

9. februar 2018

Til:
DVS' Medlemmer

MEDDELELSE NR. 2018 – 1

Generalforsamling og efterfølgende foredrag om trafikplanlægningen i Danmark

1. Generalforsamling 2018

Herved indkaldes til

ordinær generalforsamling 2018
onsdag den 28. februar 2018 kl. 14:40

i

Vejdirektoratet, Havnegade 27, København K.
(bemærk ændret indgang i forhold til tidligere år)

Dagsorden:

1. Valg af dirigent

2. Beretning om selskabets virksomhed i det forløbne år og godkendelse af beretning
Bestyrelsens beretning for 2017 eftersendes.

3. Aflæggelse og godkendelse af regnskab for det forløbne år
Revideret regnskab for 2017 fremlægges på generalforsamlingen.

4. Aktivitetsforslag med tilhørende budget for indeværende år, herunder fastsættelse af kontingentsatser

Forslag til medlemsarrangementer for 2018 vil blive forelagt på generalforsamlingen.
Forslag til budget 2018 fremlægges på generalforsamlingen.

5. Valg af medlemmer til selskabets bestyrelse

Alle medlemmer af bestyrelsen er valgt eller udpeget for 2 år ved generalforsamlingen i 2016.

Generalforsamlingsvalgte:

Direktør Carl Steen Berggreen (modtager ikke genvalg)

Civilingeniør Per Clausen (modtager ikke genvalg)

Dr.phil. Karl-Erik Frandsen (modtager ikke genvalg)

Cand.mag. Michael Hertz

Civilingeniør Knud Grøndahl Mortensen

Oberst Per Winther

Cand. phil. Jørgen Burchardt

Kontorchef Bo Tarp, formand.

Oplysning om institutions- og organisationsudpegede vil foreligge på generalforsamlingen.

6. Valg af formand

Bestyrelsen foreslår genvalg af den nuværende formand, kontorchef Bo Tarp.

8. Valg af revisor

9. Forslag fra medlemmer

Der er ikke indkommet forslag fra medlemmer (fristen er 10 dage før generalforsamlingen).

10. Eventuelt

Tilmelding til generalforsamlingen bedes foretaget senest lørdag den **24. februar 2018** på tilmeldingsblanket på http://www.vejhistorie.dk/begivenhed/dvs-generalforsamling-2018?instance_id=33 (del af DVS's hjemmeside). Alternativt på dvs@vejhistorie.dk

2. Foredrag

Efter generalforsamlingen vil arkivar ph.d. Steffen Elmer Jørgensen holde et foredrag om trafikplanlægningen i Danmark med overskriften:

Trafikplanlægning mellem enkeltprojekter og perspektivplaner Et vue fra det første hovedlandevejsprojekt til nutidens trafikscenarier

Lige fra den tidlige oplysningstid har danske regeringer og den danske centralforvaltning, især når nye transportformer bød sig til, forsøgt at planlægge den danske infrastruktur til gavn for mobiliteten i landet og ikke mindst nationaløkonomien. Foredraget tager et hurtigt vue over planlægningen af det første hovedlandevejsprojekt og det danske primære og sekundære jernbanenet. Her fra skrider det frem til 1930'erne, hvor DSB planlagde flere grundlæggende nye tiltag som S-banerne, lyntogene og de store broer, men hvor bilen tegnede sig som en påtrængende faktor. De store ingeniørfirmaer ville gerne gå i krig med motorveje og sund- og bæltforbindelser og fremlagde et stort nationalt vej- og broprojekt i 1936 og 37. Efter krigen fik vejplanlægningen de første 10-15 år en lokal og regional orientering, medens DSB og privatbanerne kunne imødesee krav om besparelser og nedlæggelser. Da Det Økonomiske Sekretariat i 1954 analyserede Ministeriet for offentlige Arbejders aktiviteter, så det behovet for en omfattende udbygning af Danmarks infrastruktur. Der var mange planer, men ingen plan for prioriteringerne. Sekretariatets leder, Erik Ib Schmidt, fik i 1955 nedsat Det Trafikøkonomiske Udvalg, der skulle udarbejde en prioriteret plan for trafikinvesteringerne i Danmark 20 år frem, det blev fra 1961 til 1980. Sammen med et vejplanarbejde, som blev iværksat ved vejloven af 1957, var planen med til at fremme projektet Det store H. Planen blev ikke ved offentliggørelsen i 1961, som det var hensigten, vedtaget af Folketinget. Vejplanarbejdet førte heller ikke til en national vejplan. Man må konstatere, at de store planer mere eller mindre forliste. Det er dog tesen, at disse og andre planer havde skabt masterplaner, som lå bag den stykvis og opdelt realisering af de store trafikprojekter i 1960'erne og 70'erne. Et yderligere grundskud fik plantækningen, da Vesteuropa blev ramt af olie- og energikrisen i 1973. Nu lød regeringspolitikken på begrænsning af vejudbygningen og satsning på kollektiv trafik, ikke mindst togtrafik. Da krisen var lettet i 1980'erne, fortsattes planerne fra 1960'erne og både Storebælt- og Øresundsforbindelserne kunne vedtages. Hvordan var det muligt at vende pessimismen til så megen aktivitet? Efter Det store H's afslutning føjedes Vendsysselmotorvejene og Esbjergmotorvejen og andre anlæg til efter mere gammeldags politiske spil. Er den langsigtede og nationale trafikplanlægning vejet for noget-for-noget-politik og regionale ambitioner?

Venlig hilsen

Bo Tarp
Formand for DVS

Dansk Vejhistorisk Selskab c/o Vejdirektoratet, Havnegade 27, 1058 København K.
E-mail: dvs@vejhistorie.dk Web: www.vejhistorie.dk