

Mulighederne for indgreb i produktionsprocessen, eksemplificeret gennem genstandsområdet fysisk planlægning

Miljøplanlæggerstudiekredsen

Brandt, Jesper

Publication date:
1974

Document Version
Tidlig version også kaldet pre-print

Citation for published version (APA):
Brandt, J. (1974). *Mulighederne for indgreb i produktionsprocessen, eksemplificeret gennem genstandsområdet fysisk planlægning*: Miljøplanlæggerstudiekredsen. Roskilde Universitet.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain.
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact rucforsk@ruc.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

MILJØPLANLÆGGERSTUDIETKREDSSENMulighederne for indgreb i produktionsprocessen. Eksemplificeret gennem genstandsområdet fysisk planlægning

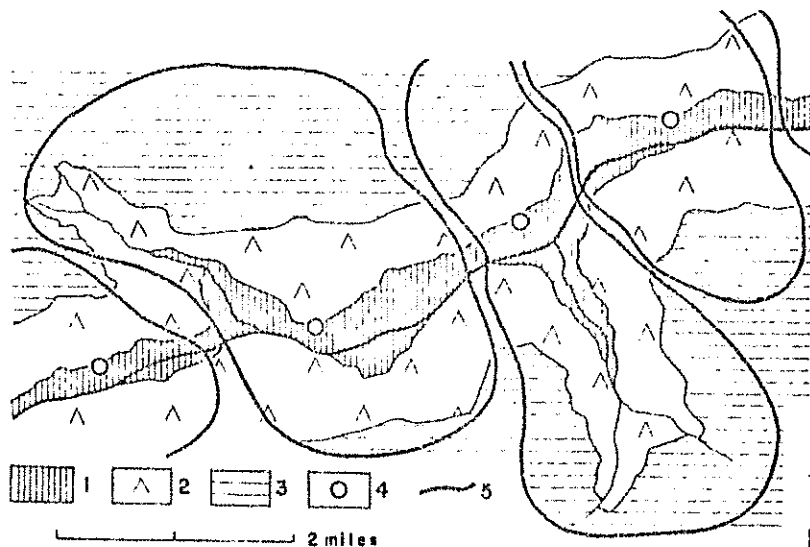
Resumé af indlæg fredag d. 15/3 og tirsdag d. 22/3.

Fysisk planlægning omfatter mange ting. Ofte deler man den op i Sektorplanlægning, omfattende f.eks. kloakrammeplanlægning, skoleplanlægning, vejplanlægning og fredningsplanlægning, og Områdeplanlægning, omfattende bl.a. partielle byplaner (byplanvedtægter), dispositionsplaner, byudviklingsplaner, egnspanlægning og landsplanlægning. Vi skal i det følgende koncentrere os om områdeplanlægningen, eller den regionale planlægning.

Homogene og funktionelle regioner

Først nogle principielle betragtninger over regionsbegrebet:

Man skelner primært mellem homogene (formale) og funktionelle (herunder nodale) regioner. Nedenfor er vist et eksempel på, hvorledes funktionelle og homogene regioner ikke er sammenfaldende.



59 - COMPARISON OF FORMAL and functional structures. Legend: (1) grass and crop fields in the valley bottom; (2) forests; (3) pastures and unused lands at higher altitudes; (4) villages; (5) boundaries of the functional areas of villages. The map does not represent any actual case, but the kind of arrangement illustrated here is typical of many mountain valleys. Note that the formal and functional structures do not coincide. The formal structure consists more or less of an altitudinal arrangement of land use zones parallel to the longitudinal axis of the valley. The functional area of a village, on the other hand, stretches across the valley and its longitudinal axis is at right angles to the valley axis. The arrangement is therefore rather that of a cellular chain.

Territorialstrukturen hænger sammen med arbejdsdelingen. I den tidligere feudalisme var der ingen arbejdsdeling i den samfundsmæssige produktionsproces (bortset fra den køns- og aldersbetingede arbejdsdeling), og dermed heller ikke nogen arbejdsdeling i rummet:

"I naturalhusholdningen består samfundet af en masse homogene økonomiske enheder (patriarkalske bondefamilier, primitive byfællesskaber, feudale godser) og hver af disse enheder udførte alle slags produktivt arbejde, fra udvindingen af de forskellige råstoffer til deres forarbejdning til forbrug" (Lenin, Werke, Bd.III, s.25)

Vel var der 'byer', og vel var der et administrativt hieraki af regioner (departementer, len), der samlede større områder i statsdannelser, men dette spillede økonomisk ingen speciel rolle:

"En parcel, én bonde, én familie; ved siden af en anden parcel, en anden bonde, en anden familie. En masse af dem udgør en landsby, en samling landsbyer udgør et departement. Således bliver størstedelen af den franske nation dannet gennem simpel addition af ligebevænte størrelser, nogen lunde på samme måde som en sæk kartofler udgør en kartoffelsæk." (Marx, cit. fra Schmidt-Renner, s.98)

Udviklingen af den kapitalistiske produktionsmåde viser sig i udviklingen af virksomhedsejerens frie rådighed over sin kapital og dermed også over den dertil svarende menneskelige arbejdskraft, der på sin side også er blevet juridisk og økonomisk "fri":

- 1) Gennem bondefrigørelsen fritages bønderne for livegenskab og hoveri og bliver dermed mobile og anvendelige for den kapitalistiske produktion.
- 2) Gennem næringsfriheden, laugenes ophævelse, frigøres de efterhånden udviklede serviceerhverv for kapitalen (disse serviceerhverv fandtes også indenfor landsbyfællesskabet som arbejdspecialisering - ligesom arbejdsdeling mellem kønnene - men ikke som vareproduktion).
- 3) Produktionsmidlerne (herunder jord) bliver handelsobjekter.
- 4) Grunde og jord antager vareform
- 5) Gennem udviklingen af transportmidlerne gøres kapitalanlæg og arbejdskraft territorielt set mere disponible. Dette kan også udtrykkes, som at afstanden, opfattet som en naturmæssig barriere for den samfundsmæssige produktion, målt i transporttid eller omkostninger mindskes. Heri ligger denne udviklings progressive karakter. Men fra kapitalens synspunkt ligger det værdifulde i dels

at omslagstiden nedsættes, dels at hele transportområdet gøres til genstand for kapitalens valoriseringstrang.

Hele denne udvikling foregår særdeles ujævnt, såvel strukturelt som territorielt. Men resultatet bliver under alle omstændigheder at kapitalen herigennem i større og større udstrækning bliver i stand til at søge den mest profitable produktionssfære i territoriet, og flytte sine produktionsvirksomheder efter de bedste anlægsmuligheder.

Det er værd at understrege, at denne proces foregår spontant, samfundsmæssigt planløst: Kapitalens vandring mellem forskellige produktionslokaliteter er blot ét udtryk for, at den bestandige udglatning af de ujævnheder i profitraten, der finder sted i de forskellige produktionssfærer, også er stedsbestemt.

Sagt på en anden måde: Der eksisterer stedligt-områdemæssigt forskellige profitrater. De er opstået af stedligt-områdemæssige forskellige realisationsbetingelser for kapitalen. Da den frie kapital strømmer mod den gunstigste anlægssfære betyder det økonomisk-geografisk, at den konkret strømmer til det mest profitable sted og konkurrerer om bosættelse i disse områder. Derved opstår der i disse byer en koncentration af kapital og derved en rumlig agglomeration af virksomheder og bebyggelse. Omvendt viser der sig en spredning af virksomheder og bebyggelse i andre områder (udvikling af udkantsområder).

Vi kan altså generelt konkludere, at i og med at det kapitalistiske foretagende er befriet fra feudalsystemets lokale produktions-skranker, så bliver det samtidigt territorielt set bundet gennem gennemsnitsprofitens almene skranke.

Denne skranke viser sig altså gennem

- 1) En generel agglomerationstendens.
- 2) En arbejdsdeling mellem forskellige områder.

(På dette sted blev givet et kort metodisk indslag om, hvorledes man kan måle graden af geografisk agglomeration samt graden af regional arbejdsdeling. Se f.eks. Garner: Models of Urban Geography and Settlement Location, Kap.9 i Chorley and Haggett)

Betragtet rumligt, synes den kapitalistiske agglomeration tilsyneladende kun at adskille sig kvantitativt fra agglomerationen under feudalismen, men denne overgang til kapitalisme bliver først tydelig, når den ses i sammenhæng med udviklingen i kommunikationsmidlerne: Den regionale arbejdsdeling tvinger uafhængige områder

ind i én nation, én regering, én lov, én national klasse, én toldgrænse, dvs. i et nationalt produktions-, cirkulations-, konsumptions- og besætningsterritorium. Nationen er fra at være en mulighed under feudalismen blevet til virkelighed under kapitalismen. Men ikke endegyldigt: Den bærer i sin egen kapitalistiske opbygning kimen til sin egen tilintetgørelse gennem udviklingen af den internationale kapitalistiske arbejdsdeling:

"Kapitalen stræber ifølge sin natur ud over enhver rumlig skranke. Skabelsen af bytningens fysiske betingelser - kommunikations- og transportmidler - bliver således til en nødvendighed for den i en helt anden størrelsesorden."
(Marx:Grundrisse, s.423)

Nogle borgerlige lokaliseringsteorier

De lokaliseringsmæssige aspekter af udviklingen fra feudalisme til kapitalisme afspejler sig i udviklingen af de borgerlige lokaliseringsteorier:

Von Thünen udgav sin "Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie" i 1826. Hans udgangspunkt var, hvorledes han på den mest profitable måde kunne drive sit landsæde Tellow, beliggende nær Handelsbyen Rostock. Hans lokaliseringmodel gik i sin idealiserede udgave ud fra at man havde én central by beliggende på en homogen flade (dvs. ensartet bonitet), isoleret fra omverdenen, hvor transportomkostningerne til byen er proportionale med afstanden og vægten af de transporterede varer. For den produktion, der skal levere produkter til byen, vil en central placering være en fordel, fordi transportomkostningerne bliver minimeret. Jordrenten er derfor høj ved centret og faldende med afstanden fra centret, mens transportomkostningerne omvendt stiger. Jordrenten (R) bliver

$$R = (P_1 - C_1) \cdot Y_1 - Y_1 \cdot f \cdot k \quad \text{hvor}$$

P_1 er markedsprisen pr vareenhed af varen 1

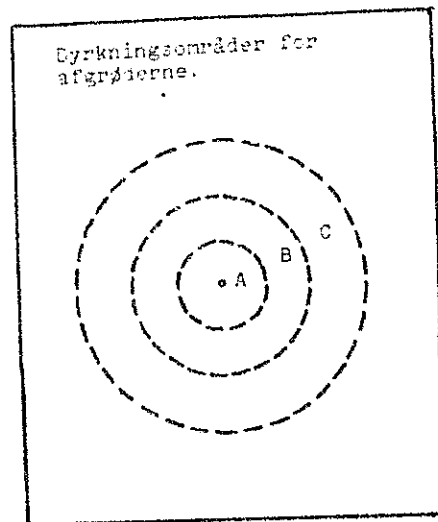
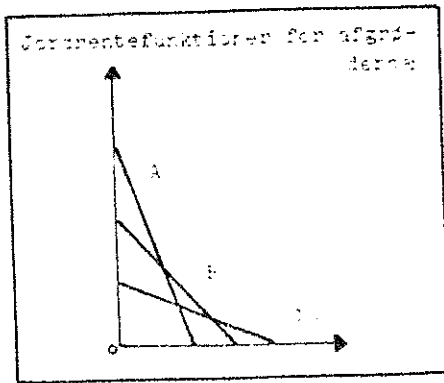
C_1 er produktionsprisen pr vareenhed af varen 1

Y_1 er den producerede mængde pr arealenhed af varen 1

f er transportprisen pr. afstandsenhed pr vægtenhed

k er afstanden fra produktionsstedet til den centrale by.

På grund af forskelle i P , C og Y for forskellige varer vil den i øvrigt lineære jordrentefunktion have et forskelligt udseende for forskellige varer. Funktionen for 3 forskellige varer kan f.eks. se ud som vist på figuren s. 6 øverst til venstre. Til højre herfor er vist den dertil svarende zonerings af produktionen. Von thünen op-



stillede en række forskellige produktionszoner, hvoraf de vigtigste var følgende, set fra centret (foruden byerhvervene, industrien og handelen):

- 1) Intensivt landbrug, grøntsager, gartneri.
- 2) Skov (til brændsel i byen - vanskeligt at transportere)
- 3) Forskellige, fra mindre til mere ekstensive kornproducerende zoner.
- 4) Græsningssområder.

Modellen bærer præg af at være opstillet under feudalismen, hvor jordejendom spiller en afgørende rolle. I dag holder forudsætningerne slet ikke (det skulle da lige være forudsætningen om ensartet bonitet!). Imidlertid er modellen (som Von Thünen da også i sin tid i høj grad fremlagde som en analysemetode) blevet anvendt i 'megastørrelse' (øst-USA og Vest-Europa).

Alfred Weber opstillede i 1909 sin teori for en virksomheds optimale lokaliseringsvalg mellem og indenfor forskellige regioner. Weber opererede med følgende deludgifter i forbindelse med produktionen:

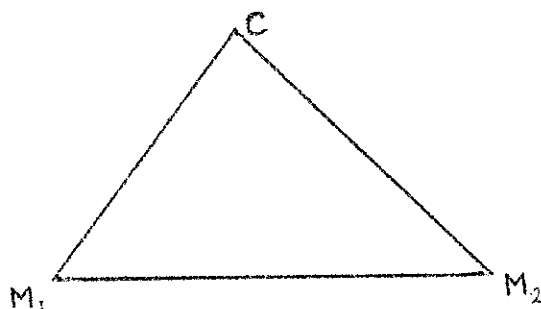
1. grund (jordrente)
2. bygninger, maskiner og andet fast kapital
3. råmaterialer, brændsel og elkraft
4. arbejdskraft
5. transport
6. rente af lånt kapital
7. den faste kapital's brugsværdifald

Ved lokaliseringsfaktorer forstår Weber økonomiske fordele, som kan opnås ved en bestemt lokalisering.

Vi vil her indskrænke os til kun at se på den ene gruppe af lokaliseringsfaktorer, som Weber opstiller, nemlig de regionale, og blandt disse kun de, som direkte eller indirekte kan henregnes som transportomkostninger (således har f.eks. ændringer i prisen på en råvare fra virksomhedens synspunkt samme effekt som en ændring i transportafstanden og kan derfor betragtes ud fra et transportomkostningssynspunkt).

Antag, at en virksomhed kun producerer én vare, og at den afsætter hele sin produktion i et eneste punkt, kaldet konsumtionspunktet (C).

Webers lokaliserings trekant:



Virksomheden anvender i sin produktion to råvarer M_1 og M_2 , som findes to forskellige steder som ikke er sammenfaldende med produktionsstedet.

Antag endelig at lokaliserings trekanten C, M_1 , M_2 ikke indeholder tekniske eller naturmæssige hindringer for, at den transportøkonomisk gunstigste lokalisering kan gennemføres.

Virksomhedens transportøkonomisk bedste lokalisering vil under disse forudsætninger ligge indenfor lokaliserings trekanten netop der, hvor transportomkostningerne er minimale. Nærmere bestemt kan man sige vedrørende råvarerne at:

1. Jo større vægttab råvarerne har i produktionsprocessen, desto større er råvarekildens tiltrækningskraft - desto nærmere bør virksomheden lokalisere sig ved denne. På denne måde slipper virksomheden for at betale transportomkostninger for den del af råvarerne, som "går op i røg".
2. Jo tungere råvaren er, desto større er råvarens tiltrækningskraft.
3. Jo dyrere transportform, der må anvendes ved udnyttelse af råvarekilden, desto større tiltrækningskraft - desto større transportomkostningsbesparelser kan der opnås gennem lokalisering i kildens nærhed.
4. Desuden beror den enkelte råvares tiltrækningskraft givetvis af dens andel af den totale råvarevægt.

- og vedrørende det færdige produkt, at:

1. Jo mindre transportresistent (holdbarhed m.m.) produktet er, desto større bliver konsumtionspunktets tiltrækningskraft.
- 2+3. Tilsvarende som for råvarerne gælder det, at jo tungere det færdige produkt er og jo dyrere transportformen er for dette, desto større tiltrækningskraft har konsumtionspunktet.

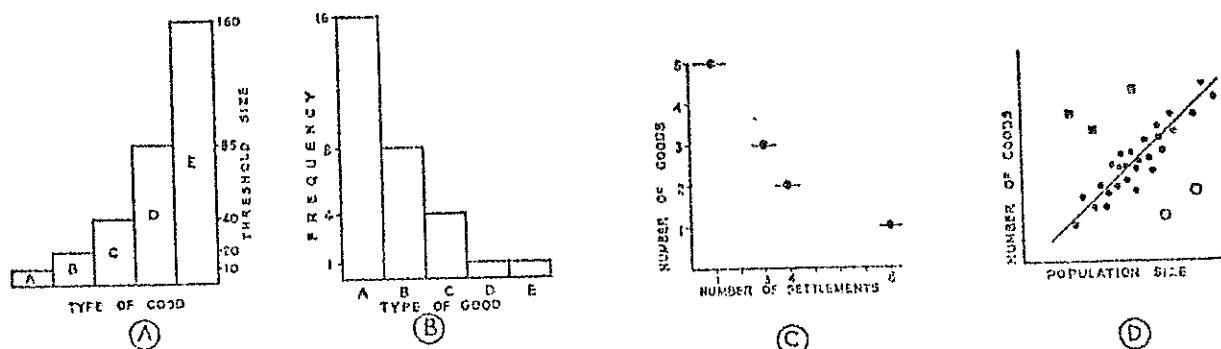
Vi har ovenfor kun berørt transportomkostningernes betydning i Webers teori. En vigtig anden faktor, "agglomerationskraften" symboliserer alle de økonomiske fordele som en virksomhed kan opnå ved at lokalisere sig i et område, hvor der eksisterer en geografisk koncentration af andre virksomheder, arbejdskraft m.m.

(Beskrivelsen af Webers teori er hentet fra "Byudvikling og Byfornyelse")

Det er karakteristisk, at Webers teori fremkommer i industrikapitalismens opblomstringsperiode og den tidlige monopolkapitalisme, hvor industriens udvikling er den vigtigste kilde til kapitalens vækst, og hvor statens regulerende indgreb endnu er af forholdsvis beskedne karakter.

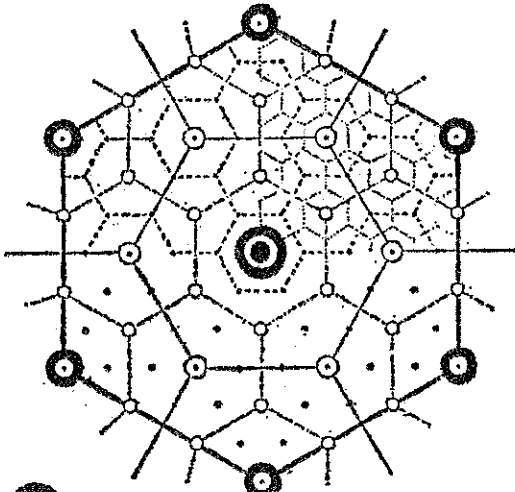
Christaller (1933) og Lösch (1940). Med udviklingen af monopolkapitalismen og den industrielle masseproduktion viser kapitalismens indre modsætninger sig ikke mindst i kriserne. Disses rensende virkning for systemet viser sig også i lokaliseringen, idet de medvirker til at øge den territorielle mobilitet. Men kriserne har også en anden **virkning** idet de øger interessen omkring afsætningsfæren. Samme virkning har den eliminerende af priskonkurrencen, der følger med udviklingen af monopolkapitalismen. Konkurrence på produktfornyelse, design og marketing snarere end på prisen betyder at lokaliseringen i højere grad bliver et spørgsmål om optimale afsætningsmuligheder end om minimale omkostninger. Dette må vel betragtes som den egentlige baggrund for at der efter krigen, og med rødder tilbage til 30'erne, udviklede sig den såkaldte service-center-teori (central-place-theory), godt gemt væk bag den borgerlige grænsenytte-teori, hvorefter efterspørgslen som den uafhængige variable 'bestemmer' udbuddet af varer:

Al ikke-landbrugsmæssig produktion tænkes at være koncentreret i centre, hvis dannelse er betinget af deres funktion som servicecentre for en spredt landbefolkning. Imidlertid kræver forskellige funktioner et forskelligt befolkningsunderlag: en bager kræver måske 10 husstande, en købmand 20, en trikotageforretning 40, en herreekviperingsforretning 85 og en fiskeforretning 160 (disse er valgt rent arbitrært. For at minimere afstanden til kunderne vil funktionerne lægge sig spredt. Er landbrugsbefolkningen jævnt fordelt og er



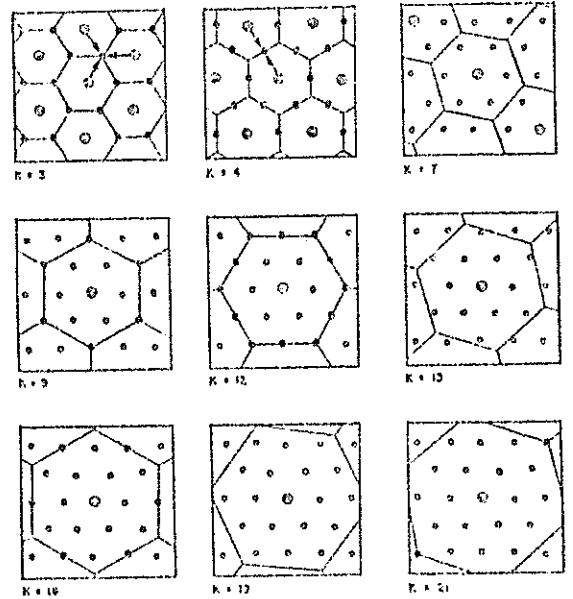
9.13 Threshold sizes for five functions (A), number of each type of function (B), size and number of settlements (C) and the simplified relationship of number of functions to size of settlement (D).

transportmulighederne lige gode i alle retninger vil den 'tætteste pakning' af funktioner vise sig i fremkomsten af heksagonale oplande. Af transportmæssige årsager vil funktioner med højere terskelværdier lægge sig hvor der i forvejen er placeret funktioner. Vi får da et hieraki af servicecentre. Som det fremgår af figurerne nedenfor, har disse ideer givet ophav til mange uhyre snedige geometriske overvejelser.

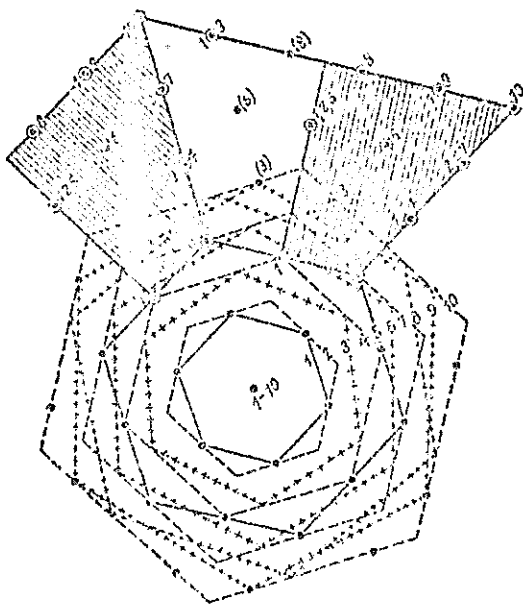


- G-ort (Gaustadt)
- B-ort (Bezirkstadt)
- K-ort (Kreisstadt)
- A-ort (Amtsort)
- M-ort (Marktort)

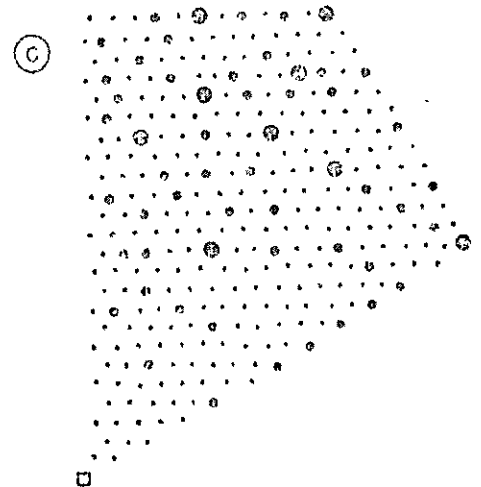
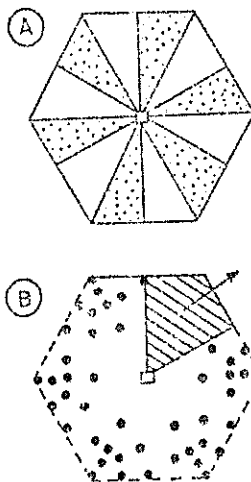
Fig. 18. Del av ett schematiskt, regelbundet centralort-system. I fig. har G-orterna den högsta centraliteten. M-orterna den lägsta. M-orter med omland, punkterade linjer, är markerade endast i en del av figuren. (Walter Christaller, Die zentralen Orte in Süddeutschland. Jena 1933.)



9.5 Nine smallest hexagonal trade areas in a Löschian landscape (Source: Haggett, 1965, p. 119. After Lösch, 1954, p. 118).



9.6 Ten smallest hexagons superimposed over a common central point. The shaded sectors contain many centres. Single points represent original settlements; numbers beside encircled points indicate the size of trade areas (Source: Lösch, 1954, p. 118).



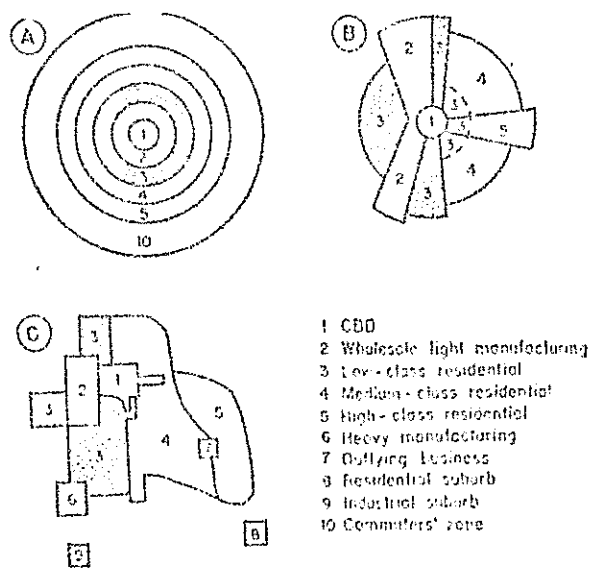
9.8 Alternating city-rich and city-poor sectors (A), distribution of large cities (B), and pattern of settlement within one sector (C) (Source: Haggett, 1965, p. 1-3. After Lösch, 1954, p. 127).

Central place-teorien vender tingene på hovedet og skjuler ganske den kendsgerning, at der sker en indkomstoverførsel fra land til by, men modellen er praktisk anvendelig. Den er et væsentligt fundament i al moderne byplanlægning.

Herefter blev kort gennemgået et par bymodeller. De vil ikke blive resumeret her. Figuren til

højre kan måske støtte hukommelsen. A er Burgess model (1925) som han anvendte på Chicago. Interessens for Chicago og andre storbyer var koncentreret om ønsket om at kunne 'forklare' storby-slumproblemerne: arbejderne var territorielt set kommet i klemme i deres ghettoer. En klemme mellem stigende jordrente i centrum og øgede transportomkostninger ved at bo længere ude (udtrykt meget forsimplet).

Modellen dækker over det centrale, nemlig at koncentration og centralisation medfører en rumlig koncentration af proletariatet, og dermed forøger dets mulighed for at organisere sig og skabe en territorielt funderet solidaritet.



- 1 CBD
- 2 Wholesale light manufacturing
- 3 Low-class residential
- 4 Medium-class residential
- 5 High-class residential
- 6 Heavy manufacturing
- 7 Outlying business
- 8 Residential suburb
- 9 Industrial suburb
- 10 Commuters' zone

9.22 Concentric (A) sector (B), and multiple nuclei (C) models of urban structure (Source: Hays et al., 1965, p. 178)

Territorialstrukturen under monopolkapitalismen, og mulighederne for planlægning

En systematisering af territorialstrukturen under monopolkapitalismen er uhyre vanskelig at foretage. Schmidt-Kenner opstiller følgende områdetyper:

A Virksomhedsområde	a) virksomheden
	b) virksomhedsgruppen
<hr/>	
B Det kommunale område	c) bebyggelsen
	c ₁) stor-bebyggelsen
<hr/>	
C Det regionale område	d) økonomiområdet
	e) økonomiprovinser
<hr/>	
D Det nationale område	f) det nationale økonomiområde
<hr/>	
E Det overnationale område	g) det overnationale økonomiområde
	h) verdens-økonomiområdet
<hr/>	

Skemaet må betragtes med allerstørste forsigtighed. Grænserne mellem de enkelte niveauer og underopdelinger er i realiteten stærkt fyldende.

Vi vil i det følgende indskænke os til at se på planlægningsmulighederne indenfor A og B.

Om trin A skriver Schmidt-Reuner:

"På trin a) er et rationelt håndterligt ordensprincip stadig synligt (...). Sædvanligvis bliver nemlig den stedlige og rumlige organisation af arbejdspladser, værksteder, afdelinger, værkstedshaller o.s.v. behandlet indenfor virksomheden selv, og den underlægges lovmæssighederne for produktionens teknologiske processer. Dette tilhører økonomiseringen af den kapitalistiske bedrift og bliver til sidst gennem kravene til kapitalistisk rentabilitet inddraget til gunst for den kapitalistiske maksimalprofit.

Men hvad angår lokaliseringen af det samlede virksomhedsmæssige lokaliseringskompleks (trin a), det vil sige dets helhedskonomsik rigtige indplacering i det samlede territoriale system i et lands monopolkapitalistiske økonomi, så mangler der hertil den effektive mulighed, skønt det ikke skorter på hypoteser og også praktiske forsøg herpå" (s. 121)

Under konkurrencekapitalismen sker der en for den private arbejdsgiver tilsyneladende optimering af lokaliseringen. Men med den stigende monopolisering indenfor økonomien, og navnlig på grund af den stadige forøgelse af størrelsen af bedriftsanlæggene, bliver der også en tendens til at fastlåse bedriften til den lokalisering, der nu engang er valgt.

Men samtidig har monopolerne gennem deres kapitalmæssige overmagt mulighed for at okkupere de grunde, de anser for de gunstigste for dem.

Der består imidlertid en konkurrencekamp mellem monopolerne og de mest profitable grunde. Dette fremmer anarkiet indenfor lokaliseringen.

Udbygningen af den olieforarbejdende industri i Vest-Fyskland blev her gennemgået som eksempel på en sådan 'anarkistisk' lokalisering af en virksomhed. Her skal blot resumeres følgende:

Indtil begyndelsen af 1960'erne var næsten hele Vest-Fysklands olieforarbejdende industri koncentreret til den nordlige og nordvestlige del af landet. Selv om der i Sydtysskland og de tilstødende områder (Schweitz og Østrig) var et stort og stigende marked, og selv om landdagen i Bayern på alle mulige måder prøvede at trække olieselskaberne til, var ingen af monopolerne interesserede, for ENI®

(det statsejede italienske olieselskab) tilbød at opføre et raffinaderi med olielevering gennem en ledning fra Genova:

"Dette var stikordet for de amerikanske og engelske olie-monopoler, som allerede i begyndelsen af 1960 erklærede, at herefter ville de kun opføre nye raffinaderier i Bayern. Samtidig forsøgte de på alle mulige måder at forhindre det italienske projekt: forsøg på at stoppe olieledningsprojektet, forsøg på o køb af aktiemajoriteten og forsøg på at få ENI til at slutte sig til en alternativ olieledning, Venedig-München, som de nu overvejede at oprette. Det lykkedes dog ikke. (...) De engelske og amerikanske oliekoncerner forsøgte herefter at bremse ENI gennem en bagvaskelseskampagne (med f.eks. advarsler om "kommunistisk infiltration") men uden held. Herefter forsøgte de at påvirke de implicerede schweiziske og østrigske myndigheder til at afslå tilladelse til olieprojektet. Desuden startede også fra tysk side en kampagne mod olieledningen, fordi den var projekteret til at løbe igennem Bodensøen ("Red Bodensøen"). Endelig oprettedes en kommission, der skulle opstille specielle (ekstraordinære) sikkerhedsforanstaltninger, ENI skulle opfylde! (Pruskil, s. 109 f. Dansk resumé).

Ledningen blev dog færdig i 1966 efter 2 års forsinkelse, på trods af den uegen bomspond: Men det stykke, der ligger på vesttysk grund, kom på grund af alle de ekstra sikkerhedsforholdsregler til at andrage 73 % af de samlede etableringsudgifter.

Om den bayerske landdags rolle skriver Pruskil:

"Uden ENI's initiativ var der sikkert ikke i dag udviklet en olieindustri i Bayern, men efter at også de store engelske og amerikanske selskaber var begyndt at etablere raffinaderier i området, mistede den bayerske regering helt interessen for ENI og bidrog aktivt til at besværliggøre realiseringen af selskabets projekter (ved at trække finansieringstilfald tilbage, ved at opstille ekstraordinære sikkerhedskrav og ved at sætte skadende rygter igang).

Det samlede resultat viste sig ved at de bayerske raffinaderier på grund af kampen mellem monopolerne udviser den største forskel mellem produktionskapacitet og faktisk udnyttelse der kan noteres på tyske raffinaderier: i 1966 kun 69 % (BP's endda kun 50 %).

Pruskil konkluderer hele affæren således:

"Ingolstadt (der blev valgt som centrum for olieindustrien, JD) udgør et skoleeksempel på overensstemmelse mellem lokaliseringskrav og -betingelser i det statsmonopolkapitalistiske Vesttyskland. Ingolstadt ligger i det bayriske jernbaneknudepunkt mellem industricentret Nürnberg, landshovedstaden München og byerne Augsburg og Regensburg. En kanal, Donau-Main-Rhinen, der er under konstruktion, vil sørge for vandtransportvej til de andre forbundslande.

Først det italienske selskab ENI, siden Esso og Shell, erhvervede jord i Ingolstadt til undergruber. Et bayrisk bankkonsortium dækkede 50 % af ENI's udgifter til en olieledning til ENI's datterselskab Shellpetrol - men satsede dog siden på de tilstrømmede større firmaer.

Deciden måtte byen på grund af olieselskaberne udbygge sit vej- og jernbanenet. Der blev planlagt store udvidelser af vejkapaciteten og flere nye Donau-broer, planerne blev dog af økonomiske grunde nedskåret og forsinket, hvilket fik olieselskaberne til at overveje etablering af en olieledning fra raffinaderierne til München og Nürnberg. Men nu frygtede Forbunds-jernbanen helt at miste olietransporten (i følge planerne skulle 40 % af olieproduktionen fragtes med jernbanen, som havde betydelig kapacitet i overskud). Under alle omstændigheder var det nødvendigt at udbygge Ingolstadts to banegårde for at kunne tage de mange godstog. Byen protesterede mod de tiltagende skattegebyr og foreslog fremfor udbygning af de eksisterende banegårde anlæg af en tredje banegård syd for byen specielt til godstogene. Men da byen ikke alene kunne bestå dette og Forbunds-jernbanen ikke ville støtte, blev resultatet alligevel en udbygning af de to eksisterende banegårde.

Dette er et tydeligt eksempel på, hvordan kommunale, dvs. regionale interesser er underlagt enkelte brancher, eller rettere enkelte koncerner, under statsmonopolkapitalistiske forhold. Udbygning af en transportart er ikke betinget af den samfundsmæssige nytte, men af hvad der i den øjeblikkelige situation er det gunstigste for monopolforetagendernes valoriseringsbetingelser."

Vi er hermed gik over i beskrivelsen af planlægningsmulighederne indenfor kommuneenheden. Denne definerer Schmidt-Lerner som en stedlig koncentration af produktionsfaktorer. Historisk har denne i langt de fleste tilfælde været en landsby, men kan dog også have været 'overstedsligt eksportorienteret'. Efterhånden fik kommuneenheden en centrerende betydning ved at byerne "okkuperer cirkulationen af landbrugsprodukter, og omdanner oplandet til arbejds-krafts- og afsætningsområde for lokal-bourgeoisiets interesser." Vi ser at denne formulering står i skarp kontrast til servicecenterteorien, der så at sige sætter land-by-relationen på hovedet. Om planlægningens rolle på det kommunale niveau skriver S-R:

"Såvel enkeltbedrifter som bedriftsgrupper er indenfor den kommunale enhed underlagt forsøget på en stedlig regulering gennem den kommunale selvforvaltning. Denne repræsenterer i det kapitalistiske system naturligvis sit områdes bourgeoisie-interesser. Derved har den kommunale selvforvaltning kun beskeden eller slet ingen indflydelse på, om og fremmed industrivirksomhed overhovedet skal lokaliseres i områder eller ej. Thi stedsplaceringen af denne bedrift ligger i hænderne på den udenfor stående kapitalist ihv. monopolgruppe, som står bag virksomheden. Ikke desto mindre forsøger den kommunale selvforvaltning at træffe beslutninger om visse stedlige reguleringer indenfor sin kompetancegrænse, f.eks. gennem bestemmelse af byggelinier, gennem anvisning af særlige kvarterer for lo-

kalisering af industriområder, gennem visse forholdsregler med henblik på færdsel, hygiejne, forsyning o.s.v. i byen. Dette sker frem for alt til gunst for det i den kommunale selvforvaltning dominerende stedlige bourgeoisie, for hvilket der også i regionen er anvist eksklusive boligkvarterer.

Men det er let begribeligt, at under nøgtforholdene, som de er i monopolkapitalismen, vil forseret på en kommunal regulering af den stedlige lokalisering af virksomheder vise sig forgæves, såfremt det støder på de monopolistiske virksomheders stedlige interesser. Alene allerede frygten hos kommunalforvaltningen for at en konsekvent gennemførelse af sin kommunale 'arealpolitik' kunne forurolige de monopolistiske virksomheder til i givet fald at finde nye placeringsteder eller udlægge bestående anlæg, tvinger kommunalforvaltningen til vidtgående indrømmelser, ja til fuldstændig underkastelse overfor disse interesser."

Som et eksempel på planlægning på det kommunale niveau blev gennemgået Erik Kaufmanns sammenlignende studie af udviklingen omkring to forskellige partielle byplaner, begge vedtaget omkring 1950. (Se materiale til miljøplanlæggerstudiekredsen V).

Dette foredrag har kun berørt enkelte sider af den tyske planlægning. Andre sider af såvel teoretisk som praktisk art er blevet berørt i "Materiale til miljøplanlæggerstudiekredsen V".

Litteratur:

- Boesch, H.: A geography of World Economy, N.Y. 1964.
- Byfornyelsesgruppen: Byudvikling og Byfornyelse, Lokalisering, Sanering, planlægning, Inst. by/land, Kunstakademiets arkitekt-skole, 1974.
- Chisholm, H.: Rural Settlement and Land Use, London 1968.
- Chorley & Haggett:(ed.) Socio-Economic models in geography, London 68.
- Haggett, P.: Locational Analysis in Human Geography, London 1965.
- Hannerberg, D.: Att studera kulturgeografi, Stockholm 1971.
- Kaufmann, E.: 27 slags planer, SBL, København 1966.
- Kaufmann, E.: Plan og virkelighed, SBL, København 1974.
- ~~Lippie, D.: Staden og de rumme produktionsbetingelser, København 71.~~
- Philbrick, A.R.: Principles of areal functional organization in regional human geography, Economic Geography, 31, 1957.
- Pruskil, V.: Geographie und staatsmonopolistischer Kapitalismus, Leipzig, 1971.
- Schmidt-Renner, G.: Elementare Theorie der Ökonomischen Geographie, Leipzig, 1966.
- Ramme Ha: Oversættelse af Schmidt-Renner (i uddrag) og resumé af Pruskil, Inst. f. by-og landskabsplanlægning, Arkitektskolen.
- Theodorson, G.A. (ed.): Studies in Human Ecology, N.Y. 1961. *

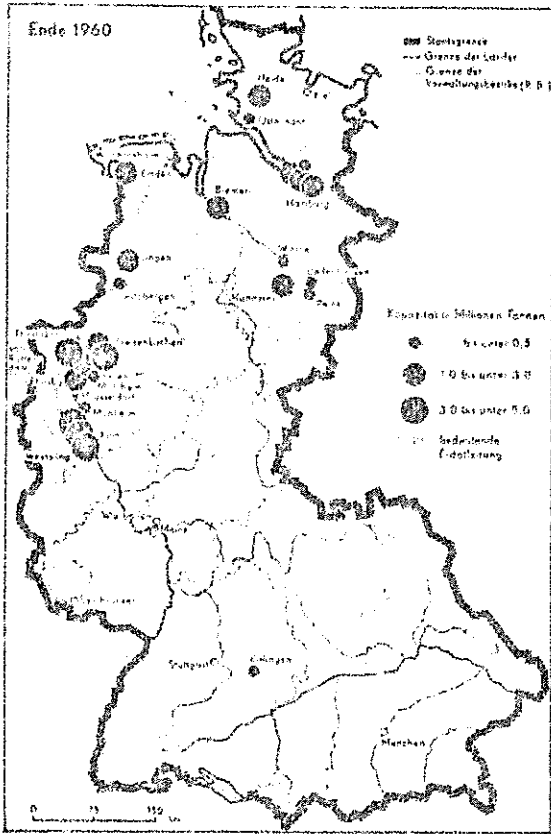


Abbildung 3
Die Standortverteilung der erdölverarbeitenden Industrie Westdeutschlands
Ende 1960

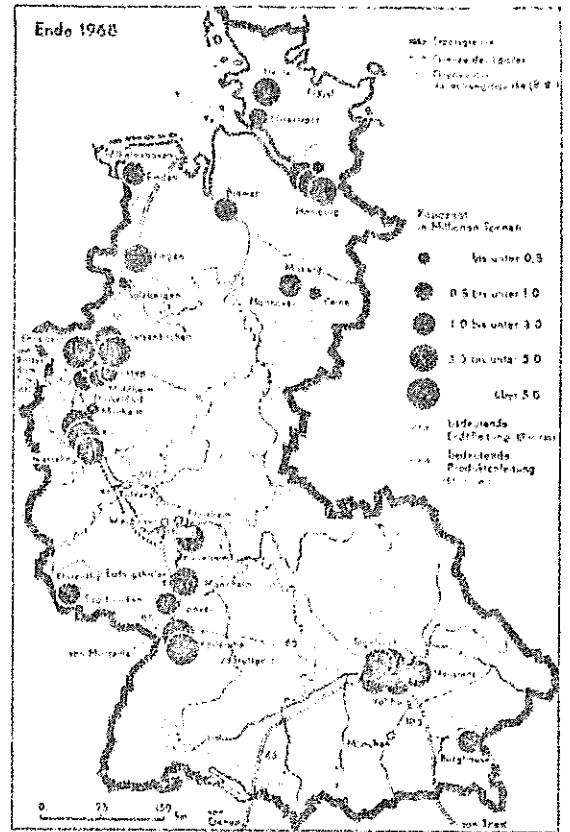


Abbildung 4
Die Standortverteilung der erdölverarbeitenden Industrie Westdeutschlands
Ende 1968

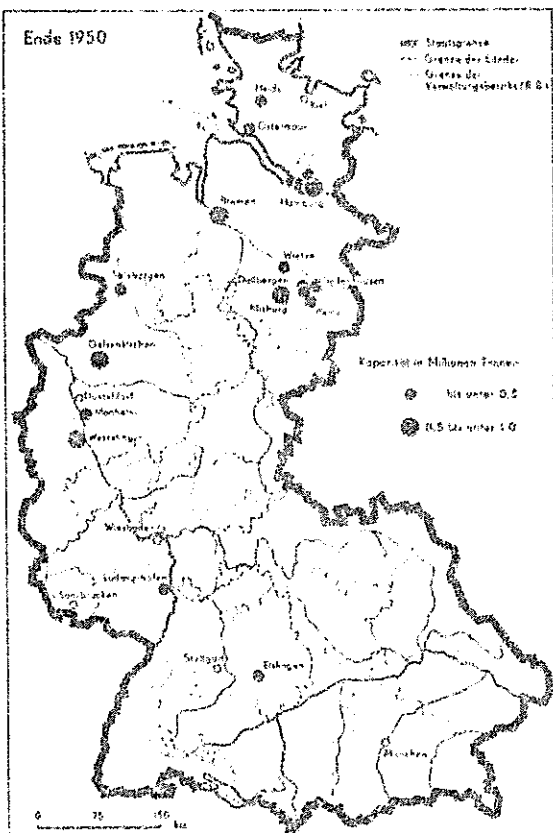


Abbildung 1
Die Standortverteilung der erdölverarbeitenden Industrie Westdeutschlands
Ende 1950

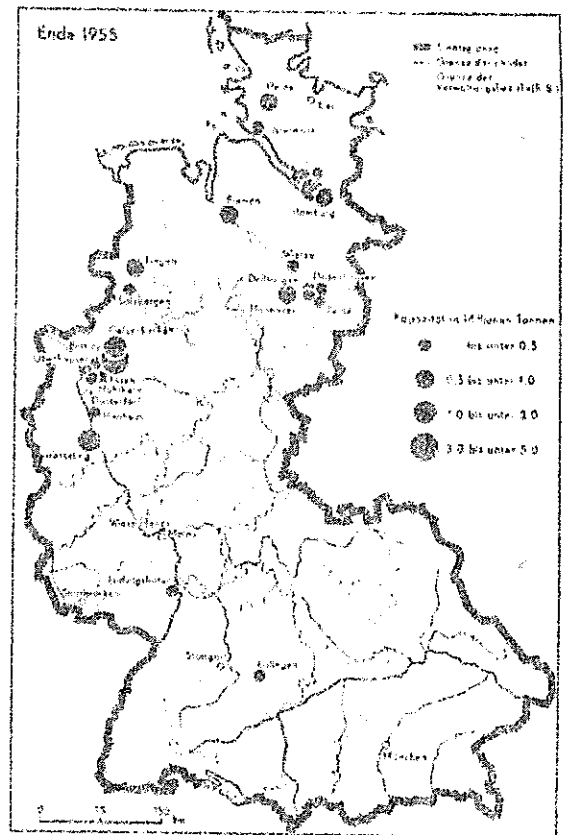


Abbildung 2
Die Standortverteilung der erdölverarbeitenden Industrie Westdeutschlands
Ende 1955