

# NOAH 48

Rådhusstræde 13, 1466 København K. Tlf. (01) 15 60 52.

Juli/August 1977

Pris kr. 7,-

Indeholder bl.a.  
Om kommunerplaner  
Om regionplaner  
Om beboeraktioner  
Om hvad vi selv kan gøre



tema: byplanlægning

## Udgiver:

NOAH  
Rådhusstræde 13,  
1466. Kbh. K.  
Tlf. (01) 15 60 52  
Giro: 5 56 00 39  
Åbningstid:  
Hverdage 10-17

## Abonnement:

NOAH 47-54, kr. 45,-  
Løssalg:  
Enkeltnumre kr. 7,-

Ældre NOAH-blade fra nr.  
10 kan købes så længe op-  
lag haves.

Meddelelser om flytning  
og reklamation vedr. le-  
veringen meddeles til  
posthuset.

Sats: H. P. Sats I/S, Assens  
Tryk: Eks-skolens Tryk-  
keri, Kbh.

## Redaktion og teknik:

Ella Bredsdorff,  
Jørgen Erik Fokdal,  
Peter Nissen,  
Jan Radisch og  
Michael Varming.

Artikler der ikke er sig-  
neret, er skrevet af re-  
daktionsgruppen.

## Indhold:

Det handler om din by..	2
Hvad kan du bruge lovene til.....	4
Planlægning for os?...	6
En ømtålelig sag.....	7
Trafikkamp i byen.....	8
Den nye færdselslov...	10
Ny Trafikpolitik i Nottingham.....	10
Ideer til en start.....	12
Kampen imod en motorvej.....	13
Madkonkurrencen....	14
Anmeldelse.....	15

ISSN 0105-4031

# Det handler om DIN by

I øjeblikket planlægges der for det Danmark vi i fremtiden skal leve i.

Der er blevet vedtaget en række planlægningslove, som betyder at staten og amternes politikere og kommunalbestyrelserne er ved at lægge rammerne for den fremtidige udnyttelse af landets ubebyggede arealer og placeringen af de vigtigste trafikårer, energiforsyningsanlæg bl.a. atomkraftværker og de fremtidige vækst-områder.

Hvorledes disse rammer bliver udfyldt er ikke blot et teknisk spørgsmål, men i høj grad et politisk spørgsmål.

Planerne tilgodeser nogle befolkningsgrupper og nogle erhverv på bekostning af andre, da planerne skal være med til at sikre den økonomiske vækst.

De nye planlægningslove åbner mulighed for at borgerne i højere grad end tidligere kan deltage i debatten om deres amts, kommunes og lokalområdes fremtidige udvikling.

Det er nu op til os om denne mulighed blot skal være nogle paragraffer i en lov, eller om vi får påvirket beslutningerne om vores omgivelsers fremtid.

Gamle bycentre omdannes til betonklodser og parkeringslandskaber, byerne æder sig ud i værdifulde landskaber, og motorveje forlænges på bekostning af kollektivtrafikken.

Det er sådanne ændringer, der er typiske for et vækstområde, dvs. et område som bl.a. på grund af sin gode trafikale beliggenhed har tiltrukket erhverv og dermed haft vækst i private investeringer i arbejdspladser og boliger og vækst i offentlige investeringer i veje, institutioner osv.

I den slags områder består planlægningen almindeligvis i at kommunen sørger for, at væksten kan forløbe så problemfrit som muligt.

Men ændringerne kan også bestå i at skoler og brugsforeninger lukkes, som det sker i de små bysamfund, der ikke har del i væksten.

I sådanne områder vil kommunalbestyrelsen ønske en planlægning, der sigter mod at vende udviklingen, så at kommunen kan få del i væksten

Til gengæld vil amtets politikere gennem en regionplan udpege nogle enkelte vækstområder, hvor byerne får specielle opgaver og kaldes henholdsvis egnscenter, kommuncenter eller lokalcenter med en tilsvarende trafik- og servicebetjening.

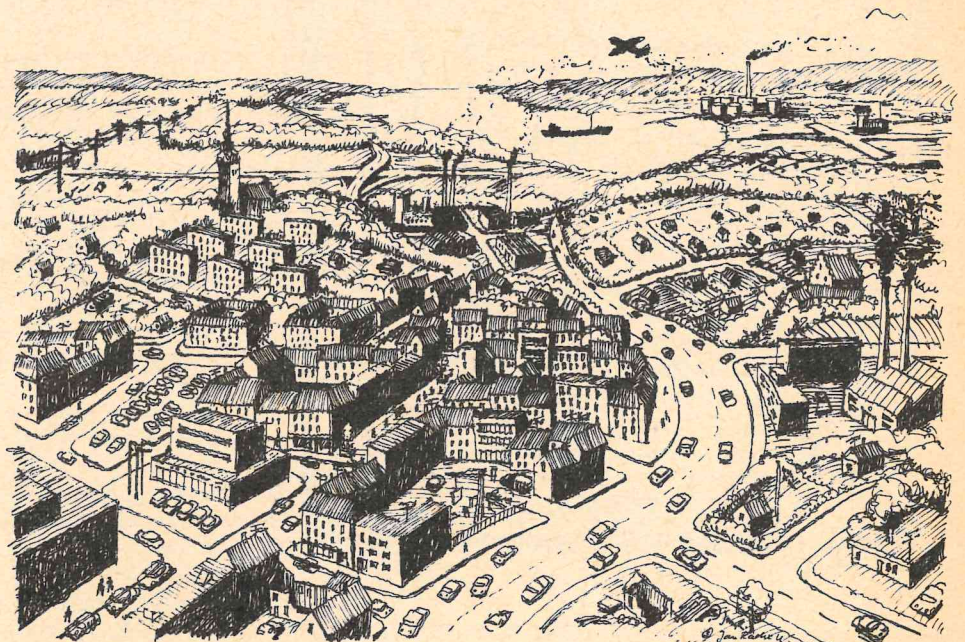
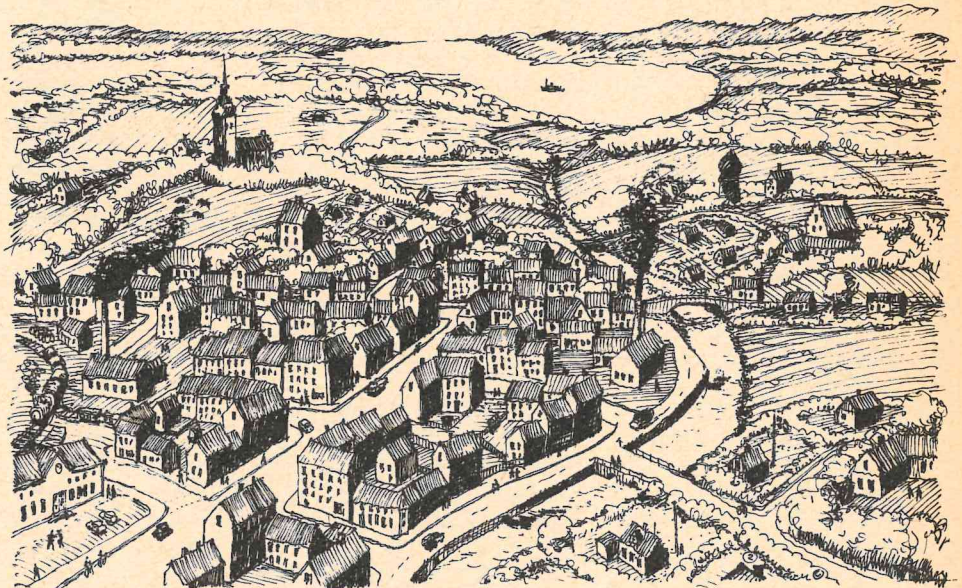
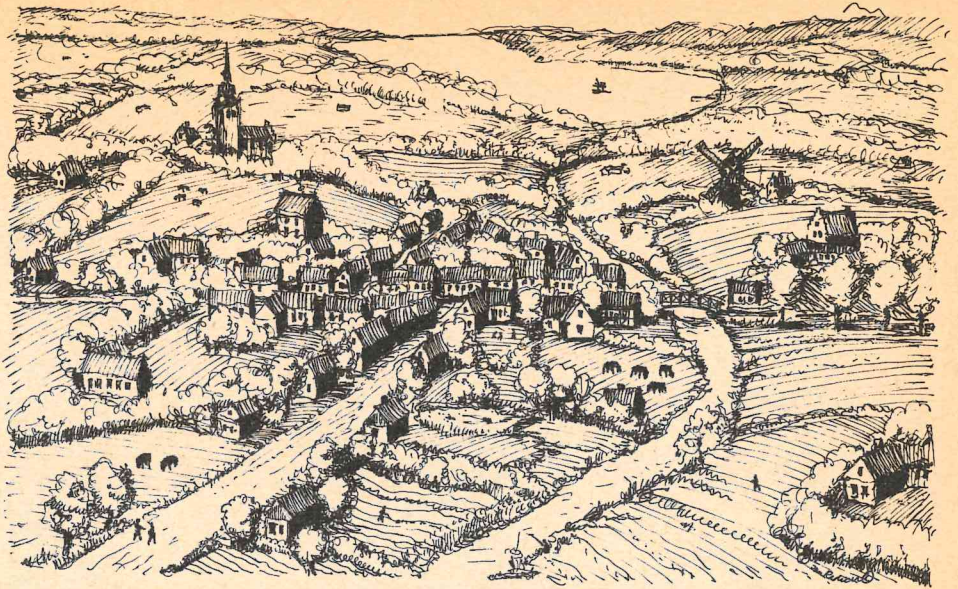
I meget større målestok er Danmark præget af den tilsvarende forskel mellem hovedstadsregionen og resten af landet.

I hovedstadsregionen har vi en regionplan, som dog ikke endeligt er godkendt af miljøministeren.

Men ifølge regionplan 73 for hovedstadsregionen kommer hovedstadsregionen tillige med storbykoncentrationerne på den anden side af sundet til fortsat at fungere som et »kraftcenter«, Ørestaden, med en uheldig erhvervsspecialisering og dermed en uheldig ensidig, dvs. højere lønnet og bedre uddannet befolkning end i resten af landet.

Koncentrationen afføder en mængde ressourceproblemer, problemer med vandforsyning, problemer med forurening og mangel på rekreative arealer.

For at opnå balance må der laves planer for en opløsning af storbykoncentrationerne, — planer der tager hensyn til at varierende erhvervsammensætninger og dermed en befolkning som behersker mange forskellige fagområder, og planer som baseres på hensynet til naturressourcerne.



# Hvad kan DU bruge lov

Der er i løbet af de sidste fire år kommet 3 planlægningslove, der sammen med loven og by- og landzoner og naturfredningsloven kaldes »planlovsreformen«. Vi vil her se nærmere på de tre love og specielt den nyeste, nemlig kommuneplanloven.

De tre planlægningslove: lov om lands- og regionplanlægning og lov om regionplanlægning i hovedstadsområdet samt kommuneplanloven danner tilsammen en »rammestyring af planlægningen«.

Her fordeles de forskellige planlægningsopgaver mellem stat, amt og kommune.

Ifølge loven skal staten stå for landsplanlægningen. F.eks. placering af atomkraftværker, toglinier og naturgasledninger.

Amterne skal udarbejde en regionplan, som overholder de rammer, der kan være fastlagt gennem landsplanlægningen.

Planen for amtets udvikling de næste 10-15 år skal vise hvilke byer der udbygges til egnscentre, hvor nye hospitaler, gymnasier skal placeres, og hvor industrien skal placeres, hvis den ønsker at ligge i amtet.

Indtil nu har staten ikke udsendt noget de kalder landsplandirektiver, men de har f.eks. udsendt meddelelser om i hvilke områder i Danmark,

der eventuelt skal placeres atomkraftværker.

Amterne er allerede nu langt fremme med regionplanlægningen.

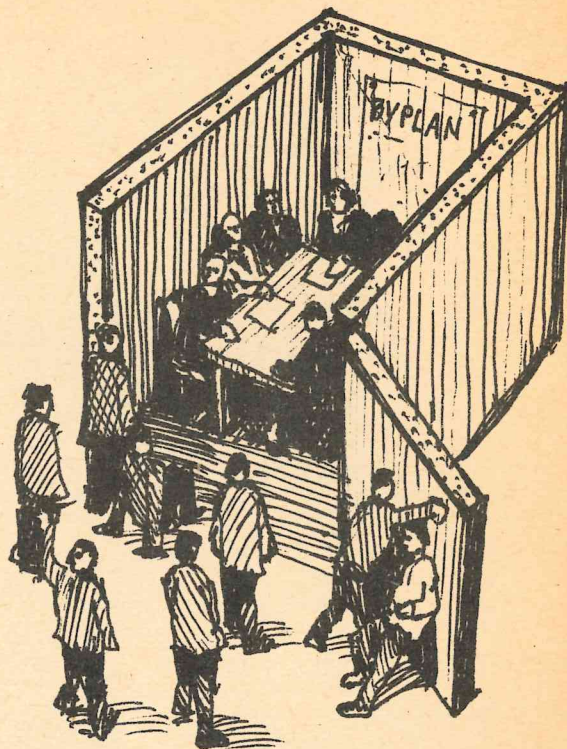
I alle amter med undtagelse af hovedstadsområdet og Bornholm, som allerede har afholdt deres offentlige debat, og Storstrøms amt, hvor debatten kører nu, skal den offentlige debat starte senest d. 1. oktober 1977 og køre frem til kommunevalget i 78.

Man kan henvende sig til amtet og få materiale tilsendt. Det kan koste nogle penge.

Læs iøvrigt NOAH nr. 44 om offentlighed i regionplanlægningen.

Kommuneplanloven trådte i kraft 1/2-1977, og i den anledning har planstyrelsen udsendt to pjecer, som fortæller om loven, og om hvorledes borgerne kan deltage i planlægningen.

»Kommuneplanloven angår Dem« fortæller især noget om borgerdeltagelse. »Kommuneplanloven, sådan virker den« »har til formål at give interes-



Større åbenhed i den kommunale planlægning.

serede en orientering om kommuneplanloven« — med interesse menes dem, som aktuelt berøres af en beslutning efter kommuneplanloven. Disse to pjecer samt yderligere oplysninger om kommuneplanloven kan fås ved henvendelse til de respektive kommuners tekniske forvaltninger eller til planstyrelsen.

## Lokalplanen

Kommuneplanen er en ramme for de mere detaljerede lokalplaner. Det er gennem lokalplanerne, at kommuneplanen kan realiseres. Hvor kommuneplanen ikke er bindende over for grundejerne, skal en lokalplan tinglyses.

En lokalplan kan f.eks. være: overførelse af et areal fra landzone til byzone, bebyggelsesens beliggenhed på grundene, anvendelse af de enkelte bygninger osv.; altså detaljerede og bindende planer. Det er gennem lokalplanerne, at den enkelte borger bliver berørt direkte.

## Større kommunal selvbestemmelse

Tidligere skulle kommuneplanerne (dengang hed de dispositionsplaner) godkendes i ministeriet. Nu skal en kommuneplan ikke godkendes af nogen højere myndighed, så længe den ligger inden for rammerne af lands- og regionplanlægningen. Ligeledes kan kommunalbestyrelsen selv vedtage en lokalplan uden miljøministeriets godkendelse.

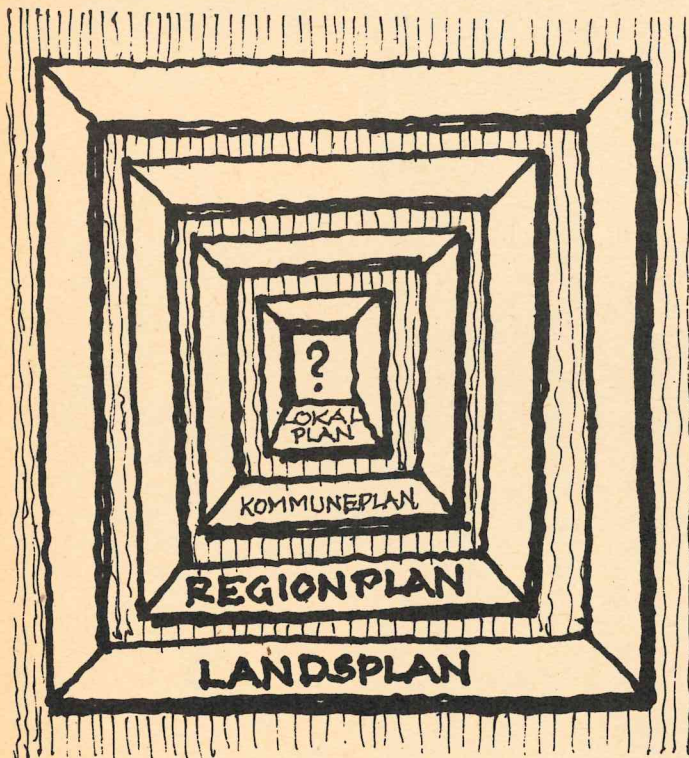
Amtsrådet har dog pligt til at påse, at der er overensstemmelse mellem dels kommune-

## Kommuneplanen

Kommuneplanen er en sammenfattende plan for kommunens hovedstruktur og drejer sig primært om arealanvendelsen. F.eks. er der her tale om: udbygning af boliger og arbejdspladser, sommerhusområder, trafikplanlægning og kollektiv betjening, institutioner, tekniske anlæg. I kommuneplanen skal også angives beliggenheden af virksomheder mv., hvortil der af hensyn til forebyggelse af forurening må stilles særlige beliggenhedskrav.

Desuden skal angives arealanvendelsen til udnyttelse af sten, grus og andre naturforekomster i jorden.

Kommuneplanen kommer til at indeholde en masse bestemmelser af teknisk karakter, men er i høj grad et udtryk for nogle politiske beslutninger.



Den fysiske planlægning med de nye love er blevet en rammeplanlægning.

# venne til?

planen og regionplanen, og dels mellem lokalplanerne og kommuneplanen. Tidligere var boligministeriet/miljøministeriet et sikkerhedsnet over for den mindre heldige kommunale planlægning. Nu er det borgerne, der må påtage sig denne opgave.

## Kommunens pligt til at oplyse beboerne

På dette punkt er den nye lov en klar forbedring. Nu skal kommunerne før udarbejdelsen af et forslag til kommuneplan offentliggøre en kortfattet redegørelse om hovedspørgsmål og planlægningsmuligheder. Tidligere blev beboerne først gjort bekendt med en plan, når den var vedtaget i kommunalbestyrelsen.

Kommunalbestyrelsen skal ikke blot offentliggøre en sådan redegørelse, men skal forestå en oplysningsvirksomhed, som skal fremkalde en offentlig debat om planlægningen. Først efter en debatperiode på 3 måneder kan kommunalbestyrelsen vedtage et forslag til kommuneplan.

Den vedtagne plan skal lige-

ledes offentliggøres.

En lokalplan skal ligeledes offentliggøres inden endelig vedtagelse i kommunalbestyrelsen. Både ejere og lejere i det berørte område skal have besked om forslaget, og først efter 2 måneder kan kommunalbestyrelsen vedtage lokalplanen. Endvidere kan alle for- eninger og lign., der ønsker det, forlange at få alle kommunens lokalplaner tilsendt.

Beboerne har således 2 måneder til at protestere i, men kommunalbestyrelsen har ingen pligt til at følge beboernes ønsker.

## Loven er kun et stykke papir .....

Der er ingen tvivl om, at den nye lovgivning er et reelt forsøg på at give beboerne mere at skulle have sagt mht. planlægningen, men loven giver også kommunalbestyrelserne langt større magt til at bestemme planlægningsarbejdet end hidtil.

I de kommende år vil det vise sig, om lovens offentlighedsprincipper kan fungere i praksis, og om man rundt omkring i kommunalbestyrelser-

ne er indstillet på at tage beboerens ønsker alvorligt.

## Så galt kan det gå

Borgerne skal informeres og kan komme med synspunkter og indvendinger mod planforslagene, men kommunalbestyrelsen har ingen pligt til at følge beboernes ønsker.

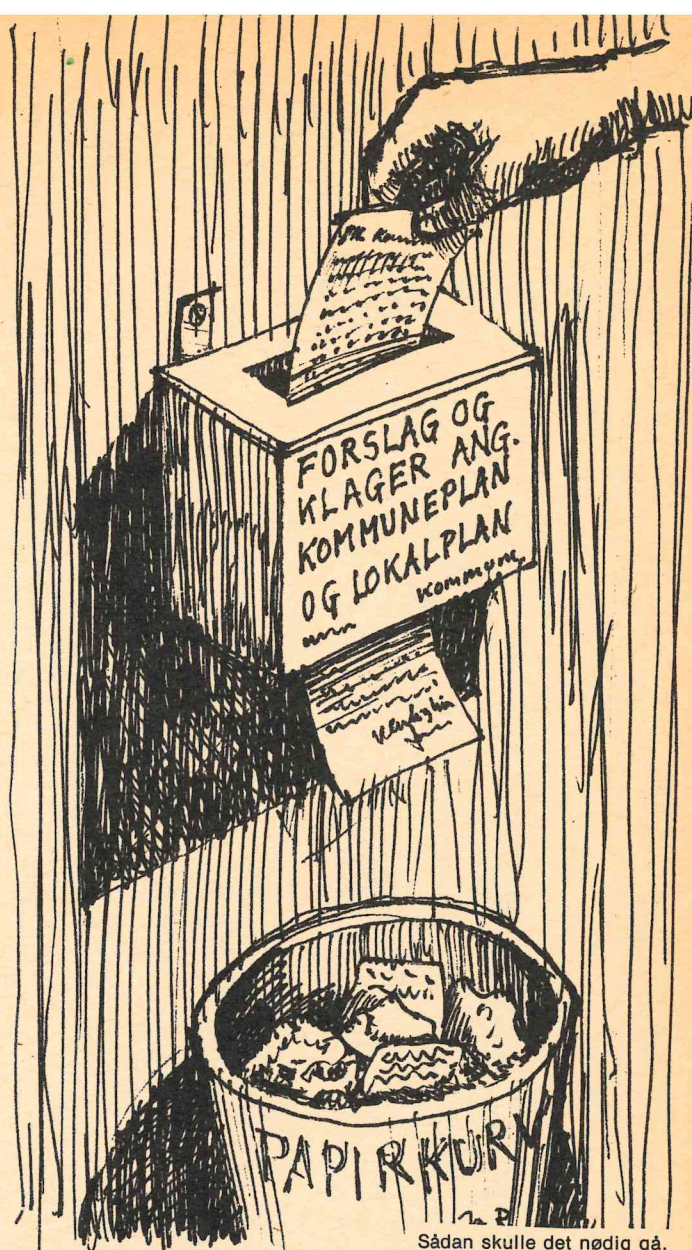
Borgernes ønsker kan teoretisk med det samme ende i kommunalbestyrelsens papirkurv, og planlægningsarbejdet kan køre videre som sædvanlig, blot sådan at beboerne er bedre informeret på forhånd om de urimeligheder de evt. bliver udsat for.

## Så godt kan det gå

Bedre oplysning og debat om planlægningsspørgsmålene kan aktivisere beboerne i en sådan grad, at beboernes ønsker ikke er til at komme uden om for kommunalbestyrelsen (der er jo af og til kommunevalg).

I progressive kommuner

kan planlægningen være et direkte udtryk for beboernes ønsker i de forskellige områder — men denne mulighed har jo altid eksisteret.



Sådan skulle det nødig gå.

*Til Byplankontoret  
Rådhuset  
Snollerød*

*Jeg skal hermed i henhold til kommuneplanlovens § 23 anmode om at ..... gruppen registreres som interessegruppe med ret til at få tilsendt alle fremtidige kommuneplaner og lokalplaner, der fremlægges for offentligheden i Snollerød kommune.*

*Med venlig hilsen,  
Alfred Ejegod*

Sådan kan I skrive, hvis I ønsker at blive forberedt på, hvad kommunen vil gøre.

Alt lovmateriale kan købes og bestilles hos Schultz boghandel, Møntergade 19, 1116 København K, tlf. (01) 14 11 95.

Lov om lands- og regionplanlægning i Lovbekendtgørelse nr. 478 af 19. september 1975.

Lov om regionplanlægning i hovedstadsområdet. Lovbekendtgørelse nr. 478 af 19. september 1975  
Lov om by- og landzoner. Lovbekendtgørelse nr. 494 af 19. september 1975.

Lov om kommuneplanlægning. Lov nr. 287 af 26. juni 1975.

Arne Gårdmand: Planlægning under nye vilkår. Arkitektens forlag 1975, ISBN 8774070347.

# Planlægning for os?

**Trivsel eller økonomisk vækst**  
Staten anvender planlægning som et styringsmiddel for at sikre økonomisk vækst.

De mål som planlægningen skal opfylde ifølge lovgivningen lyder således:

## Lov om lands- og regionplanlægning.

### Kapitel 1.

#### Formål.

§ 1. Ved en sammenfattende fysisk lands- og regionplanlægning tilstræbes at tilvejebringe grundlag for:

1) at landets areal- og naturressourcer udnyttes ud fra en samfundsmæssig helhedsbetragtning, herunder med hensikts på at fremme en bælg udvikling i landet,

2) at arealanvendelsen fastlægges på en sådan måde, at forurening af luft, vand og jord samt støjeniveau forebygges, bl.a. ved heriblandt mulig adskillelse af miljøbelastende aktiviteter og beboelse, og

3) at samordne de enkelte dispositioner inden for rammerne af den økonomiske samfundspanlægning.

### Kapitel 2.

#### Landsplanlægning.

§ 2. Miljøministeren drager omsorg for udførelsen af en sammenfattende fysisk landsplanlægning og for, at der foretages de undersøgelser, som er nødvendige herfor.

## Lov om kommuneplanlægning.

### Kapitel 1.

#### Formål.

§ 1. Det påhviler kommunalbestyrelserne gennem planlægning efter reglerne i denne lov og inden for rammerne af lands- og regionplanlægningen at bidrage til en udvikling i kommunen, der er gunstig for befolkningens trivsel.

§ 2. Det skal ved planlægningen tilstræbes,

at den indbyrdes placering af boliger og arbejdspladser, forsyningen med veje og kollektiv trafik samt med offentlig og privat servicevirksomhed, friarealer og andre bygninger medvirker til at skabe gode arbejds- og boligmuligheder i eksisterende og fremtidige bysandsfund.

at areal- og naturressourcerne i kommunen udnyttes ud fra en helhedsbetragtning, herunder ud fra en økonomisk og økologisk synsvinkel, og

at forurening af luft, vand og jord samt støjeniveau forebygges, bl.a. ved heriblandt mulig adskillelse af miljøbelastende aktiviteter og beboelse.

§ 3. Kommunalbestyrelserne bærer videst muligt omfang inddrage kommunens beboere i planlægningsarbejdet.

lovgivningen giver rammerne for.

Selvom vores samfund er baseret på markedsøkonomi, fri konkurrence og den private ejendomsret, er statens indgreb blevet stadig mere omfattende siden anden verdenskrig, fordi staten søger at dæmpe kriser og løse konflikter — og på den måde sikre de herskende ejendomsforhold.

De nye planlægningslove er et eksempel på, at statens muligheder for styring er forøgede, staten kan udsende landsplandirektiver, som ubetinget skal adlydes af amter og kommuner.

Staten tager sig af investeringer i basissektorer som trafikplanlægning, kraftforsyning og hele det sociale serviceapparat og styrer disse investeringer gennem sektorplanlægning: vejplanlægning, skoleplanlægning etc.

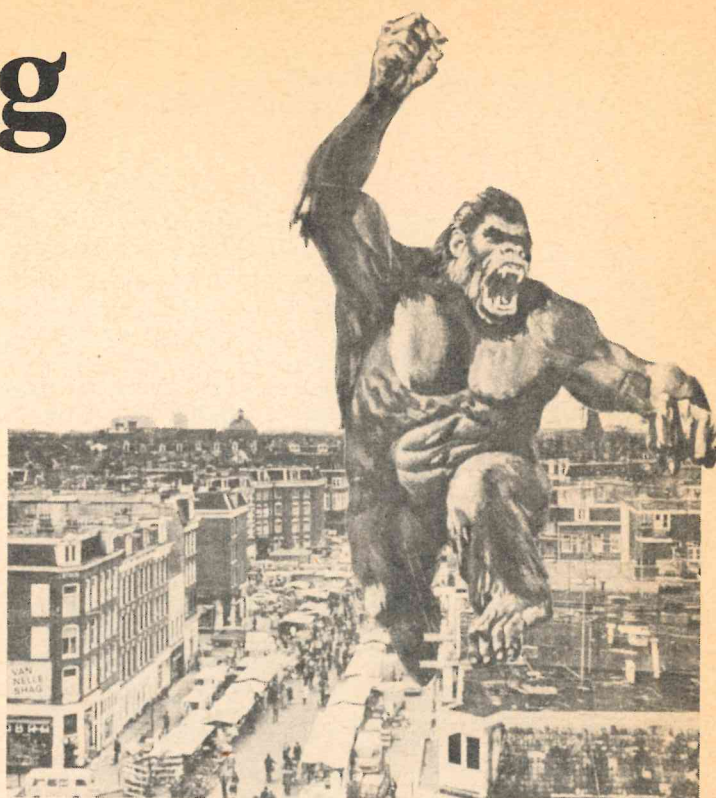
**Den fysiske planlægnings rolle**  
Med den fysiske planlægning kan private og offentlige investeringer samordnes men på de stærkestes præmisser.

Gennem den fysiske planlægning sikres sammenhængen mellem arealer til forskellige formål — boligområder, erhvervscentre, friarealer, etc. — og de anlæg, der skal betjene dem — veje, kraftanlæg, spildevandsafledning, vandforsyning, institutioner, osv.

På den måde kan planlægningen sikre, at der ikke sker konflikter mellem forskellige funktioner som f.eks. at en større virksomhed placerer sig et sted, hvor der ikke er den nødvendige trafikbetjening.

Og når der opstår konflikter, kan kommunen udarbejde en plan, der søger at løse konflikten.

Med den fysiske planlægning sikres det, at såvel statens som erhvervslivets in-



vesteringer bliver minimerede.

Men der bliver ikke taget lige meget hensyn til alle erhvervsgræne — de småhandlende bliver overflødiggjort, når der planlægges et supermarked, osv.

Planlægningen afspejler altså den herskende magtstruktur i samfundet, hvor økonomisk vækst går frem for befolkningens trivsel.

**Krav til en planlægning for folket**

Vi må stille krav som også tilgodeser de mest udsatte grupper i samfundet, og vi må stille krav, som at der tages hensyn til naturressourcerne.

Howdan skal den planlægning udformes, der skal være til gavn for befolkningens trivsel?

For befolkningen består af direktører og arbejdere, ejere og lejere, bilister og cyklister, osv. Selv elementære krav om friarealer i tætbebyggede områder, nedrivning af brandfælder, service i landdistrikter, er politikerne ikke enige om at opfylde.

Nogle befolkningsgruppers trivsel bliver tilgodeset bedre end andres; det gælder de købedygtige, erhvervsaktive grupper. Trivslen hos de grupper, som er dårligst placeret i samfundshierarkiet og hos de grupper, som ikke bidrager til den økonomiske vækst — børn, unge, gamle, hjemmegående, arbejdsløse — bliver overset eller nedstemt, da de ikke er særlig godt repræsenterede i de besluttende organer.

En planlægning for folket må tage hensyn til de mest udsatte grupper i samfundet. Det vil blandt mange andre

Læg mærke til, at den fysiske planlægning er underordnet den økonomiske samfundspanlægning, hvis mål er vækst i almindelighed.

Staten forsøger at sikre væksten i den samlede økonomi gennem forskellig slags planlægning og indgreb, som



ting betyde, at den kollektive transport skal prioriteres, og at der skal skabes tæt sammenhæng mellem arbejdspladser, boliger, institutioner og friarealer.

En planlægning for folket er også en planlægning, der tager hensyn til de eksisterende ressourcer og en genskabelse af en økologisk balance ved genbrug, energiøkonomi og opløsning af storbykoncentrationer.

## Vi må kæmpe selv

Lovgivningen inviterer os til debat, men skal vi udvide debatten til reel medbestemmelse, må vi selv kæmpe for det.

De enkelte planer afspejler magtforholdet mellem de økonomiske interesser og vores interesser for at »trives« i omgivelser, der ikke bliver forurenede og ødelagt for vores børn.

For at få vores krav igenem må vi organisere os — det er svært at kæmpe som enkeltindivid.

De muligheder, der ligger i den nye planlægningslovgivning for at tage del i debatten og få oplysninger om kommunens og amtets planer for udviklingen, før planerne er endelig vedtagne, må vi udnytte. Vi må kræve at få tid til at sætte os ind i det nye emneområde — planlægning — og tid til at deltage i debatterne.

Men debat er ikke det samme som medbestemmelse. Det afhænger af os, hvordan debatperioden vil forløbe i praksis.

Det er på høje tid vi kommer igang for at hindre overgreb mod vores interesser og miljøet.

**Om planlægning generelt:**  
Arealplanlægning. Status og problemstillinger. Landsplansekretariatet 1974.

Om statens rolle i planlægning:

Offentlig fysisk planlægning I. Afd. A arkitektskolen København 1974.

Om den ulige fordeling i samfundet og boligsituationen:

Bogen om boligproblemet. Afd. B. Gyldendal 1971.

Om økologisk planlægning: Økologi-byplanlægning. Ole Bidsted.

Om normer for friarealer og institutioner:

Dispositionsplan for Køge Bugt området. Planlægningsudvalget for Køge Bugt området juni 70.

# En ømtålelig sag

**Kommuneplanlovens krav om, at der skal udarbejdes lokalplaner, hvis et område udsættes for væsentlige ændringer, gælder ikke for Københavns byplanborgmester A. Wassard.**

Eller sagt på en anden måde: Nedrivning af 50.000 kvadratmeter pakhuse i Københavns Frihavn til en værdi af 40 millioner kroner og opfyldning af et 10 meter havnebassin med sand indebærer ikke en »væsentlig ændring« for borgmesteren. Pakhusene skal nedrives for at give plads til japanske biler i transit.

Det er svært at forstå, at borgmesteren for byplanlægning ikke opfatter Københavns havnefront som en helhed. Disse arealer, der må betegnes som noget nær det mest attraktive i København, overlades uden videre til opmagasinering af biler og til lagerplads for oversøisk træ. Ifølge meddelelser i dagspressen tog det kun 14 dage at få en bevilling igennem på 2,6 millioner kroner i Københavns havnebestyrelse til nedrivning af de, i manges øjne, bevarelsesværdige pakhuse. Det tog kun 24 timer at få tilladelse af Københavns kommune til nedrivningen.

## »Ømtålelig sag«

Borgmester A. Wassard har ifølge den specielle københavnske forfatning lov til at foretage en sådan administrativ afgørelse uden om borgerrepræsentationen og byplan- og trafikudvalget.

Der eksisterer ganske vist en aftale om, at han skal forelægge »ømtålelige« sager for byplan- og trafikudvalget, men hr. Wassard finder ikke sagen »ømtålelig«, og magistraten mener ikke, at den ny kommuneplanlovs bestemmelse om, at der skal udarbejdes en lokalplan, hvis der er tale om en større nedrivning, kan komme i anvendelse.

Det turde dog være indlysende, at byplanmyndighederne inddrages, når der sker ændringer af havnefronten, som er så væsentlig for den charme, som København endnu rummer.

## Friarealer eller japanske transitbiler

Det pågældende areal ligger umiddelbart bagved Langelinie og ved Kastellet som i forvejen er yndede udflugtsmål for både københavnere og turis-

ter. Ved at flytte det fire meter høje og en kilometer lange gitter bag Langeliniemolen længere ind i Frihavnen, bliver der adgang til brolagte gader, solide bygninger, havnebassin og masser af parkeringsplads.

Med de mange anvendelsesmuligheder der opstår, kan der her skabes et tiltalende og



spændende havnemiljø. Miljøministeren har da også nedsat en arbejdsgruppe for at få Frihavnen omdannet til et rekreativt område, blandt andet med plads til 1000 lystbåde — som foreslået af Friluftsrådet for et år siden.

Hvad angår de japanske transitbiler, så har for eksempel General Motors samlehaler i Aldersrogade stået tomme i årevis. Der fører endda jernbanespor dertil.

Nogle politiske partier har over for borgerrepræsentationen krævet, at der udarbejdes en lokalplan for området. En vedtagelse herom vil sikre den offentlige debat, som kommuneplanloven tilsikrer borgerne.

»Det er af afgørende principiel betydning for den ny kommuneplanlovs fremtid straks at få fastslået, at det forholdsvis frie kommunale skøn ikke skal misbruges til miljøvandalisme,« skriver Politiken i en leder (16/6), og bla-

det fortsætter: »Det er væsentligt, at det straks bliver slået fast, at meningen med kommuneplanloven virkelig er, at der skal gennemføres planlægning i fuld offentlighed, så en bys borgere virkelig får indflydelse på, hvordan deres by skal udvikle sig.«

## Det nytter at klage

Også City Center, der er en organisation af butiksdrivende, kræver, at der udarbejdes en lokalplan, og lokalrådet på Østerbro i København har i midten af juni måned indanket sagen for miljøminister Niels Matthiasen.

Klagen fra Østerbro Lokalråd vil nu blive grundigt behandlet af Planstyrelsen, oplyser miljøministeren. Det betyder, at lokalrådets anke får op-

sættende virkning for planerne om at omdanne denne del af havnen til parkeringsplads.

Jo vist er kommuneplanloven en god ting. Jo bedre, jo flere der lærer at anvende den.

Mogens B. Vikstrøm



# Trafikkamp i byen



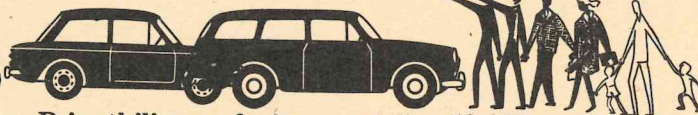
## Trafikulykker

Miljø- og beboergrupper over hele landet arbejder på at ændre disse forhold. Søren er aktiv i Nørrebro beboeraktion, Blågårdsgade:

»Trafikken inde hos os er et kolossalt problem. Der er både røg og støj, og så er den møgfarlig, simpelthen. Sådan når man kommer ned på gaden søndag morgen, så kan man rigtig mærke, hvor stille og rart det er at gå på gaden; man bliver helt glad for at bo der, og hvis det kunne være sådan hver dag, så ville jeg da blive boende på Nørrebro altid — ikke osse?»

Inde hos os der sidder der en gruppe og arbejder med de der trafikproblemer. Vi vil kæmpe for at få den gennemkørende trafik ud af kvarteret, og det er nemlig den altovervejende del af trafikken. Det er helt meningsløst, at de skal køre igennem inde hos os.

Gruppen har osse prøvet at kigge lidt på trafikulykker, og det var helt klart, at der sker



Privatbilismen forårsager årligt 50.000 trafikofre, halvdelen kvæstes hårdt, og omkring 1.300 dør af trafikulykkerne. Ifølge politiet er tallet »kun« 25.000 årligt kvæstede, men gennemgangen af hospitalsmateriale viser, at politiets tal for kvæstede skal ganges med 2 for at få de rigtige tal. I København kvæstes der årligt 6-7.000, fortrinsvis fodgængere og tohjulede.

Sygdomskonsekvenserne af bilernes støj og luftforurening er vanskelige at måle, men for Københavns vedkommende har 1/5 af boligerne et støjniveau over miljøministeriets fastsatte minimumsgrænser, og sundhedsgrænserne overskrides i 1/7 af boligerne pga. bilernes luftforurening, selv om grænserne er sat meget højt.

mange flere trafikulykker inde hos os end i andre boligområder, hvor der ikke er gennemkørende trafik. Og det vil sige, at det rent faktisk er livsfarligt at bo derinde. Det er farligt for cyklister og børn og ældre, og der dør ret mange mennesker herinde på grund af trafikulykker. Og når jeg så kommer til at tænke på, at der for nogle år siden var et par

dødsfald i Italien på grund af kolera eller sådan noget — det var ikke ret mange der døde, en 5-6 stykker — og det gjorde, at folk holdt op med at tage til Italien bare på grund af det. Men at der dør 4 om året i den sorte firkant, det afskrækker ikke nogen, og det synes jeg altså er alvorligt nok, fordi der lever jeg og bor hver dag.«

## Trafiksanering



Der er siden sket en masse derude. Jørgen fortæller:

»Nørrebros beboeraktion, Blågårdsgade, startede med at lave et alternativt forslag til trafiksanering i kvarteret, hvor de sagde stop for den gennemkørende trafik. Det krav understøttede de ved at lukke gennemkørselsgaderne, Blågårdsgade, Griffenfeldsgade og Stengade flere gange. Her i foråret har disse aktioner ført til, at kommunen endelig har fremkommet med et forslag til trafiksanering der i modsætning til kommunens tidligere planer er på linie med beboeraktionens eget forslag. Forslaget er vedtaget af magistraten, og vi glæder os enormt til det bliver gennemført.



Det KAN altså nytte noget at kæmpe for sine ting, selv om det er åndssvagt, at det skal kræve så meget energi.«



## Aktion



### Hvordan udførte I aktionerne?

»Vi havde en planlægningsgruppe, der i starten fandt ud af hvilken gade vi skulle starte med, da vi godt ville vise, at det hele ikke brød sammen, bare fordi vi lukkede gaden. Derfor besluttede vi selv at stå for trafikafviklingen. Vi fandt ud af, hvilke trafikskilte, der var nødvendige, og hvilke tekstskilte vi selv måtte lave. Hos en skiltemaler fik vi lavet nogle skilte, der lignede kommunens, og natten i forvejen lejede vi et rugbrød og kørte rundt til de store vejarbejder og »lånte« de nødvendige skilte fra deres lagre.

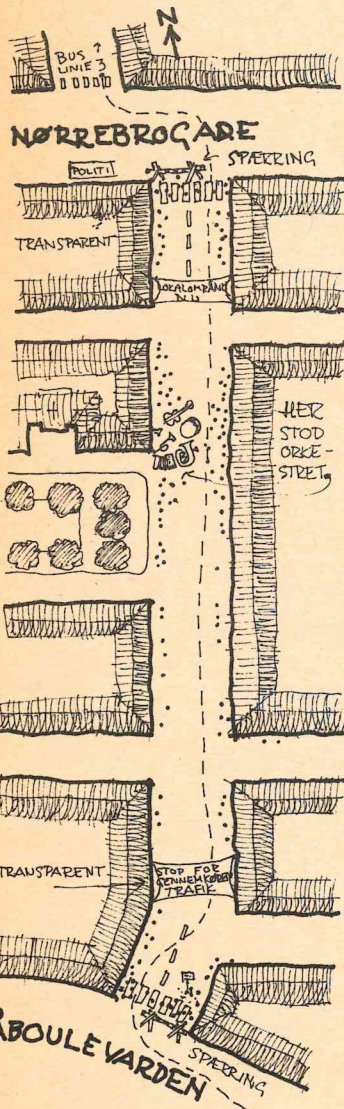
Aboulevarden vidste vi, at bilerne ville komme med stor fart fra og dreje ned ad Blågårdsgade. Derfor købte vi to gule, roterende blinklys. Så foregik der en meget nøje planlægning af aktionen med

tidsskema. I forvejen havde vi målt gadens bredde og syet transparenter, der kunne hænges tværs over gaden. I den ene ende havde vi besvær med at komme ind hos folk på 1. sal, så der måtte vi sætte transparenterne op med lange stænger.

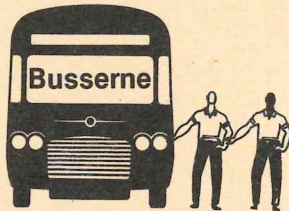
Aktionen startede kl. 3. Vi havde indkaldt lokalradioen og gav dem et interview. Kl. halv 4 kom den øvrige presse til pressemøde. De fik vores pressemeddelelse og blev vist op i en tom lejlighed, hvor fotograferne havde et godt overblik over gaden. Samtidig startede folkevognsrugbrødet ude fra Østerbro, hvor vi havde pakket skiltene i den rækkefølge, de skulle af i.

På siden af vognen havde vi skrevet TRAFIKSANERING med kommunens skrift. Kl. 4 nåede den hjørnet mellem Nørrebrogade og Blågårdsgade. Her stod 8 aktivister og tog imod skiltene. Da der blev rødt lys, gik de ud og spærrede den kørebane, hvor bilerne kører ind i Blågårdsgade.

# VÆK MED RØG OG STØJ



Nogle andre gik længere hen ad gaden og satte advarsskilte op med BLÅGÅRDSGADE SPÆRRET. Så kørte bilen ned i den anden ende og delte skilte ud der, så bilerne ikke kunne komme ind i gaden derfra.

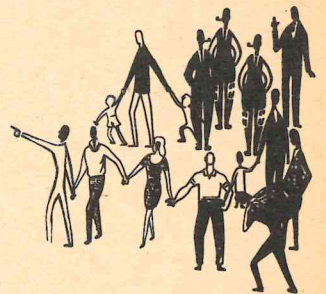


Da vi godt ville have busserne igennem, og vi vidste, at buschaufførerne ville have svært ved at snuppe vores forhindringer havde vi sendt en mand ud til HT, der præcist kl. 4 fortalte, at vi lukkede Blågårdsgade. Det betød, at HT sendte en trafikvagt med walkie-talkie ud og som dirigerede busserne. Da der godt kunne blive lidt forsinkelser på busserne, var der en gruppe, der steg op i busserne inden Blågårdsgade og delte løbesedler ud til passagererne,

og som forklarede om hensigten med aktionen. Midt i gaden fik vi vores musikgruppe til at spille og igennem megafoner fortalte vi gadens beboere, hvorfor vi lukkede gaden og opfordrede dem til at komme ned og være med, og se hvor lidt lokaltrafik der egentlig var, når alt andet var væk, og hvor dejligt det blev.

Det var HT, der ringede til politiet. Og de kom selvfølgelig hurtigt. Derfor havde vi udpeget to dygtige forhandlere til at berolige dem. Resultatet blev, at vi fik lov at holde gaden lukket i en halv time. Det var skønt.

skeligt for den gennemkørende trafik lukkede vi Blågårdsgade to gange til, men her begyndte politiet at konfiskere vores udstyr og notere os som ballademagere. Det synes vi nu ikke, vi var.



## Beboerne og politi

Den næste gang lukkede vi Stengade og Griffenfeldsgade, ugen efter. Her var politiet ikke så forhandlingsvilligt og forlangte, at vi straks fjernede spærringerne. Der havde vi nu ellers lavet kaffe og boller til alle. For at gøre det lidt van-

Sidste og 5. gang vil lukkede Blågårdsgade, kunne vi kun holde barrikaderne 7 minutter. Men vi har mødt større og større forståelse hos beboerne. Vi tror på, at en serie af aktioner er et godt middel til denne her slags formål, men det kræver, at man er en stor og aktiv gruppe, der holder ud.»

Ole Bidsted og Michael Varming

# Den nye færdselslov

Det går trægt med trafiksaneringen i Danmark. Den nye færdselslov har dog åbnet nogle nye muligheder, som gerne skulle bruges til fordel for cyklister og fodgængere.

Den nye færdselslov, der trådte i kraft 1. maj 1977, er i det store og hele en skuffende cementering af bilsamfundet. Men der blev i sidste øjeblik indføjet en paragraf, der kan komme til at betyde mere cyklist- og fodgængervenlige boligveje i både nye og gamle områder. Denne § 40 giver justitsministeren lov til at se bort fra de normale vejklasser med primærveje, sekundærveje, stamveje, fordelingsveje og stier, og i stedet godkende blandingsgader på de svages betingelser, hvor der ønskes foretaget trafiksanering.

Sådanne § 40-veje har de haft i mange år i Holland, mens det nærmeste vi kan komme dem i Danmark, er Fiolstræde i København. Her må der nok køre biler, men de skal helt og fuldt respektere fodgængerne, og har det fulde ansvar ved påkørsler.

Disse § 40-veje, eller »stillegader«, eller hvad de nu kommer til at hedde i dagligt sprog, skal have en særlig

skiltning, som endnu ikke er udarbejdet. Derudover vil hastighedsdæmpende foranstaltninger som f.eks. bump, retningsskift ved hjælp af legepladser, cykelstativer, parerede biler, træer o.lign. kunne komme på tale. I det lange løb vil § 40 kunne blive en meget nyttig paragraf i byplanlægningen. Vi skal bare lære at bruge den. Det er nok mest fra beboerne, at initiativerne skal komme. Der har været bemærkelsesværdigt stille omkring § 40 i den million-kroners orientering, der har løbet i TV og pressen her i foråret. Det skyldes måske, at § 40 kun kom med som en gulerod for at få de fleste politiske partier med på vedtagelsen. Og det lykkedes. Men det var jo ikke det vigtigste ved færdselsloven. Det var i stedet at skærpe de svages rettigheder i trafikken, forsinke cyklisters passage af vejkryds o.lign.

Netop derfor er det vigtigt, at vi nu bruger § 40 og viser, at der er behov for yderligere hensyntagen til cyklister og fodgængere!

# Ny trafikpoli

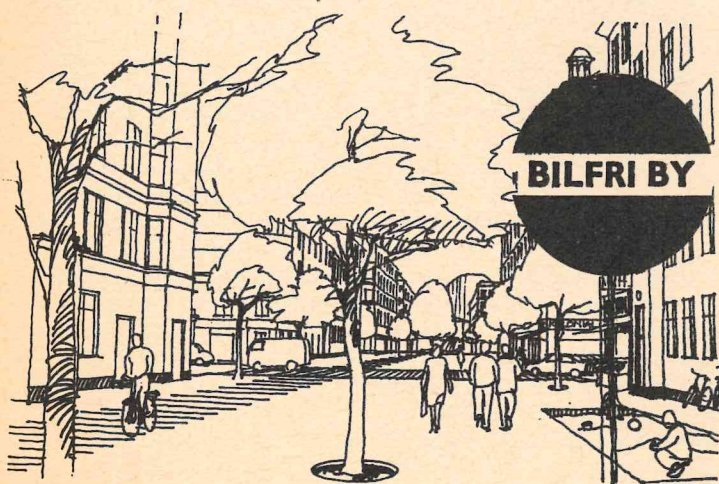


Nottingham. Ringgaden set inde fra bykernen. Gennemkørsel er ikke længere mulig ind i bykernen.

Nottingham er en by i Midt-england med ca. 300.000 indbyggere. I 1972 besluttede dens bystyre at gennemføre en radikal omlægning af byens trafik. Man forkastede et stort motorgadeprojekt og vedtog et program, der favoriserer busser, cyklister, fodgængere og varetransport. Det var POLITIKERNE, der gik ind for dette program. Teknikerne i byplankontoret var forfærdede og protesterede voldsomt, men uden held.

Idag er dette program gennemført. Der er kommet mange flere busruter. Busserne har fået særlige rettigheder ved trafiklysene, alle offentlige parkeringspladser i bykernen er sløjet, og der er oprettet store parkerings- og busterminaler ved ringgaden rundt om bykernen. Mellem terminalerne går et par gratis buslinier, der udelukkende betjener bykernen.

Baggrunden for forslaget var, at Nottinghams vej- og byplankontor havde udarbejdet et motorgadeforslag, hvis gennemførelse ville have kostet byen 150 mill. pund sterling. Og politikerne, der ved selvsyn i Birmingham og andre byer havde lært, at motorgader ikke kan løse problemerne, men blot skaber nye, reagerede ved at fremsætte det alternative forslag til kun en tyvendedel af dette beløb.



# atik i Nottingham

## Busser fremfor privatbiler

Reguleringerne er foretaget under hensyn til bydelenes forskellige problemer med bebyggelsestætheder, forholdet mellem boliger og arbejdspladser samt det eksisterende gadenet. Byen er derfor opdelt i 4 trafikzoner: bykernen, den indre by, mellemområder og det ydre byområde. Mellem bykernen og den indre by ligger der en ringvej, hvor der er tilknyttet korttidsparkeringspladser. Mellem det ydre byområde og mellemområdet ligger der ligeledes en ringvej, men der er i stedet langtidsparkeringspladser. I myldretiden sikrer trafiklysene, at der ikke lukkes flere privatbiler ind i byen, end vejnettet kan bære. Bilisterne må enten vente 5 til 15 minutter på grønt eller parkere bilen og tage en af ekspresbusserne ind til centrum.

I bykernen er der ingen gennemfartstrafik, ingen kantstøparkeringspladser, kun få parkeringspladser. Der er gratis busbetjening, og fodgængerne højest prioriteret med mange gågader.

Ud af bykernens 42 gader er kun de 6 regulære gå-gader. Men i de 36 øvrige er der næsten ingen trafik. Det skyldes bl.a., at gennemkørsel ikke er mulig tværs gennem bykernen, og at det ikke er tilladt at

forlade en personbil, heller ikke for et kortvarigt stop. Kun invalidebiler og varebiler må parkere. Denne del af programmet er en stor succes. De gratis busser benyttes flittigt, og de stille gader er meget populære at gå tur i.

I den indre by er kantstøparkeringen forbeholdt korttidsparkeringspladser; der er etableret korttidsparkeringspladser i tilknytning til den indre ringvej. Trafikreguleringen tager sigte på at forbedre forholdene både for busser, varetransport, cyklist og fodgænger.

I mellemområdet er der gennemført trafiksaneringer i boligkvartererne, så gennemsvining af biler ikke kan ske. På en enkelt indfartsvej er der gjort forsøg med fjernregulering af trafiklysene, så man kan holde centrumsøgende biler tilbage fra at komme ind i bykernen, hvis der er udsigt til trafikchaos derinde.

I 2-3 km's afstand fra bykernen blev — også på forsøgsbasis — oprettet særlige »park-and-ride« parkeringspladser, hvor man kan sætte bilen og blive taget op af en særlig bus, der uden stop og mod en meget lav takst kører én ind til en af de store terminaler.

I det ydre byområde er miljøkvaliteterne opprioriteret. Ved nye bebyggelser placeres boligblokkene, således at busdriften favoriseres. Der går

ekspresbusser ind til centrum fra de langtidsparkeringspladser, der er indrettet i det ydre byområde i knudepunkterne mellem den ydre ring og hovedvejene, der forbinder Nottingham med omverdenen.

Trafikprogrammets anden etape gik ud på at etablere indfartsregulering på alle gader, der leder mod centrum. Men fordi man er begyndt med en forkert indfaldsgade, er forsøget ikke faldet godt ud: Den første gade leder fra et tyndt bebygget velhaverkvarter ind mod bymidten. Der har ikke rigtig været nogen trafikal gevinst at hente her, og de velhavende blev voldsomt misfornøjede med at skulle være prøvekilde på den måde. Skal det nytte, må hele byen på én gang skulle trafikreguleres. Denne del af projektet er nu lagt på hylden.

Det forhindrer dog ikke, at man arbejder videre på 3. etape, der går ud på at inddrage nogle nedlagte jernbanestrækninger, der kan laves om til busveje fra forstæderne til bykernens terminaler.

## Folkelig opbakning

Det har været vigtigt for politikere og planlæggere hele tiden at have folkelig opbakning bag de store trafikprogrammer. Det har man sikret sig gennem en omfattende information til borgerne. De har

også haft indflydelse på udformningen af planerne gennem store spørgeundersøgelser. Det er først og fremmest derfor, at de ganske drastiske omlægninger har været en succes. Folk vidste, hvad der skulle ske, de kunne forstå hvorfor.

Dermed ikke være sagt, at alle i byen synes alt er godt nu; taxa-vognmændene og inkarnerede bilister reagerer skarpt mod deres indskrænkninger i bevægelsesfriheden. Men fra butikshandelen høres ingen klager. Butiksdødeligheden, der inden 1972 var et stort problem, er stort set standset nu.

Desværre findes der kun et enkelt dansk eksempel på en sådan ressource-økonomisk og miljøvenlig trafikplanlægning: »Eventyr-kvarteret« i Herlev. Her har beboerne stemt sig til en trafiksaneringsplan, der blev ført ud i livet for nogle år siden, og nu er en succes.

Men det er kun en enlig svale, så det bliver lokale beboerbevægelser og NOAH-gruppers opgave at informere om mulighederne og lægge pres på de træge kommunalpolitikere. Som hjælp i dette arbejde kan et debatoplæg fra Kommunernes Landsforening bruges. I »Kommunerne og den kollektive trafik« beskrives de økonomiske muligheder for at indpasse bustransport i den fysiske planlægning. Der er både forslag tilpasset danske forhold og udenlandske realiserede eksempler på, hvordan lokale restriktioner over for privatbilismen gribes an til fordel for en forbedret kollektiv transport og et menneskeverdigt by- og boligmiljø.

Ole Bidsted



I Foreningen af Byplanlæggeres (FAB) regi er der rundt om i de største byer dannet lokalplan-grupper til at diskutere de region-, kommune- og lokalplaner, der kommer, ligesom disse grupper er parat til at yde faglig vejledning vedr. byplanlægning til grupper som NOAH i den udstrækning, der er ressourcer til det.

Nærmere oplysninger om den nærmeste lokalplan-gruppe fås hos:  
Foreningen  
af Byplanlæggere  
Bomporten 1  
2820 Gentofte  
Tlf. (01) 68 04 66 kl. 11-12.

# Ideer til en start...

Inden for lovens grænser er der en række muligheder for at påvirke politikernes holdning til byplaner.

Vi har i denne sammenhæng interviewet Georg Gottschalk, der forsker i befolkningens muligheder for indflydelse på byplanlægningen, og som har udgivet flere publikationer om emnet.

## Pas på de korte tidsfrister for indsigelser

Hvis man som almindeligt menneske vil diskutere lokalplaner, hvad gør man så?

»Man får tilsendt et brev om, at der er kommet en lokalplan, og om hvad den i store træk indeholder og med besked om, hvor man kan komme til at se den. Der står også, at man kan komme med ændringsforslag inden for 2 måneder.«

Men hvordan kommer man til at diskutere den med andre eller evt. få ændret på den?

»Det nemmeste er selvfølgelig, hvis man i forvejen er organiseret. I forbindelse med lokalplaner kan det ikke lade sig gøre at få stablet en gruppe på benene og med den få gennemført ændringer i lokalplanen. Tidsfristen for indsigelser er for kort. Det gælder i øvrigt også saneringsplaner, hvor man har 6 uger til at komme med indsigelser, så det må være noget mere langsigtet man organiserer sig omkring. Man kan prøve at få udsat fristen. F.eks. er saneringsselskaber gået med til 3-4 måneders indsigelsesfrist. Men man kan aldrig rigtigt nå at lave gennearbejdede alternativer og blive enige om dem – heller ikke på 3-4 måneder.

Det tager gerne 3 år fra man starter en beboergruppe for et større område til den rigtigt fungerer. En sådan gruppe kan måske klare de 2 måneder, fordi den i forvejen er inde i en masse ting, har kontakter og hurtigt kan få informationer ud, f.eks. via en beboeravis.«

Hvor mange grupper findes der?

»Der er forskel på de større byer og landdistrikterne, og jeg kender ikke dem alle. Men af større grupper er der nogle i København og i Aarhus. I de

små byer findes der borger- og håndværkerforeninger, der i de senere år også er begyndt at arbejde aktivt med planlægning, og der er kommet mange nye borgerforeninger.«

## Hvordan påvirkes kommunen

Men er det ikke de besiddende, der er medlemmer af disse foreninger? Vil de varetage de almindelige beboeres interesser?

»I de sager, der er tale om i de små byer, er det som regel trusler udefra, der får en aktivitet i gang. Hvis en skole skal nedlægges, er alle i samme situation. Hvis der skal et center til byen, er det også en beslutning, der kommer udefra. Vi har f.eks. set i Farum og i Birkerød, at der opstår alliancer mellem de handlende og miljøgrupper mod et center. At de så kan være uenige om alle mulige andre ting – det er en anden sag.«

Men hvis man altså eksisterer som gruppe, hvordan kan man så påvirke kommunen?

»Man kan f.eks. arrangere et møde med kommunen eller få kommunen til at holde borgermøde. Her er det et problem, hvem man skal snakke med, da kommunens forvaltning er sektoropdelt. Det betyder, at man har en socialforvaltning, en fritidsforvaltning, en teknisk forvaltning osv., og til hver forvaltning hører et politisk udvalg (i byrådet). Hvem skal man så mødes med? Det viser sig som regel på et borgermøde, at der er en masse forskellige ting, man gerne vil have løst. Derfor er det bedst at få folk fra alle udvalgene med ud til møder. Eller at få repræsentanterne fra de udvalg, der er til stede til at bringe spørgsmål videre og sørge for at de bliver besvaret. Det er sket forskellige

steder. Men sektoropdelingen af forvaltningen er nok et af de største problemer for beboergrupper. Derfor må man have en gruppe, der kan kontakte alle sektorer og koordinere svarene. Eller kommunen må forsøge at koordinere sin informationsindsats. F.eks. har Kbh.s kommune lavet et informationskontor.«

Hvis vi nu ser på f.eks. PVC-fabrikken i Skælskør, så har det ikke været nok for beboerne bare at holde møde med kommunen. Har du nogen viden om, hvordan andre beboergrupper har kunnet presse hårdere på?

»Nu er det jo også et spørgsmål, om en beboergruppe bare skal kunne lave enhver beslutning om. Nogle sager vedrører kun en del af kommunen, andre kommunen som helhed.«

## Aktionsformer

Det må man selvfølgelig vurdere, men har du nogen viden om, hvilke aktionsformer, man har brugt fra beboernes side?

»De har brugt læserbreve, underskrift indsamlinger, og det at kunne få nogen til at hjælpe sig med at lave alternativer. De har også indgået alliancer med andre, så de blev flere. I København har man brugt forskellige aktioner og så forhandling bagefter.«

Men hvis nu kommunen siger, at man bare er en eller anden selvbestaltet gruppe, som der sandelig ikke kan tages hensyn til?

»Mange beboergrupper er jo ikke organiseret på den sædvanlige måde med formand og bestyrelse, derfor kan de have svært ved at dokumentere, hvem de egentlig er. Man kan også lave medlemslister el. lign. Nære muligheder er underskriftindsamlinger eller folkeafstemninger. De er dog kun egnede til spørgsmål, der kan svares klart »ja« eller »nej« til.

I Løkken-Vrå kommune, hvor nogle beboergrupper protesterede mod en amtsvej, lavede man en folkeafstemning ved hjælp af annoncer i avi-

sen. Folk sendte deres svar (ja el. nej) ind, og man fik så en aftale med kommunen om, at kommunen kontrollerede om de, der stemte, nu også var over 18 år og boede i kommunen. Annonceudgifterne blev dækket ved en indsamling bagefter. Metoden er billig, men man bevarede ikke hemmeligheden ved afstemningen, og det er måske nok problematisk.

Man kan også få kommunen til selv at lave en afstemning, og det behøver ikke at blive så dyrt endda.

I Herlev har man lavet folkeafstemninger om vejlukninger. Den var kun lidt dyrere end i Løkken-Vrå kommune. Kommunen sendte brev kort ud til dem, der skulle stemme. På kortet var der en stemmeblanket, man kunne rive af. På den måde kunne kommunen både gøre afstemningen hemmelig og kontrollere, at det kun var de rigtige, der stemte.«

## Underskrifter, saglige argumenter og alternativer

Men hvis du kommunen ikke vil høre på en beboergruppe, hvordan får man den så overbevist om, at det bør den?

»Hvis kommunen får et brev om noget, den har kompetance til at afgøre, så skal den tage stilling til det. Det er forvaltningsmæssig kutyme. Bare man sender et postkort, er det altså en »sag« rent forvaltningsmæssigt.

Noget andet er, hvordan kommunalbestyrelsen tager stilling til den og hvor meget vægt, kommunen lægger på den. Før talte vi om, hvordan

### HUSK OFFENTLIGHEDSLOVEN

Når du er part i en sag, har du ret til at gennemse akter og tage fotokopier. En vis portion stædighed er heller ikke af vejen, når du forsøger at trænge igennem og få oplysninger hos de forskellige forvaltninger og offentlige kontorer.

en beboergruppe kunne gøre noget for, at det også blev en politisk sag. Den kunne den gøre ved at dokumentere, at der stod mange bag — f.eks. via underskriftindsamlinger eller folkeafstemninger eller ved at få nogle andre foreninger med. En beboergruppe kan også styrke sin position ved at lægge mere vægt på det saglige — f.eks. ved at få fagfolk udefra til at komme med sagli-

ge indvendinger eller til at lave gennemarbejdede alternativer.

En beboergruppe står stærkest, hvis den både har de saglige argumenter i orden og kan dokumentere, at den har folkelig støtte. Hvis beboergruppen venter til alt det er i orden, står den stærkere, end hvis den bare skriver til kommunen.«

## Kampen mod en motorvej

I løbet af 1976 gik det op for flere og flere via lokalaviserne, at Hovedstadsrådet var i gang med at føre endnu en motorvej ud i livet. Statens Motorvejskontor tog bestik af områderne ved hjælp af sine landmålerpinde, hvilket foranledigede flere af motorvejens naboer til at kontakte en i forvejen eksisterende miljøgruppe.

### Protestgruppen

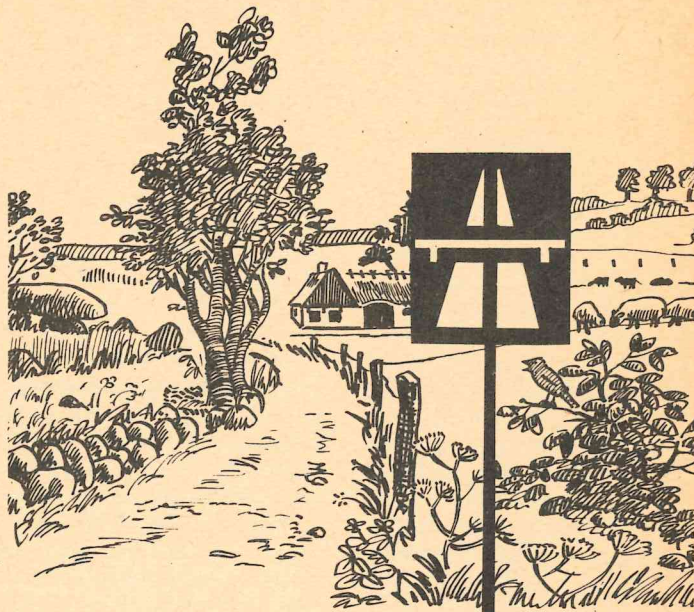
Lynge Miljøgruppe var i forvejen kendt for sine gode resultater i kampen imod grusgravning, vandforurening og industrilossepladser. Denne i øvrigt ret løst organiserede gruppe brugte den sædvanlige fremgangsmåde ved nye problemers opståen. De bad den første, som henvendte sig, at indkalde de øvrige interesserede til et møde.

På det første møde blev vi ret hurtigt klar over, at de fleste var stærkt følelsesmæssigt engageret i den miljødelæggelse, en sådan motorvej forårsager. Og vi kunne derfor også hurtigt blive enige om, at en større viden var nødvendig at tilegne sig for at være i stand til at argumentere med de implicerede myndigheder og politikere.

### Organisering

De 10 fremmødte på det første møde indså ret hurtigt, at hvis der fremover dukkede mange flere op, måtte en organisering være nødvendig. Vi delte os derfor op i tre interessegrupper: En analysegruppe, en politisk gruppe og en sekretariatsgruppe. Analysegruppen fik til opgave at kulegrave et stort baggrundsmateriale for motorvejens opdukken, samt at udarbejde en pjeces forlængelse heraf. Den politiske gruppe havde som hovedopgave at knytte de nødvendige kontakter til venligt stemte politikere og journalister samt at indhente løbende informationer af aktuel karakter. Sekretariatsgruppen tog sig mere af de koordinerende opgaver som mødeindkaldelser, brev- og telefonkorrespondance, økonomien etc.

# sig nej til motorvej M5



Man vil bygge en ny motorvej på tværs gennem Nordsjælland fra Hammersholt over Lillerød til Måløv og Tåstrup. Der er ikke brug for den. Hvad skal vi med den?

### Det tværpolitiske indhold

Vi mødtes fremover ca. hver 14. dag, og der gik da heller ikke lang tid, før vi oplevede, at hver især red sine egne politiske kæpheste. Nogle var venstrefolk med direkte kontakt til folketingsmedlemmer, andre mere stille socialdemokrater og nogle stykker repræsenterede venstrefløjen. Og for ikke at forflygtige målet med vores gruppe, nedfældede vi i vores pjeces et par ord om, at bevægelsen bestod af enkeltpersoner og foreninger, der på et tværpolitisk grundlag arbejdede for at stoppe motorringvej M5.

### De udadvendte aktiviteter

Mens den politiske gruppe indimellem gav anledning til ind-

byrdes kævl om hvilke politikere, der skulle kontaktes på lokalt og landsdækkende plan, fik analysegruppen udarbejdet en illustreret pjeces, som den samlede gruppe godkendte til trykning i et oplag på 5000. Netop i denne forbindelse viste den tværpolitiske sammensætning af gruppen sig at være en stor fordel. Nogen i gruppen kendte et lille trykkeri, som lavede det hele gratis.

Da pjecen var kommet i omløb fra hånd til hånd, blev vi enige om at lave et stormøde, som havde flg. til formål: For det første at vise os, hvor stor interessen var blandt lokalbefolkningen. For det andet for at fortælle politikerne, myndighederne og den øvrige befolkning, at nu var der gang i endnu en miljøgruppe. Og for det tredje at give os en praktisk erfaring i brug af vores

### Vagn Steens 5 regler for, hvornår en aktion lykkes:

1. Der skal være en semiprofessionel ledelse.
2. Ledelsen skal have de andres tillid.
3. Man samles om en håndterlig opgave.
4. Opgaven skal være neutral rent partipolitisk.
5. Aktionen skal have en SKURK, man kan småhetze lidt imod, ofte myndighederne.

argumenter i en større forsamling.

Som sædvanlig var der en i gruppen, der skaffede os en hal gratis. Og vi blev langt om længe enige om en standardpresmeddelelse, der gik ud til pressen samt alle tænkelige foreninger, der måtte formodes at være interesseret. Af meddelelsen fremgik det bl.a., at vi havde indbudt to kommunalpolitikere som debattører.

Selve stormødets forløb blev lærerigt. Der mødte 300 op, og vores udstilling af billeder, kort og avisudklip samlede stor interesse. De fremmødte var også villige til at støtte det videre arbejde økonomisk og praktisk. Til gengæld havde vi ikke held med os, hvad angår pressedækningen. Og det skyldtes formentlig vores ensidige valg af debattører. De var begge imod den motorvej. At mødets forløb så bar præg af, at venstre og fremskridtspartiet konkurrerede om stemmerne til næste kommunevalg, kunne nok interessere flere end de tilstedeværende.

### Hvad gør vi nu?

Gruppen påtænker at lave et

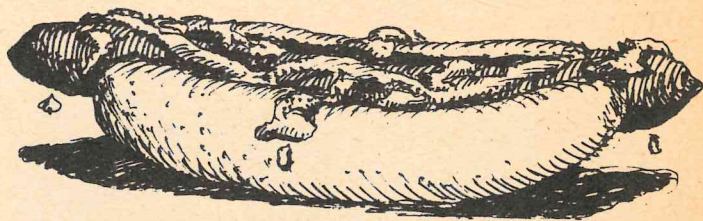
endnu større arrangement, der kan påkalde den landsdækkende presses opmærksomhed. Vi satser på en kæmpe march eller cykeldemonstration gennem de naturskønne områder, motorvejen vil ødelægge. Desuden er vi i gang med at bearbejde visse folketingspolitikere, idet det er sandsynligt, anlægsloven for motorvejen kommer op i Folketinget i næste samling. I den forbindelse er det vigtigt for os, at man fra lokal side presser på kommunalpolitikere, der snart skal på valg. En stor tilslutning til vores protestmarch vil måske kunne bringe os derhen.

### Hvad gør du nu?

Skulle du efter gennemlæsningen af dette indlæg være interesseret i at hjælpe os med udbredelse af kendskabet til problemstillingen eller kunne du tænke dig at bruge vores pjeces i forbindelse med dit eget arbejde, så send en frankeret svarkuvert til:

Tove og Caspar  
Nordvangsgården  
Bastrup  
3540 Lyngby.

# Mad- konkurrencen



Nu foreligger resultatet af NOAHs gigantiske madkonkurrence. I alt 13 personer har indsendt 29 fødevarer, som de mente vi i levnedsmiddelgruppen burde kigge lidt nærmere på. Vi har fundet 3 produkter — fordelt på 4 indsendere — hvor der er begrundet mistanke om, at de indeholder udeklarede tilsætningsstoffer. Resten er mere eller mindre usikre, og vi har ikke i gruppen haft kræfter til at analysere nærmere.

Trods dette magre resultat har konkurrencen ikke været forgæves. Dels har konkurrencen haft bevidstgørende og debatskabende effekt, dels har den måske medvirket til at levnedsmiddelproducenterne sover lidt mindre trygt (?).

De 4 vindere er:

**Karen og Sine Hjort Nielsen**

Plantagevej 37, Birkerød Premier Sommerstang

**Birthe Jessen**

Gartnerkrogen 51, Værløse FDB Lakridskugler

**Johs. Frederiksen**

Ulrikkenborg Allé 20, Lyngby Lurpak Smør

**Erling Saxholt**

Ragnagade 18, Kbh. Ø Lurpak Smør

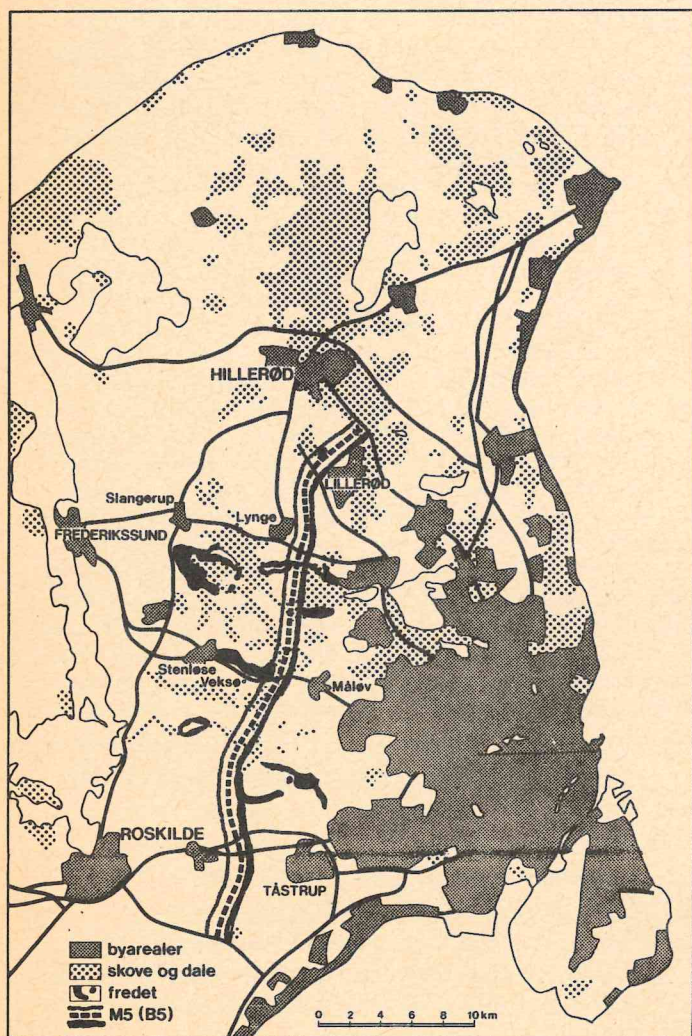
De 4 vindere vil hver modtage et gavekort på 100,- kr. til NOAHs forlag. De øvrige vil få dækket deres udgifter til indkøb af varer.

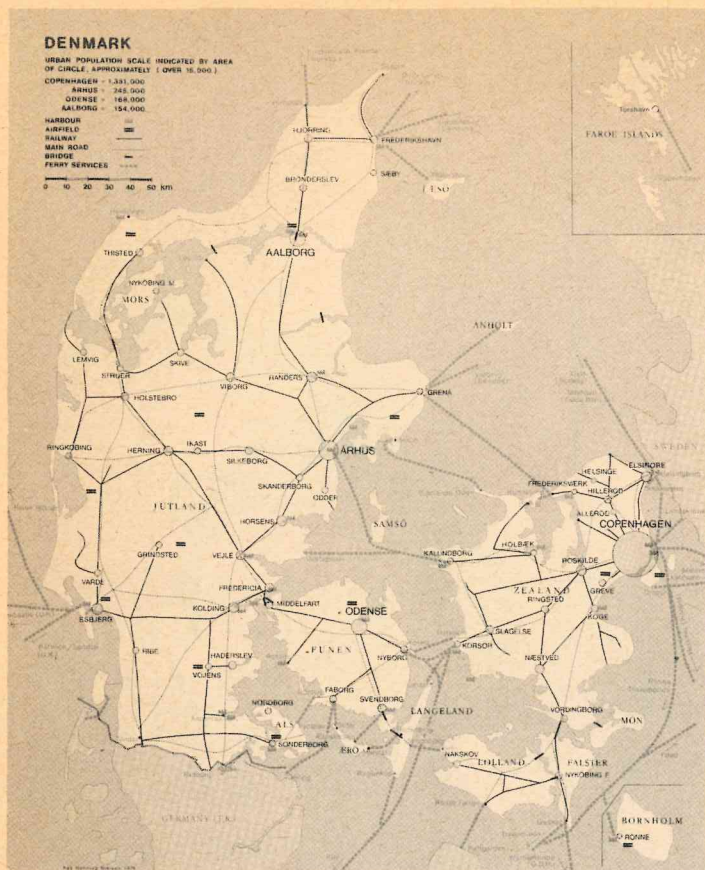
Isen vil vi ikke forfølge nærmere, selvom den er et eksempel på en oplagt overtrædelse. Lakridskuglerne vil få et mindre efterspil i forbindelse med det kærlighedsforhold, der eksisterer mellem FDB og NOAH. Smørret vil blive genstand for en nærmere efterforskning. Det er jo interessant, at denne dagligvare overhovedet ikke er deklareret — og gult ser det ud, selv om vinteren.

Levnedsmiddelgruppen har iøvrigt nok at gøre med at holde de tidligere anlagte sager kørende. Kort fortalt går bestræbelserne ud på at dokumentere, hvordan systemet fungerer på levnedsmiddelkontrolområdet. **DET FUNGERER IKKE TIL FORDEL FOR FORBRUGERNE.**

Det vender vi tilbage til, når et sikkert mønster har tegnet sig.

**Levnedsmiddelgruppen**





**HANDELSBANKEN HJÆLPER VORE UDENLANDSKE INVESTORER. MED AT PLANLÆGGE.**

Handelsbanken har udgivet en vejledning i hvordan udenlandske investorer kan slå sig op i Danmark »Setting up in Denmark«.

Handelsbankens og dermed erhvervslivets Danmarks-kort er præsenteret ovenfor, vi opfordrer til at studere det nøjere.

Vi kan se at bl.a. den ellers ubetydelige by Odder er med blandt erhvervslivets top tres byer. Det skyldes at der har været tale om at placere et atomkraftværk i Odder.

Af de nyttige oplysninger der kan hentes i den engelsksprogede publikation kan nævnes: Vejledning i dannelse af aktieselskaber, anpartsselskaber og interessentskaber. Gennemsnitslønninger for kvinder og mænd (ligelønnen berører ikke gennemsnittet, da kvinder laver det mest ukvalificerede arbejde) i hovedstaden og provinsen. Karakteristik af vores arbejdsstyrkes færdigheder som de har i kraft af det dyre uddannelsessystem.

Den kvindelige og mandlige arbejdsstyrkes årlige fravær fra arbejde i hovedstaden og provinsen.

Om opnåelse af egnsudviklingsstøtte.

Pjecen, der faktisk indeholder mange tankevækkende oplysninger, kan rekvireres ved henvendelse til: Handelsbankens økonomiske afdeling, Holmens Kanal 2, 1091 Kbh. K.

# Anmeldelse

Dag for dag står Danmarks lejere i stadig højere grad med ryggen mod muren. Nybyggeriet går ned. Ejerlejligheder i tusindvis hugger ind mod den gamle boligmasse. Der bliver stadig færre udlejningsboliger tilbage til den voksende lejerbefolkning. Og de boliger, der bliver tilbage, præges mere og mere af rystende lejeforhøjelser, af fupmoderniseringer, der ikke forøger boligens værdi, — og hele den manglende saining og byfornyelse.

Ved de mest makabre boligforlig har Socialdemokratiet hjulpet af de borgerlige skridt for skridt afskaffet den sociale boligpolitik og lejerbeskyttelse, de selv havde været med til i generationer at opbygge. Lejerne føler sig, og er blevet, jaget vildt. Optrækning af husleje er blevet en slags legaliseret tyveri. Hvad der ses af, at en tilfældig udlejer af én eneste københavnsk opgang nu på ét år kan stikke over 100.000 kr. ekstra i lommen ved at udleje denne opgang, der i forvejen er betalt af lejerne mange gange via huslejen.

Til forsvar af deres bolig har lejerne i disse sidste år organiseret aktioner af mange slags. Og af forskellig effekt, som Ole Bidsted så klart skildrer i denne artikelsamling, udgivet af forlaget Beboertryk.

Slumstormere, boligaktioner, lejerforeninger, huslejeboycot, fastfrysning af huslejen var nogle af metoderne. Kamp imod udlejernes voldsmetoder.

Kamp imod kommunens sløvhed og ejervenlighed.

## BEBOERAKTION TAKTIK OG STRATEGI



Kamp imod statsmagtens magtfordrejning og ensidige lovmageri. Kamp imod myndigheder, imod domstole. De mange, der har ret, kæmper imod de få, der sidder på uretten, — men med magten.

Køb denne pjeces. Den er hurtigt læst. Brug den som våben.  
**Eigil Poulsen**

Beboeraktion, taktik og strategi  
 Ole Bidsted  
 Forlaget Beboertryk  
 Pris kr. 10,-  
 Fås bl.a. gennem NOAH.

# Abonnement

KÆRE IKKE-ABONNENT

HUSK :



Bli abonnent. Det kan du gøre ved at indbetale kr. 45,- på giro 5 56 00 39 til NOAH, Rådhusstræde 13, 1466 K. Husk at mærke talon til modtager »NOAH 47-54«.

Du kan også starte fra nr. 49 ved at indbetale kr. 33,-. Husk da at mærke: »NOAH 49-54«.

NOAH-bladet udkommer ca. hver 6. uge.

KÆRE ABONNENT

Dette NOAH-blad er nr. 2 i den nye abonnementserie NOAH 47-54. Abonnementet koster som bekendt kr. 45,- for de 8 numre.

Hvis du ikke har betalt endnu og ikke skynder dig med at betale, er dette det sidste nummer du modtager. Vi har da været så flinke at levere nr. 47 og 48 gratis, med mindre du indbetaler kr. 12,- for dem.

Hvis du stadig vil være abonnent, og endnu ikke har betalt, så skyld dig at betale kr. 45,- til giro 5 56 00 39, NOAH, Rådhusstræde 13, 1466 K. Se evt. efter om du stadig har girokortet, som var indlagt i NOAH 46 (den med spegepølsen udenpå).

Vi afmelder nemlig alle, som ikke har betalt inden nr. 49 udkommer. Samtidig går vi over til et nyt distributions-system gennem Avispostkontoret, således at modtagerens navn og adresse bliver stemplet på bagsiden af bladet.

bliv aktivi  
i  
NOAH

花  
米  
女

K...

5  
7  
18  
17

