man skal kunne komme fra København til Hamborg på 2 timer, og så begynder man at have noget, som virkeligt kan hamle op med flytrafikken og give integration imellem byer, som man ønsker.

Det sidste jeg vil tage op er, at skal man have den udvikling i hele vores område, som man gerne vil have, så var det måske på tide at tage den gamle tanke op om Ring 5.
Den blev jo fostret i 1972 i den 3. regionplan. Her indførte man denne transportkorridor, som har været reserveret i regionplanerne lige siden. Der er reserveret en ca. 1 km bred zone fra Helsingør og ned til Greve. Det interessante var så, at lige efter 1972, da gik tingene i stå i hovedstadsregionen. Man havde energikrise, hvor biltrafikken faldt osv. Man glemte denne korridor. Man havde altså også nogle skumle, billigere planer, bl.a. ved passagen af Mølleådalen og sådan noget. Men i virkeligheden var tiden måske moden til at hive den op igen. Det er altså nogle af visionerne og det er spørgsmålet om at få en underbygning, togmæssigt og transportmæssigt af den integration i hele Øresundsregionen, som vi alle sammen er involverede i, og som politikerne taler om og gerne vil.

Anne Grethe Foss:
Jeg har jo lige holdt indlæg og skal ikke sige ret meget. Men en ting vil jeg gerne sige i forbindelse med Ørestads integration med Amager. Det er rigtigt, at det ikke er nogen nem opgave. Der er måske også meget store forskelle på vores naboer, der er forskel på den sydlige del og den nordlige del, og der er også forskel på det, der skal ske her og hos vores naboer. Men det er faktisk lykkedes os at få skabt et meget godt samarbejde med naboområderne. Og en ting, man måske ikke lige tænker på, er den højere gennemsnitlige arbejdsløshed i området ved Urbanplanen, Hørgården osv. Det er faktisk nogle ganske tunge områder. I Ørestaden bliver etableret et meget stort antal arbejdspladser, ikke kun arbejdspladser for højtuddannede, men også folk som ikke har en højere uddannelse. Og der har vi lavet et samarbejde med arbejdsanvisningen med henblik på at få et samarbejde med de nye virksomheder og de områder som har det vanskeligt. På den måde forsøger vi altså på mange forskellige ledder at skabe den fælles forståelse. Mens der i starten var en stor skepsis imod os, er der nu kommet et godt samarbejde, også med skolerne på Amager. Det er faktisk noget vi lægger rigtigt meget vægt på og også tror kan lykkes i en eller anden udstrækning

Knud Rasmussen:
Historien indtil 1934 er jo klaret. Hvad fremtiden angår, forstår jeg ikke hvorfor Anne Grethe siger, at jeg var imod stationsnærhed. Ude på bøhlandet, hvor man har bygget by de sidste par generationer, er det helt nødvendigt at ligge tæt ved en station, ellers kan man slet ikke fungere, i hvert fald ikke alle dem der ikke kan eller må eller har råd til at køre i bil. Når jeg har været imod stationsnærhed, så har det været i den tæt udbyggede by, hvor overfladetrafikken altid har været og fortsat vil være det allerbedste. Når i sin tid Planstyrelsen og Hovedstadsrådet opfandt sådan noget som stationsnærhed inde midt i den udbyggede by, så er jeg voldsomt irriteret over det. Zacchi er jo med på noderne, også de gamle, så når han snakker om havnetunnel, er der ikke noget særligt nyt i det. Lige siden 1960 har der i hvert fald ligget ideer om havnetunnelen. Jeg mener der i 1908 konkurrencen var forbindelser i havnen oppe nord på, det var mere fornuftigt, det var broer. Men siden 1960erne har der været tunnelplaner. Det var også nødvendigt for en stærk havn der skulle have dybtgående skibe helt syd for Toldboden. Men hvorfor det gøres afhængigt af en dyr tunnel, der oven i købet skal knyttes sammen med motorvejsnettet, i stedet for afslappet at sige, det ligger midt i det sammenhængende gadenet og vi har fået lavet Gittervej på en meget fornuftig handel, som Weidekamp lavede med havnen i sin tid. Og nu kunne man jo passende så ganske afslappet køre på en bro, der som minimum bare skal kunne det samme som Knippelsbro og Langebro over til Refshaleøen. Den kommer lidt tæt på Den lille Havfrue, men når man kan have en bro lige op og ned af Operahuset i Sidney, kan man vel også have en flot designet bro op ad Den lille Havfrue.Når vi ikke har fået nogen vejforbindelse den vej, skyldes det fx den nuværende overborgmester i København. Da han blev valgt til Borger-repræsentationen, var det som leder af en kæmpe opposition på Østerbro imod Borgervængets udbygning som vej.

På det tidspunkt havde jeg siddet som arkitektansvarlig for Vognmandsmarken som partout skulle udformes, så den var en støjskærm mod Borgervænget. Nu ligger det bare som et uudnyttet vejområde. Der kan sagtens laves en vejforbindelse fra Hans Knudsens Plads over til et lysreguleret kryds ved Strandvejen og ned til Kalkbrænderihavnsgade nu. Siden over havnen til Refshaleøen, og så kan operaen derovre jo også få lidt betjening.
Men på Østamager, der har alle socialdemokrater jo hunde, der skal ud og luftes i vandet, og derfor kan man heller ikke få vej og biler nedad Østamager. Knuden – tilslutningen ned til Øresundsforbindelsen er gjort sådan, at man kun kan køre galt i den. Jeg synes egentligt der er noget meget fornuftigt i at studere historien fra 1934, hvor man tænkte sig om, men ikke så langt ad gangen, og så fik man lavet tingene. Det synes jeg, vi skulle prøve at gøre her også.

Jens Rørbech:
Jeg synes jo, havnediskussionen er fantastisk interessant, fordi Kristian spurgte, hvorfor man skulle lave trafikanlæg ind til det bestandigt svindende center. Emnet var, at centret var bestandigt svindende, men at der alligevel kom nogle enorme byggemuligheder, til havnen, men jo også til brokvartererne og industrikvartererne, hvor industrierne i mellemtiden var flyttet ud. Lige pludselig var København i den situation, at den pludselig havde rådighed over en hel masse arealer, som virkeligt kunne bruges til noget og som i hvert fald for havneområdernes vedkommende var enormt velbeliggende
Så det var en historie der spejler mange ting, nemlig diskussionen og samarbejdet mellem havnen og byen, som altså ikke var der i dette tilfælde, mellem stat og by osv.

Knud Rasmussen:
Havneudvalget blev født for at undgå, at der kom den udvikling i havnen, som kommuneplanen havde vist. Det fik så ikke den virkning, heldigvis.

Jens Rørbech:
Men samtidig udnyttede man jo ikke som her i Ørestaden at få en ordentlig kollektiv trafik og banebetjening af de områder – det var jo en vigtig pointe. Både Ole og Anne Grethe viste næsten den samme overhead, nemlig Metroringen. Men der var forskel på overhead'en, hvis I lagde mærke til det. Oles havde nemlig en tarm, der vendte fra Nørrebro op mod Brønshøj og Gladsaxe, der hvor Knud bor, og en anden tarm, der vendte fra Hovedbanegården og ud mod Vesterbro. Den havde Anne Grethe pillet af. Spørgsmålet er i virkeligheden, om København savner en sådan central ring, der "bare" kan betjene københavnerne inden for København. Eller om man med den kommende udbygning skal række ud i omegnen. Den nuværende metro har den store fordel, at den rækker nogle arme ud i yderområderne, den binder lufthavnen og hele Ørestaden og Frederiksberg sammen med den indre by. Hvis du kun laver den indre ring du har, så får du kun bedre betjening af den indre by, og det er selvfølgelig også noget. Men handler det ikke om også at få de mennesker, der bor i Gladsaxe og Brønshøj og de dårligt betjente kollektive områder knyttet op, så det i virkeligheden er det man skal?

Kristian Larsen:
Nu ligger Metroen der, og nu bliver der måske også bygget i Ørestaden, og så er det jo historie. Men man kan jo også smide gode penge efter dårlige. Man behøver jo ikke, fordi man har skidt i nælderne en gang blive ved med at gøre det. De milliarder som grundene måske kommer til at hente ind, de kan måske dække Metroen, men hvem fanden har sagt, at man absolut skal bruge de indtægter på en Metro. Det er da en underlig måde at være økonom på. Det er ikke et varebyttesamfund, altså kan penge også bruges til noget andet, og derfor må der nødvendigvis komme en prioriteringsdiskussion ind.
Og jeg synes, at det er totalt galimatias at begynde at snakke om en investering på en 10-20 milliarder i en ringmetro, uden at en eneste sjæl diskuterer, hvad fanden man ellers skulle have brugt de 10-20 milliarder til. Men det skal nok komme, der er sket så meget åndssvagt de sidste 10 år, så jeg tvivler såmænd ikke på, at man vil fortsætte

Anne-Grethe Foss:
Basisnet-rapporten havde nogle udløbere, dels til Brønshøj og dele af Gladsaxe, dels til Valby. De er ikke med i den aktuelle undersøgelse. Vi er blevet bedt om hele vejen rundt at se, hvor der siden kunne være behov for nogle udvidelser, sådan at man gjorde sig det klart, når man beslutter sig. Når det ikke er med på kortet, er det fordi de ikke er med i de nuværende undersøgelser. Den indre ring viste sig, da man i basisrapporten undersøgte alle mulige korridorer, at være det sted hvor det bedste passagergrundlag var samlet. Og det hænger sammen med, at der også er et stort behov for at kunne komme på tværs. Jeg tror de fleste har prøvet at sidde fast på Jagtvej eller Fasanvej, og det er en trafik som er lidt undervurderet. Det viste basisnetrapporten.

Måtte jeg sige en ting til Kristian, der hævder, at man bare kunne bruge pengene til noget end at købe Metro for. Man skal huske, at arealerne da vi overtog dem var 120 millioner kroner værd. Nu er de fire komma et eller andet milliarder værd. Det hænger naturligvis sammen med, at vi har bygget nogle veje og nogle kanaler, men det hænger jo i allerhøjeste grad sammen med at vi har bygget en Metro. Så hvis du skal skabe værdierne, er du altså også nødt til at bygge den infrastruktur. Værdierne findes ikke bare som udgangspunkt. Det er den ene ting.

Den anden ting, som Thougaard nævnte var, at skandalen i Køge Bugt jo lige præcis var, at man først byggede byen, så motorvejen og først 20 år efter havde man en bane. Her har man den enestående situation, at vi bygger infrastrukturen først. Når man viser det frem til udlændinge – og her kommer ufattelig mange mennesker og besøger os. Vi har 4 guider ansat og de laver ikke andet - er de så imponerede over at politikerne har været så fremsynede, at de sørgede for, at Metroen var der og så byggede byen bagefter. Man var måske også fremsynet i Køge Bugt, men man realiserede det ikke.

Kristian Larsen:
Jamen det er jo kun den halve historie, for i vore mest positive drømme kan vi måske tro, at halvdelen af den trafikmængde, som Ørestaden og operahuset osv vil generere, vil køre med metroen. Men hvad med den anden halvdel? Det er da en belastning af vejnet, af tidsforbrug på vejnettet osv. Det her siger jeg kun for at uddybe. Vi lever ikke i et varebyttesamfund, men i et pengesamfund og derfor kan vi ikke sige, jamen det behøver vi ikke at regne på, de penge det er penge for jorden.

Anne-Grethe Foss:
Du har bare ikke de penge, hvis du ikke bygger infrastrukturen.

Linda Christensen:
Man kan godt sige, at der sker denne her værdistigning i et eller andet omfang, om det så virkelig er 18 milliarder til Metroen, det ved jeg ikke. Men selv om man accepterer det, er den næste ting: hvor vil du finde den værdistigning for Metroringen? Der er ikke grunde nok, så man kan ikke bare ligeså godt bruge pengene til noget andet. Der vil ikke omkring den Metroring være så meget jord, at du kan skabe den værdistigning, blot i kraft af at du bygger den. De arealer findes ikke, i hvert fald ikke hvis man skal bygge i det niveau, man normalt bygger i København. New York, Manhattan måske, men det er jo ikke det vi taler om, så pengene skal komme et andet sted fra.

Anne Grethe Foss:
To ting. Jeg har ikke nævnt 18 milliarder. Jeg sagde, at ringen i basisrapporten var vurderet til at koste 11 milliarder. For det andet har jeg ikke på noget tidspunkt sagt, at cityringen kan betales af arealer. Det jeg har talt om, er den Metro vi bygger nu, for i forhold til den, er arealerne blevet noget værd. Den investering vi gør her, får arealerne til at stige i værdi. Man kan ikke lave det samme indiske rebtrick en gang til. Men der foregår nogle overvejelser i ministeriet og i kommunen om hvilke muligheder der er.

Ole Zacchi:
Vi kan godt præcisere det første lidt – det synes jeg vi skal gøre. Metroen har kostet cirka 11 milliarder. Deraf mener man, at halvdelen er brugerfinansiering, og der er to slags brugerfinansiering. Der er dem der rejser med Metroen, og så er der dem der køber en grund og som kommer til at betale en grundskyld. Grundens værdi stiger mere, end den ellers ville have gjort. Den refunderer Københavns Kommune, som ellers skulle have haft de penge. Den anden halvdel af pengene kommer ved værdistigningen ved salget af jorden og det er stort set sådan, Linda, at det rigtige tal er 5 milliarder, som er hvad man over en 30-40-årig periode skulle kunne få hjem af den samlede anlægsomkostning ved værdistigningerne, skabt ved at du netop kører et kollektivt trafiksystem herud.
Til det andet med Metroringen. Ingen diskussion om, at Metroringen ikke indeholder nogen smarte finansierings-muligheder, som fandtes ved den første del af metroprojektet, lad os kalde det romertal I. Metroringen vil i udpræget grad være et eksempel på en kollektiv trafik-investering, der må betales af en kombination af ejere og brugere. Der er ingen vej udenom.
Jeg vil med de prognoser vi har tro, at med 100.000, som kan stige til 150.000, hvis vi får "tarmene" på, kan ca. halvdelen betales hjem ved hjælp af andelen af HTs provenu. Den anden halvdel skal findes et eller andet sted, stort set i Nationalbankens rotationspresse eller lignende. Det er penge staten skal komme med evt. sammen med kommunerne. Derfor er det interessante spørgsmål, om det er en samfundsøkonomisk fornuftig investering. Det er det Kristian peger på. For hvis det ikke er det, så skal politikerne vide, at det er nøjagtig den ting, de beslutter at anvende en del af lagkagen til. At sagen trafikpolitiske og planlægningsmæssigt er en god sag, det synes jeg ikke der er nogen tvivl om.
Og jeg vil også gerne sige ligesom Anne Grethe, at det er forkert når Jens fremstiller det sådan, at ringmetroen med eller uden fryns, i særlig grad skulle være noget for københavnerne. Næ, det bliver i særlig grad noget for dem der kommer til byen, skal fra byen og for dem der bor her. Det bliver for begge parter, fordi jeg tror du må se i øjnene, at vi kan ikke lave et A til B uden skiftesystem i en verden med to-indkomstfamilier og en efterhånden mægtig stor hovedstadsregion. Så det vi kan lave nu er at bruge det eksisterende system så effektivt som muligt og så supplere det. Og så må folk leve med, at ikke hele rejsen foregår med én påstigning. Hvis man kan tilbyde noget, hvor kvaliteten er høj, kan man godt få folk til at skifte. Det er filosofien.

Jens Galsøe:
Det er til Ole. Når I sidder og laver cost-benefit-analyser på trafikområdet, tænker I så også på, at der sker nogle grundprisudviklinger, som vi har snakket om her. Men når du skal tale om sådan noget som ringbaner, den ydre ring fra Lyngby til Glostrup, sker der også en form for værdistigning, hvor det er ejerne af de huse der ligger ved stationerne, der får en gevinst. Denne gevinst bliver jo udnyttet, det ser vi rent fysisk. Har I tænkt på, hvad det betyder for byen, at grundpriserne stiger så voldsomt, at vi får højhuse, flere kontorhuse, endnu mere behov for trafik, endnu flere trafikinvesteringer – og du som konsulent på den måde kan få en masse godt arbejde. Jeg har i hvert fald ikke set nogen storby, hvor man laver undergrundsbaner og hvor overfladetrafikken tilsvarende er faldet, tværtimod.

Ole Zacchi:
Jeg må gå til bekendelse og sige, at jeg har ejet en ejerlejlighed i Peder Skrams Gade siden 1994, og den er bestemt ikke blevet mindre værd siden Metroen blev færdig. Så Metroprojektet genererer ikke kun penge til sig selv, men heldigvis også til os, der ligger i passende afstand af den. Det er helt uundgåeligt, når man laver et kollektivt trafiksystem, så kan du høste en jordrente. Men det er rigtigt, at det kan få en effekt på agenternes adfærd. Og en af de ting vi kan regne i vores regnestykker, det er at det bl.a. giver noget skatteprovenu. Fordi man i Metroens tilfælde kunne lave en aftale mellem de to ejere, Københavns Kommune og staten, så kan Metroen i en periode også score skatten af værdistigningen. På samme måde vil fx de kommuner, der ligger fra DTU til Ishøj, naturligvis også få en skatteprovenumæssig fordel af det.

Det synes jeg kun er godt, for folk er naturligvis villige til at betale mere for fast ejendom, hvis der er en bedre trafikbetjening af den.

Jens Galsøe:
Det var ikke det jeg spurgte om. Jeg spurgte om, hvordan det rent fysisk slår ud. Lad os tage et eksempel, Lyngby-Taarbæk Kommune, den har da ikke brug for nye og store kontorhuse. Lyngby er jo ved at blive kvalt i trafik. Hvis du får en arm ekstra Metro ned her, stiger priserne så meget, at der bliver incitament til at investere i endnu flere højhuse, og så skal du stoppe endnu mere trafik ind i Lyngby.

Ole Zacchi:
Min pointe er, at hvis du laver en ordentlig trafikforbindelse til DTU, vil det være en kolossal gave til Lyngby Station. Jeg tror simpelthen ikke, du aner, hvilken pine det er at arbejde på DTU, og ikke kunne køre bil. Det virvar der er på Lyngby Station omkring busserne og den elendige måde, det fungerer på, er en skandale. Det kan kun blive bedre ved, at man laver en ordentlig højklasset forbindelse mellem DTU og Ishøj.
Der er lavet en konsekvensanalyse af anlægget, ganske vist kun på Glostrup-Lyngby. Det korte af det lange er, at der er lavet en trafikpolitisk fejl i trafikbetjeningen af DTU, det er simpelthen en skandale. Det er lige sådan med Rigshospitalet, den anden af de store arbejdspladser i hovedstadsområdet, hvor jeg ikke forstår, hvorfor man har lavet så dårligt et system, som man har.

Knud Rasmussen:
Filosofien, at hvis man bygger bedre kollektiv trafik, stiger interessen for området, og så bygger man højhuse, og så bliver der endnu mere trafik, har Kristian har kørt på siden tresserne. Og det er næsten ikke til at bære, når man har brugt sin tid til at sidde og arbejde i en by, hvor man stort set ikke har investeret i vejtrafikkens udvikling siden 1970. Bortset fra Rørbech, der har lavet masser af cykelstier, som bare har begrænset vejkapaciteten for det bilende publikum. Vi har i København ikke en rimelig investering overhovedet i bil/vej-kapaciteten siden 1970. Dengang havde man en tro på, at staten ville komme til hjælp ved at bygge motorveje – Lyngbyvejen, Søringen osv., men det blev jo ikke til noget. Hvis man så vil lave en ring som kan betjene de arbejdspladser og den befolkning, som ligger i de tætte centrale områder bedre, må man betragte det som en kompensation for manglen på alle de andre områder. Og så må man altså sætte planlovgivningen på prøve, den må forhindre, at lave huse nu bliver til høje huse. Det man ikke kan forhindre, det er at ejendomsbesidderne, hvad enten det er ejendomme eller ejerlejligheder, bliver milliardærer. Det er der jo ikke noget at gøre ved.

Kristian Larsen:
Salig Erik Ib Schmidt. Han brød jo ind i diskussionen, dengang man ville have en Øresundsbro, Saltholmlufthavn, masser af tunnelbaner, masser af motorgader, Cityplan Vest, parkeringspladser under Søerne og gu' ved hvad man ikke ville. Og man ville have det hele på en gang. Så satte man et lille arbejde i gang, det var det der endte i den grønne fra 1958, hvor man i det mindste begyndte at lægge tingene sammen og sætte dem bare lidt i relation til deres nytteværdi. Og så vidt jeg husker, endte det i den konklusion, at det ville være en god idé at investere nogle af de mange penge i omegnen og få flyttet noget af erhvervet ud, så man ikke fik så stort et pres på de centrale bydele, og sådan at man måske kunne skyde nogle af de tunge investeringer ud.

Linda Christensen:
Diskussionen om Metroen bør ikke begrænse sig til selve anlægget, men også driften af den. Konsekvenserne kan man se nu, når HT - første gang om en uge - skal tilpasse sine busplaner til den. Og til januar kommer næste etape, når man lægger finansieringen af driften oven i statens nedskæringer til driften af den kollektive trafik. Det giver sammenlagt en 25 procents stigning på netkort og andre billetter til de lidt længere rejser i hovedstadsområdet, samtidig med at nettet bliver stærkt indskrænket. På strækningen fra Københavns Hovedbanegård til Østerport, som skulle være en del af 1. etape af Metroringen, og som er den del, som der er størst behov for, reducerer man driften med busser ved at nedlægge den hurtige bus, 650S, og erstatte den med en langsommere bus, som får et fint A på sig og som skal køre lidt oftere. Men så bliver der færre af de andre busser, så summa summarum har jeg ikke indtryk af, at det bliver så oftere. Så den største succes busmæssigt, den bliver erstattet af ringere busbetjening, og vi har altså ikke fået nogen som helst gavn af den Metro – jeg har kørt i den for anden gang i dag, da jeg skulle herud og første gang for at se hvordan den så ud. Økonomisk hænger tingene ikke sammen. De der ikke lige bor, hvor Metroen kører, får ikke nogen som helst glæde af den. For slet ikke at tale om dem, der bor ude i regionen, og det er altså her, at folk kører mere og mere i bil. Ole havde ganske vist den ydre ringbane med i sin oversigt over kommende investeringer, men den indgår ikke i regeringens investeringsplan. Metroringen står der heller ikke. For mig at se er det prioritering ikke bare af investeringerne, men også af driften.

Anne-Grethe Foss:
Driften og anlæg af Metroen har intet at gøre med HTs økonomi. Og derfor har ændringen af HTs busplaner heller ikke noget med Metroen at gøre. HTs beslutning om at ændre på sine busplaner er der flere forskellige grunde til. Stambusnettet har ikke noget med Metroen at gøre, fx har ændringerne på Østerbro intet med Metroen at gøre. Og HTs driftsbudgetter har intet med Metroen at gøre, nedskæringerne er affødt af statens beslutning om ikke længere at give tilskud.

Ole Zacchi:
Jeg vil sige, at 25 procent er alt for højt sat, men Linda har da ret i den forstand, at der bortfalder et landsdækkende taksttilskud på ca 400 mill. kr, svarende til 7-8 procent af driften. Når fx netkortet stiger mere, er det fordi der sker to andre ting. Den ene er, at man omlægger takststrukturen. Det har man været i gang med et stykke tid, fordi man opdagede, at netkortet kombineret med transportfradrag er for fordelagtigt for folk. Det andet er, at politikerne i HUR har besluttet at nedprioritere den kollektive trafik, og det har sådan set ikke

noget at gøre med de investeringer, vi snakker om her. De har simpelthen besluttet ikke at ville bruge så mange penge på det – og det er jo en politisk beslutning, som et flertal i Hovedstadens Udviklingsråd er i stand til at gennemføre.

Det er i virkeligheden i modsætning til det, man troede HUR ville gøre, da man lavede det. HUR har kun én finansieringsmekanisme, udover at de skal ud og have det godkendt hos ejerne, nemlig at HUR selvstændigt kan udskrive finansieringsbidrag til kollektive trafikinvesteringer. Den mulighed er aldrig brugt – HUR er ikke et politisk organ, der ser positivt på kollektiv trafik. Jeg er helt enig i, at busbetjeningen bliver ringere og ringere, både materiellet og betjeningen, men det har intet at gøre med den diskussion vi har her. Det kan man så mene er rigtigt eller forkert, men det er en politisk beslutning. I den branche prioriterer man i øjeblikket sygehusene og den slags ting langt højere.

Kirsten Andersen:
Jeg synes, at vi i stedet for at diskutere forskellige takster skal tænke på, at der skal være sammenhæng i planlægningen af arealer og trafik. Der er så vidt mig bekendt ingen, der har forestillet sig en byudvikling mellem Lyngby og Ishøj. Og det er jo klart, for det har været udlagt til rekreative områder. Jeg vil hellere tage fat i den ydre ring. Den har jo været med i regionplanen i 1973, og den var udpeget både til overordnet trafik og til placering af centre og udbygning. Der skal være sammenhæng, det skal ske igennem regionplanlægningen og ikke tilfældigt af nogle trafiktællere.

Mette Johansen:
Ole Zacchis nævnte også, at Rigshospitalet var meget dårligt betjent. I dag kører der en bus, 150S fra Nørreport via Rigshospitalet, Universitetsparken, Lyngbyvejen osv. Jeg foreslår en letbane eller en højklasset sporvogn forbi Rigshospitalet, Panuminstituttet, de mange kontorerhverv omkring Hans Knudsens Plads, Gentofte Amtssygehus, Gentofte Mediecenter, DTU, videre til Nærum Station, hvor der også er en masse erhverv. Hvis man har råd og tid og lyst kan man bygge videre til Hørsholm.

Elith Juul Møller:
Jeg vil ikke blande mig i paneldebatten om at give hinanden kanel. Vi har tidligere på dagen været inde på sporvogne – de blev aflivet på stedet. Strasbourg har for nylig lavet et fremragende, velfungerende sporvognssystem, hvor man sine steder kører ned under de heftigst trafikerede kryds. Jeg aner intet om økonomi. Når vi taler om tunnelbaner, laver vi en formidabel standardhævning i tætbyen, vi lader til gengæld store områder i yderkvartererne delvis i stikken. Det bekræftes af det der bliver sagt om HURs nedskæringer i bustrafikken. Og så kom der et pip på et tidspunkt om, at en bus er et meget dårligt trafikmiddel. Det kan jeg bekræfte. En bus er i virkeligheden ikke egnet til at transportere folk over tres. Er der nogen i planlæggerkredse, der tænker regulært over andre trafikmidler, som kan bruges ude i de forladte bydele, hvor der bor mange gamle mennesker?

Ib Høj Jensen:
Ørestadsselskabet og staten har interesse i at lave Ørestaden og forbinde den med lufthavnen. Men også i at sætte konkurrencen op til det, der sker på den anden side af sundet, så vi kan profilere os som en region i Europa. At der er noget synenergi der. Men derudover, hvilken interesse har man ud fra et statsligt synspunkt i at lave Metroringen? Men kan staten styre Københavns Kommune og sige, at hvis vi laver Metroringen, vil I så have et mere grønt, miljømæssigt koncept, fx roadpricing eller princippet om at køre ind til nogle holdepladser og så tage bus eller Metro derfra. Har man sådanne tanker?

Kristian Larsen:
Lad os nu lege, at København havde fået den hovedstadsordning – og nu snakker jeg ikke om Københavns Kommune, men om Storkøbenhavn. At Storkøbenhavn havde fået den hovedstadsordning, som den aldrig har måttet få. Og at der sad nogle fornuftige planlæggere, nogle modige planlæggere, og nogle politikere, der gad lytte – i et egentligt hovedstadsråd. Tror I så, at de nogensinde ville have hittet på Metroen og Ørestaden? Det tror jeg ikke.

Knud Rasmussen:
Vi lever ikke i sådan en drømmeverden. Da Ørestaden blev født, havde man fået det såkaldte Würtzen-udvalg, som havde nogle meget fornemme kommissorier om, hvordan hovedstadens trafik kunne forbedres. Men det væsentligste kommissorium handlede om at komme med noget, der ikke måtte koste noget. Og til det skulle Københavns Kommune, der ikke var særlig ekspansiv og havde over 15 milliarder i gæld på det tidspunkt, bidrage. Jeg sad i en kort periode med ansvar for Ejendomsdirektoratet og fik til opgave at regne mellemregningen mellem stat og kommune ud på Vestamager. Det var værdisat til en krone eller halvanden pr kvadratmeter, så det var et rimeligt overkommeligt regnestykke. Men da fandt vi ud af, at hvis vi bare kunne bruge 10 procent af det, som Kristian altid har villet frede derude til ingen verdens nytte, kunne man få en vis forbedring af kollektivtrafikken i Københavns og Frederiksberg Kommuner, uden at være afhængig af det, der nu hedder HUR.
Lykken for Københavns Kommune var, at man havde nedlagt Hovedstadsrådet og Planstyrelsen. Alt dette var grundlaget for, at man overhovedet kunne lave noget fornuftigt i Københavns Kommune i den periode. Så Ørestaden var meget, meget vellykket. Og hvis man nu havde fået et rigtigt valgt hovedstadsråd med rigtigt ansvar, så havde man da ikke ladet sådan et stort frimærke ligge ubrugt hen, derinde midt i byen.

Ole Zacchi:
Det kan godt være, der er et behov for at understrege, at jeg har intet med regeringen at gøre. Jeg har nævnt, at en del af de ting, som jeg synes er fornuftige og som man bør arbejde med i en samlet plan om fremtiden, også er nævnt i regeringens indstilling. Men det er ikke mig, der har skrevet den. Jeg arbejder ikke for regeringen, jeg er direktør for et selvstændigt forskningsinstitut, der er uafhængigt af trafikministeren, bortset

fra at vi er nødt til at få nogle penge af ham. Han kan ikke diktere os noget og vi kan ikke diktere ham noget.

Det andet jeg vil sige er, at den tankegang, der ligger bag de ting, jeg præsenterede, og som bidrager til løsningen af en række af de ting, der skal løses en gang i fremtiden. Det var en række ting, som jeg ville tilgodese, som jeg listede op. Jeg skulle nok have lavet en overhead på dem, så havde I bedre kunne huske det bagefter. Men ovenover det hele står udvikling. Ønsket om, at hovedstadsområdet i fremtiden gennemløber en positiv udvikling, der placerer hovedstadsområdet centralt i den store region, den nordeuropæiske region, hvor København faktisk er et enestående og meget perspektivrigt eksempel på en region, der kan udvikle sig. Og det er det – alle personlige småbemærkninger ufortalt – der bærer tankegangen. Og jeg mener, at vi skal prøve at se, at det giver et fremtidsperspektiv en sandsynlighed, hvis dette fremtidsperspektiv på en overbevisende måde kan skabe en udvikling, hvor ikke kun økonomiske forhold, men også miljømæssige forhold, social balance var nævnt udtrykkeligt som parameter. Det er min egen prioritering, noget af det dog baseret på analyse. Og Metroringen er ikke noget særligt dyrt eller stort projekt i forhold til de ting, som vi ellers laver i samfundet. Jeg synes den får en alt for negativ modtagelse blandt planlæggere. Det er som om planlæggerne i dag har glemt, at den typiske familie i dag består af to indkomstmodtagere, som har enorme velfærdsproblemer som følge af dårlige transportsystemer og et samfund, som arver disse velfærdsproblemer som ineffektivitetsproblemer, når de opfatter disse to indkomstmodtagere som produktionsfaktorer. Det kan en ordentlig planlægger ikke tillade sig at glemme. Det kan godt være, at vi økonomer har nemmere ved at få øje på dem, men det er realiteter i den verden vi lever i.

Anne-Grethe Foss:
Metroringen ville, hvis man gav et statsligt, et offentligt tilskud pr passagerkilometer, som svarer til det S-togene får, kunne betale sig selv.

Jens Galsøe:
Jeg synes, at hele konstruktionen med Ørestaden var genialt fundet på, rent økonomisk. Det er helt oplagt, at man skal bruge de penge, som man kan tjene ved at udvikle området, til den infrastruktur, som er med til at løfte det hele op. Jeg synes også, det var genialt skruet sammen med motorvej etc. Jeg kan ærgre mig lidt over, at Boulevarden kun blev tosporet på det inderste stykke, og jeg kan også ærgre mig over, at man derved ikke fik mulighed for at koble en havnetunnel på, så man kunne komme over – men det er en detalje. Så jeg vil ikke lyde negativ over for en Metroring, tværtimod synes jeg, det ville være vældigt godt, men jeg synes at man skulle have stængerne med også. Jeg tror egentlig at den største fidus ville være at bygge stængerne først.

Jeg vil sige lidt om sporvogne til allersidst. I Frankrig har der i disse år hver eneste måned været indvielse af nye sporvognslinjer. Noget af det mest geniale har vi set i Strasbourg og Grenoble. Jeg har rejst rundt med direktøren for HUR, og vi var meget opsat på, at man skulle prøve sådan noget af i København, og vi fik et afsnit ind i basisnet-undersøgelsen, hvor man lancerede disse ideer. Fx var vi meget tæt på at lave en sporvognslinje ad Nørrebrogade og måske Amagerbrogade, fordi de gamle brogader er meget velegnede til det. Men vi må bare se i øjnene at der er ikke politisk ønske om det. Man ønskede ikke den nedgang i bilkapaciteten, som det ville medføre. Så derfor synes jeg, det er helt fint at satse på en Metroring i stedet for.

Michaela Brüel takkede panelet for deres indsats og deres tidligere oplæg. Det har været spændende at komme så vidt omkring.

Deltagerliste
Byplanhistorisk seminar
Byen og Banen
den 23. maj 2003

Alstrup, Inge Arkitekt Byplanhistorisk Udvalg
Andersen, Kirsten Arkitekt Byplanhistorisk Udvalg
Bech, Louise Studerende
Behr, Troels Konsulent
Boertmann, Mogens Arkitekt
Brank, Flemming Form. Teknik og Miljøudvalg
Frederiksberg Kommune
Briiel, Michaela Arkitekt Byplanhistorisk Udvalg
Christensen, Linda Civilingeniør
Clemmensen, Jens Arkitekt Byplanhistorisk Udvalg
Dybbro, Ole Arkitekt
Foss, Anne-Grethe Arkitekt, direktør Ørestadsselskabet
Fotel, Trine Ph.D Stipendiat RUC
Frederiksen, David Trier Arkitekt Skov- og Naturstyrelsen
Gleerup, Eva Arkitekt Københavns Kommune
Hartung, Martin Journalist
Harvest, Jesper Arkitekt Byplanhistorisk Udvalg
Henriksen, Per Medarbejder SF's Folketingsgruppe
Hermind, Niels Arkitekt Banestyrelsen
Illeris, Sven Professor
Jacobsen, Uffe Cand. Polit. TØF
Jensen, H.H.Holden Arkitekt
Jensen, Ib Høi Byplanlægger, Arkitekt
Johansen, Jens Byplanhistorisk Udvalg
Johansen, Mette Stud.
Kristoffersen, Ernst Civilingeniør
Kyllesbech, Niels Arkitekt Dansk Byplanlaboratorium
La Cour, Lisa Bibliotekar Byplanhistorisk Udvalg
Landex, Alex Stud.
Larsen, Kristian Arkitekt Byplanhistorisk Udvalg
Lyager, Poul Civilingeniør
Meyling, Vibeke Arkitekt Dansk Byplanlaboratorium
Mose, Christina Civilingeniør Rambøll Nyvig
Møller, Elith Juul Arkitekt Byplanhistorisk Udvalg
Neergaard, Maja Studerende
Norskov, Jeppe Ph.d. studerende Aarhus Universitet
Olesen, Birgitte Fuldmægtig Naturklagenævnet
Pedersen, Poul Bæk Lektor, Arkitekt Arkitektskolen i Århus
Rasmussen, Knud E. Arkitekt København
Rasmussen, Pia Rost Cand. Mag
Rørbech, Jens Civilingeniør København
Skriver, Poul Erik Arkitekt
Svarre, Anders Cand.polit
Svarre, Anne Arkitekt
Svarre, Birgitte Bundesen Cand.mag
Sverrild, Poul Arkivleder Byplanhistorisk Udvalg
Thon, Monica Arkitekt
Thougaard, Niels Arkitekt
Varming, Michael Arkitekt Byplanhistorisk Udvalg
Zarcchi, Ole Cand. Polit Danmarks Transportforskni
Østergård, Niels Landsplanchef Landsplanafdelingen

BYPLANHISTORISKE NOTER

54, Egnsudvikling – egnsudviklingens historie i Danmark.
Af Sven Illeris. 2005. 42 s.

52. Regionplanlægning – bidrag til regionplanlægningens historie.
Af Vilhelm Brage Michelsen, Karsten Bay Christensen og Ib Ferdinandsen. 2004. 62 s. PRIS: 50 kr.

51. Centerplanlægning - Udvalgte byplanopgaver.
Udført i konsulentfirmaet Institut for Center-planlægning i 1960'erne.
Af Jesper Harvest. 2004. 46 s. PRIS: 100 kr.

48. Mit Arkitektliv
Af Kirsten Andersen. 2003. 64 s. PRIS: 50 kr.

47. Da Danmark blev lavet om – Kommunalreform og nye planlove.
Byplanhistorisk udvalgs 18. seminar, maj 2002.
Red. Elith Juul Møller - 48 s.

46. Om byplan i Grønland - mellem præstestyre og hjemmestyre.
Af Poul Lyager. 2002. 82 s. PRIS: 90 kr.

45. Lem Præstegård i Vestsalling: Betragtninger over børnenes legevirksomhed, udarbejdet i den regnfulde sommer 1987.
Af Max Sigumfeldt. Red. Edmund Hansen og Vibeke Dalgas.
2001. 22 s. PRIS: 50 kr.

44. Danske Stationsbyer i byplanlægningens århundrede.
17. seminar maj 2001, Gammel Dok. Red. Poul Sverrild, Jens Johansen, Vibeke Dalgas og Elith Juul Møller. 87 s.
UDSOLGT

43. ÆBÆ: Ældre byplanlæggere 1954-2000.
Red. Kirsten Andersen. 2001. 131 s. PRIS: 90 kr.

42. Byplanhistorisk status ved årtusindskiftet: Danske byers planlægning fra 1945-2000.
Red. Inge Alstrup, Lisa la Cour, Sven Allan Jensen og Kristian Larsen. 102 s. PRIS: 50 kr.

41. Fyn - regionen i midten: Regionplanlægningen fra Kommunalreformen til "Lov om planlægning".
15. seminar, 28.maj 1999. Red. Lisbet Wolters og Ole Winding. 2001. - 66 s. PRIS: 50 kr.

40. Danmark under forvandling: De store planer og deres skæbne.
14. seminar, maj 1998. Red. Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1999. 43 s. PRIS: 50 kr.

39. Fra gamle dage til nutidens begyndelse: Overfredningsnævnets arbejde i årene 1962-1976.
Af Johan Garde. 1998. - 53 s. PRIS: 90 kr.

38. Byplanuddannelsen i Danmark 1930 til 1997.
13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg.
Red. Inge Alstrup og Lisa la Cour.
1998. - 86 s. PRIS: 50 kr.

37. Arkitektskolernes byplanuddannelse 1930-1997.
13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg.
Red. Ole Winding. 1997. 70 s. PRIS: 50 kr.

36. Strandhaven - et kolonihaveområde bliver til lav, tæt boligområde.
Af Kirsten Andersen. 1997. 47 s. PRIS: 50 kr.

35. Hovedstadsregionen i historisk tilbageblik.
12. seminar, juni 1996.
Red. Elith Juul Møller. 1997. 24 s. PRIS: 50 kr.

34. Købstædernes byfornyelse.
11. seminar, 8. december 1995, Arkitektskolen i Aarhus.
Red. Lisbet Wolters og Ole Winding.
1999. 63 s. PRIS: 50 kr.

33. Ti år med en generalplanskitse 1958-1968.
Af Poul Lyager. 1996. 60 s. PRIS: 90 kr.

32. Hovedstadsrådet, 1. april 1974 - 31. december 1989 – erindringer 6 år efter.
Af Hugo Marcussen. 1996. 27 s. PRIS: 50 kr.

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

30. Det åbne land.
9. seminar 1994. Red. Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1995. 61 s. PRIS: 90 kr.

29. Lidt om fredningsplanlægning og om nogle af de mennesker jeg mødte hen ad vejen.
Af H.H. Holden Jensen. 1994. 64 s. PRIS: 90 kr.

28. Forstæderne - bydannelse og byplaner.
8. seminar, juni 1993. Red. Sven Allan Jensen og Poul Strømstad. 1994. 66 s. PRIS: 90 kr.

27. Byens offentlige rum.
7. seminar, juni 1992. Red. Vibeke Dalgas og Poul Strømstad. 1994. 84 s. PRIS: 80 kr.

26. Københavnske generalplantilløb 1932-1958.
Af Poul Lyager. 1992. 63s. PRIS: 90 kr.

25. Sommerhuset - fødsel og opvækst.
6. seminar, juni 1991. Red. Elith Juul Møller og Poul Strømstad. 1992. 60 s. PRIS: 70 kr.

24. Da miljøet kom til byen.
Af Bent Flyvbjerg. 1991. 63 s. PRIS: 90 kr.

23. Fra sommervilla til feriehytte - om århundredets og mellemkrigstidens fritidsbebyggelser.
Af Nan Dahlkild. 1991. 62 s. Udsolgt.

22. Trafikken og byerne - udvikling og planlægning.
5. seminar, juni 1990.
Af Edmund Hansen m.fl. 1991. 103 s. PRIS: 70 kr.

21. Fingerplanen - tilblivelsen, oplevet fra gulvet 1945- 50.
Af Sven Allan Jensen. 1990. 38 s. PRIS: 50 kr.

20. Københavns Kommune - humanitær byplanlægning 1940-70.
Af Max Siegumfeldt. 1990. 38 s. PRIS: 60 kr.

19. Boligbyggeriet og boligområderne i by- og regionplanlægningen i vort århundrede.
4. seminar, juni 1989. Af Tim Knudsen m.fl. 1990. 86 s. PRIS: 70 kr.

18. Rødovre - træk af kommunens byplanhistorie.
Af Niels Fosdal. 1989. 23 s. PRIS: 40 kr.

17. De første landsplanår 1959-64.
Af Kirsten Andersen og Erik Kaufmann. 1988. 25 s. PRIS: 40 kr.

16. De store vækstår - fra ca. 1960 og videre frem.
Seminar, juni 1988.
Af Sven Allan Jensen m.fl. 1989. 62 s. PRIS: 50 kr.

15. Industrikvarteret i Gladsaxe.
Af Vagn Isaksen, Edmund Hansen og Ella Bredsdorff. 1988. 114 s. PRIS: 60 kr.

14. Notat om Storkøbenhavns planlægning, 30. maj 1960.
1988. 38 s. PRIS: 50 kr.

13. Med de venligste hilsner fra Steen Eiler Rasmussen.
Red. Vibeke Dalgas. 1988. 28 s. PRIS: 40 kr.

12. 40'ernes og 50'ernes byplanhistorie –
indlæg mv. fra seminar, juni 1987.
Af Edmund Hansen m.fl. 1987. 77 s. PRIS: 50 kr.

11. Værløse - en kommunes byplanhistorie 1944-74.
Af Max Siegumfeldt. 1987. 69 s. PRIS: 50 kr.

10. 20'ernes og 30'ernes byplanhistorie –
indlæg fra seminar, juni 1986.
Af Edmund Hansen, Lisbeth Balslev og Ole Thomassen. 1987. 41 s. PRIS: 35 kr.

9. Læreanstalternes Fælles Byplankursus 1955-69.
Af Kirsten Andersen. 1986. 45 s. PRIS: 40 kr.

8. Bag kulisserne - Køge Bugt lovens politiske og administrative forspil.
Af Frank Bundgaard. 1986. 55 s. PRIS: 45 kr.

7. Planlægningens græsrødder.
Af Carl Evald Hansen. 1986. 20 s. Udsolgt.

6. Byplanhistoriske erindringer fra midten af 40'erne til begyndelsen af 50'erne.
Af Jesper Termansen. 1986. 47 s. PRIS: 40 kr.

5. Tilbageblik.
Af Edmund Hansen. 1985. 43 s. PRIS: 25 kr.

4. Bidrag til naturfredningens historie.
Af C. Blixencrone- Møller. 1985. 74 s. PRIS: 35 kr.

3. Athen-erklæringen.
Oversat og kommenteret af Ernst Kristoffersen. 1985. 20 s. PRIS: 20 kr.

2. Havneby på Rømø.
Af Jesper Termansen. 1985. 37 s. PRIS: 30 kr.

1. Udokumenterede optegnelser om et halvt århundredes levnedsløb.
Af Flemming Theisen. 1985. 89 s. (genoptryk). PRIS: 40 kr.

Byplanhistoriske noter kan købes i
Dansk Byplanlaboratorium.
Bestilling tlf. 33 13 72 81 eller
www.byplanlab.dk/publikationer

ISSN 0900-3274
ISBN 87-90413-07-5