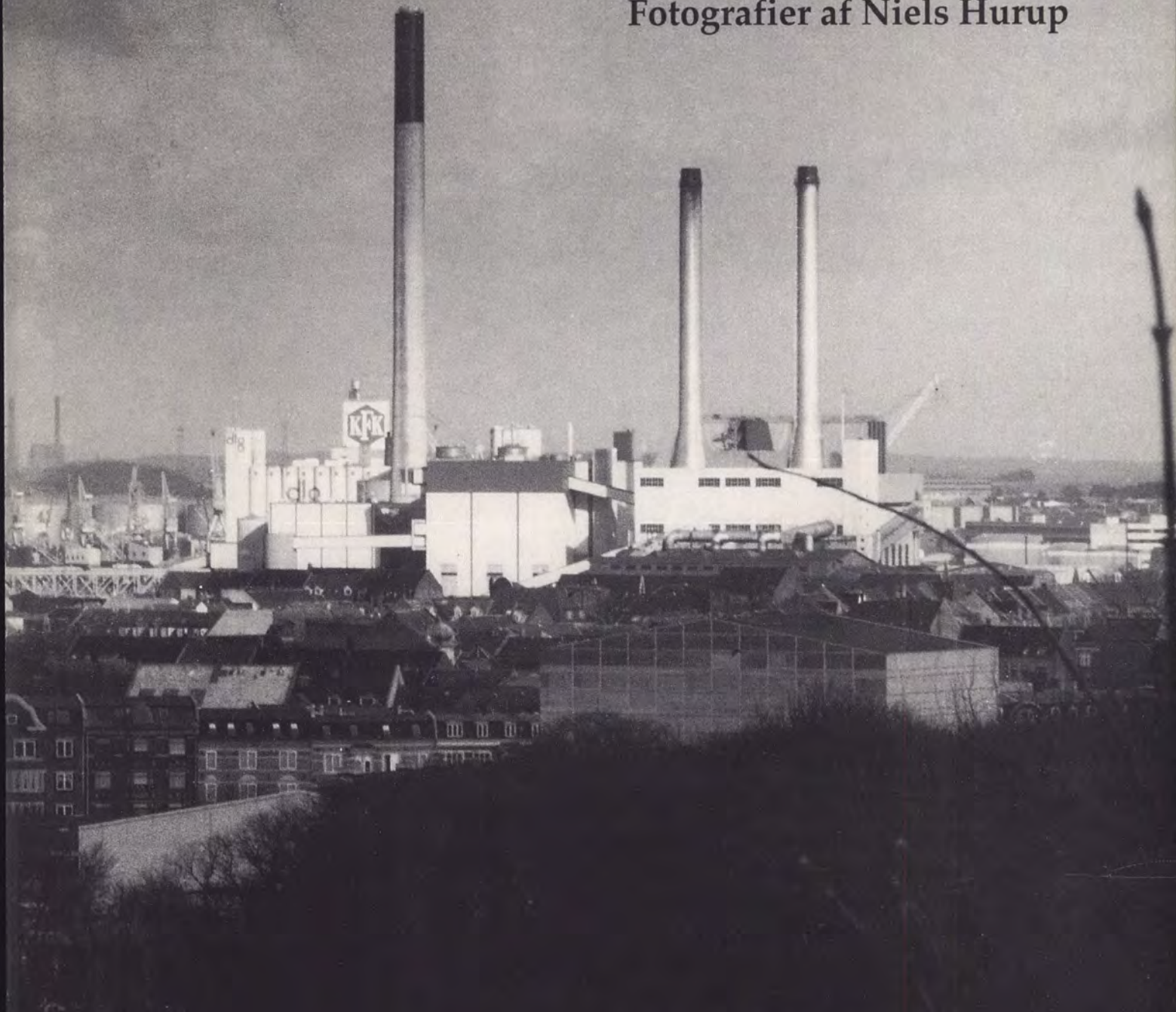


Bent Flyvbjerg

DA MILJØET KOM TIL BYEN

Fotografier af Niels Hurup



Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistoriske Noter **24**



Bent Flyvbjerg

DA MILJØET KOM TIL BYEN

Fotografier af Niels Hurup

Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistoriske Noter **24**

Da miljøet kom til byen

© Bent Flyvbjerg og Niels Hurup samt Dansk Byplanlaboratorium 1991

Udgivet af Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistorisk Udvalg 1991.

Teksten er skrevet af docent Bent Flyvbjerg, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitetscenter.

Byplanarkitekt og ekstern lektor Niels Hurup har taget fotografierne, skrevet billedteksterne og udformet layoutet.
Fotos på side 30 og 31 er taget af Bent Flyvbjerg.

Teksten er sat med Palatino og monteret i ReadySetGo 4,5 på en Apple Macintosh.

Montagen er udskrevet på Linotype fotosats og trykt hos Handelstrykkeriet, Aalborg.

Stikord til bibliografisk registrering: Miljø; Trafik-, miljø- og byplanlægning; Bymiljø; Lokalpolitik; Lokalhistorie; Aalborg.

Noten er trykt med støtte fra Margot og Thorvald Dreyers Fond, Kreditforeningen Danmarks Kulturfond og Aalborg Kommune.

Bogen kan bestilles hos boghandleren eller direkte hos

Dansk Byplanlaboratorium

Peder Skrams Gade 2 B

1054 København K

tlf. 33 13 72 81

ISSN 0900 - 3274 ISBN 87 - 87487 - 780

Formålet med at udgive "Byplanhistoriske Noter" er at bidrage til belysningen af den danske byplanhistorie i vort århundrede. Det sker blandt andet ved, at planlæggere og andre, der har medvirket, med deres egne ord fortæller om den udvikling, de har deltaget i.

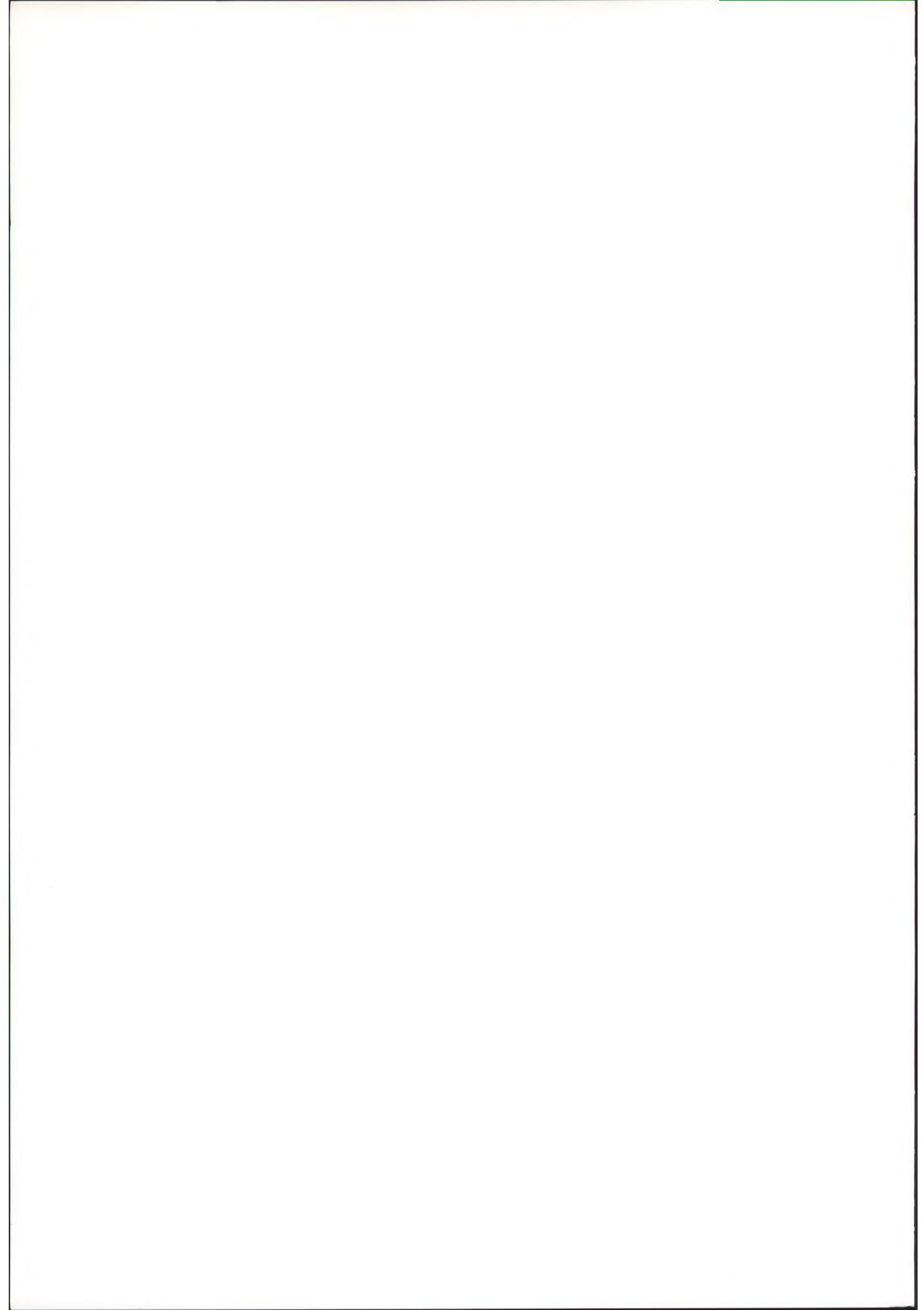
Noterne kan bestå af notater, erindringer eller beskrivelser af særlige emner eller begivenheder. Der er således ikke tale om egentlige historiske afhandlinger eller forskningsmæssige arbejder.

For hvert af de af udvalget holdte seminarer om særlige planlægningsmæssige emner er der udsendt noter med gengivelse af indlæg og referat af drøftelser blandt seminar deltagerne.

Det er udvalgets håb, at disse "Byplanhistoriske Noter" vil inspirere til, at andre på samme måde vil berette om deres oplevelser og erfaringer og således bidrage til fremskaffelse af et nyttigt baggrundsmateriale for eventuel senere forskning – et materiale, som det ellers ville være vanskeligt at skaffe til veje.

"Da miljøet kom til byen" udgives som note nr. 24 i skriftserien "Byplanhistoriske Noter".

*Tilegnet Maria Kristine , Thomas og Frederik
– og en fremtid uden brutalistiske byer*

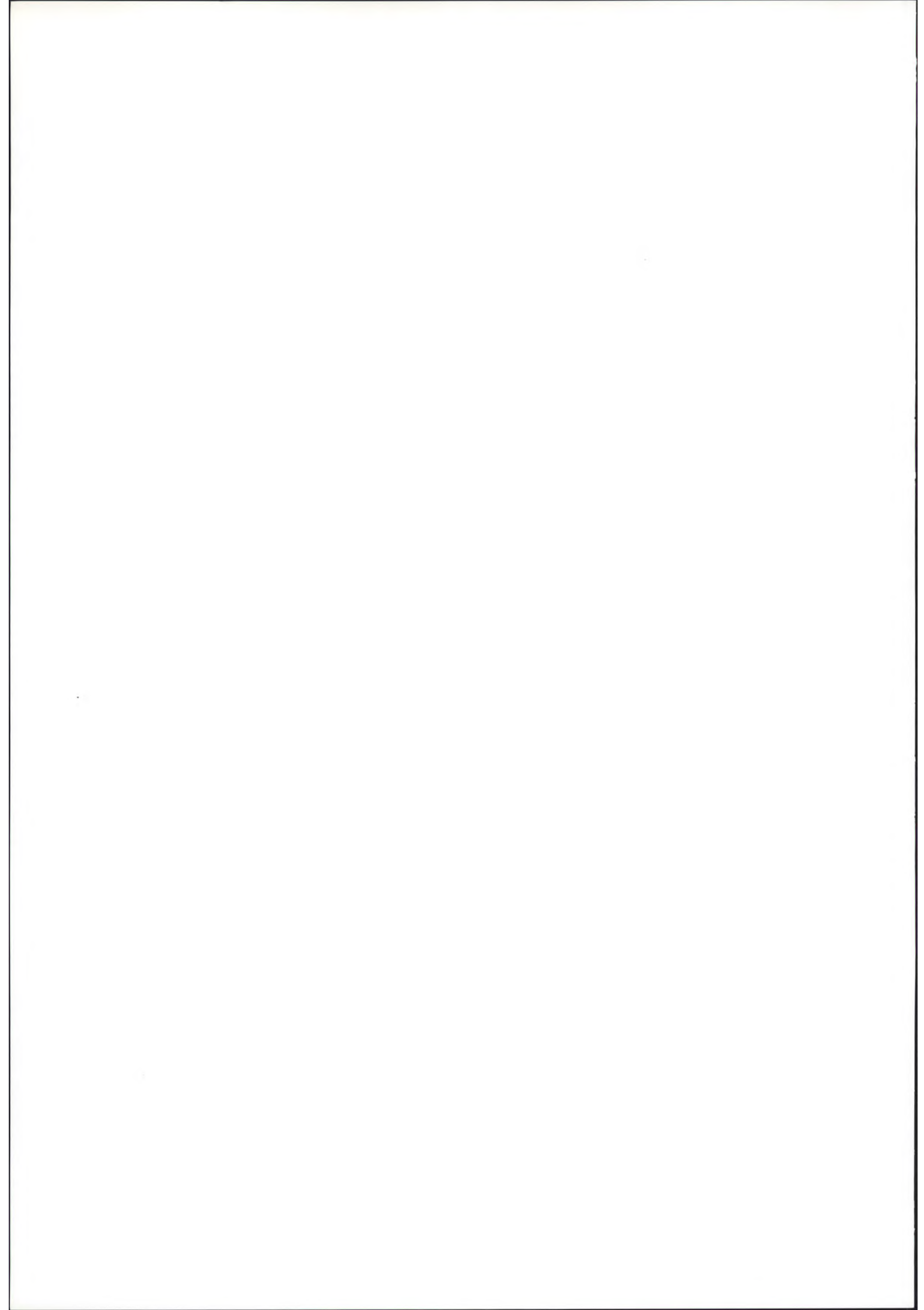


Indhold

Forord	7
Den smukkeste del af Aalborg findes i Århus	8
Aalborgensisk brutalisme	9
En engelsk sir i Aalborg	18
Utilfredsheden gærer	23
Hollywood og Watts, august 1965	26
San Francisco og den ny planlægning	30
Fra vækst til genbrug: Aalborg skifter kurs	38
Dyr eller billig planlægning	42
Chefer skifter holdning sidst	44
Paladsrevolution	50
Det støjer, når gamle måder falder	52
På vej mod nutiden	58
Efterskrift	60

NOTER 62

OVERSIGTSKORT *bageste inderside af omslag*



Forord

Byplanhistorisk udvalgs noter har hidtil overvejende omhandlet generelle oversigtlige redegørelser for den "byplanhistoriske" udvikling. De foreligger dels som beretninger om særlige planlægningsforløb, skrevet af personer, som har medvirket i sådanne, dels som referater af de afholdte heldagsseminarer omhandlende dansk byplanhistorie fra 1920'erne og fremefter.

Den nu foreliggende note, nr. 24, adskiller sig noget fra de tidligere udsendte, idet den på indgående vis set udefra behandler og vurderer et handlingsforløb og dets virkninger for lokalmiljøet i en af vore større byers centrale dele.

Udvalget har fundet, at Bent Flyvbjergs og Niels Hurups beretning: "Da miljøet kom til byen" er et værdifuldt indslag i byplanhistorien, og at den naturligt kan indgå i noteserien.

Aalborg Kommune har altid for os, som på nærmere hold har kunnet følge byens udvikling, været et spændende, lidt uregerligt, men lærerigt eksempel på et planlægningsforløb med mange problemer, men også med bestræbelser på at sikre bysamfundet og borgerne de bedste muligheder. Og Aalborg har, som det fremgår af noten, tidlig været aktiv for at sikre udviklingen ved langsigtet planlægning, som navnlig i forbindelse med vej- og gadeudbygningen i den centrale bydel har givet sig markante udtryk.

Siden jernbanen i 1869 kom til Aalborg, har bystyret således gennemført gennemgribende gadegennembrud: Jernbanegade i 1870'erne, Boulevarden ved århundredskiftet og Vesterbro i en økonomisk vanskelig periode i 1930'erne, alle med omfattende nedrivninger og nybyggeri til følge, som på afgørende måde ændrede den centrale bydels karakter.

Hurtigt efter 1945 – inden bilismen for alvor slog igennem i Danmark – udarbejdedes nye udviklingsplaner med yderligere gadegennembrud, og arbejdet fortsattes i de følgende år med henblik på at styrke bykernen som handelscenter ved anlæg af cirkulationsgader og parkeringspladser og med vigtige butiksstrøg omdannet til gågader.

Om den seneste udvikling i denne sammenhæng og om den ændring i opfattelserne om, hvad der til syvende og sidst tjener et bysamfund bedst, handler denne note, som også konkret peger på, at en lang række faktorer – ikke mindst på miljøområdet, som altfor længe har været negligeret – må tages i betragtning ved planlægningen af vore bysamfunds fremtid.

Historien om Dag Hammerskjølds Gade er et godt eksempel til belysning af disse komplicerede sammenhænge.

Edmund Hansen
Byplanhistorisk udvalg

Den smukkeste del af Aalborg findes i Århus

"Den, der handler, er altid samvittighedsløs; ingen har nogen samvittighed, undtagen den betragtede".

– Goethe

Når min farfar var på besøg hos min familie i Århus, ville han altid en tur i Den Gamle By.

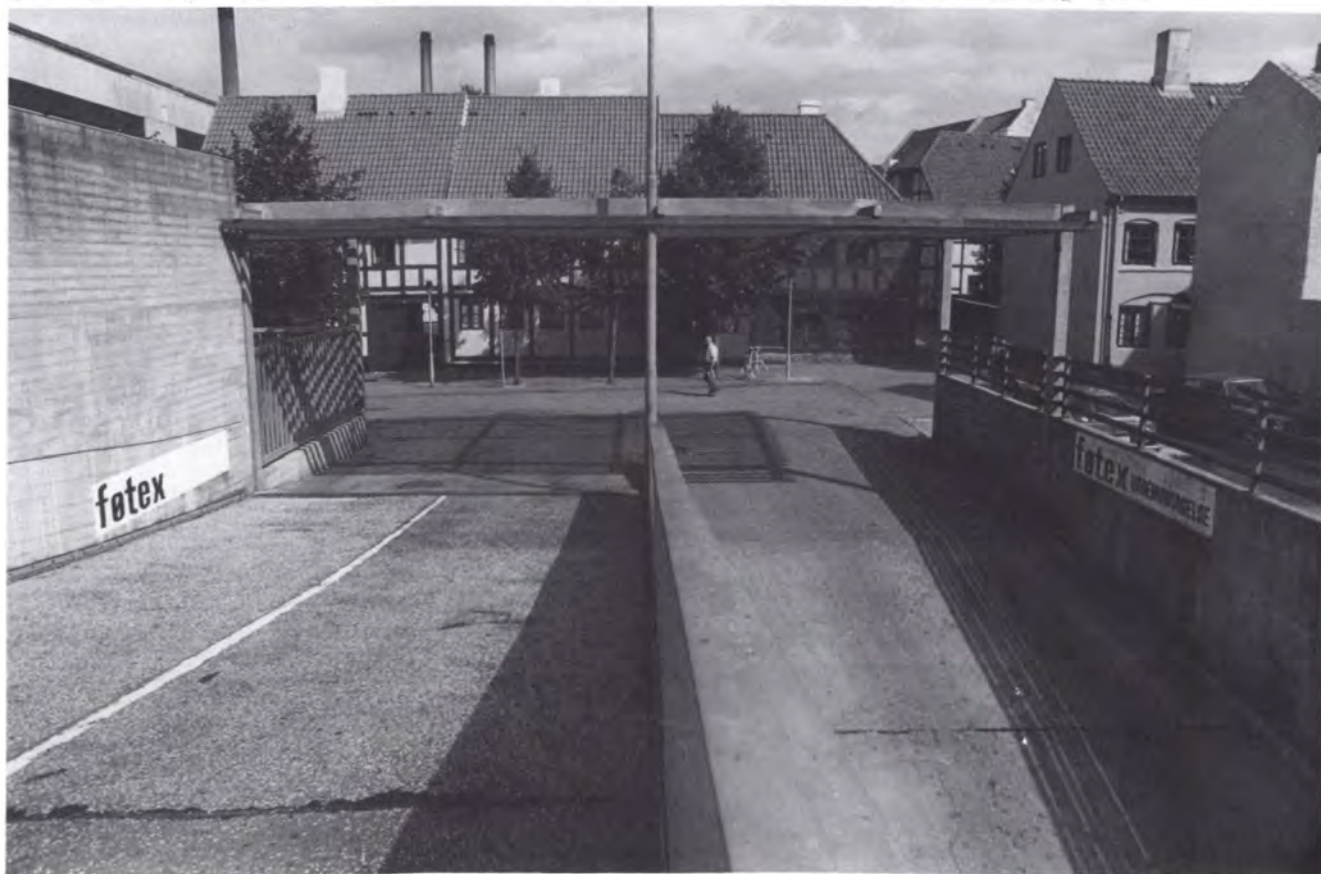
– "Hvorfor?", spurgte jeg, da jeg kom i den alder.

– "Fordi jeg er fra Aalborg", svarede han, "og den smukkeste del af Aalborg findes her i Århus".

Han kunne huske flere af Den Gamle By's huse fra Aalborg. Hvor de havde ligget, hvad der havde været i dem. Han kunne huske en anden by, og det var tydeligt, det for ham var en bedre by.

I mange år troede jeg, at det med den smukkeste del af Aalborg i Århus var min farfars måde at sige tingene på. Men da jeg selv flyttede til Aalborg som voksen, fandt jeg ud af, at

De sidste rester af de gamle bindingsværkshuse blev ikke sendt til Århus, men genopført i disse omgivelser.



vendingen er almindelig brugt i byen. Og da jeg i mit arbejde fik brug for at sætte mig ind i Aalborgs planlægningshistorie, blev det klart for mig, at vendingen udtrykker ægte nordjysk lune og underdrivelse: Det er Aalborgensernes måde at sige, deres by er blevet grundigt og urimeligt mishandlet.

Aalborgensisk brutalisme

"Aalborg viser vej", siger man som byslogan i Aalborg. Og det stemmer, på godt og ondt, for Aalborgs by- og trafikplanlægning. I dansk sammenhæng har planlæggerne i Aalborg ofte været først med de seneste ideer. De aalborgensiske planer var især i 1950'erne og 60'erne spækket med referencer til udenlandske foregangsbyer og internationale tidsskrifter. "Vi måtte søge eksempler ude i Europa vi følte os som nogle, der skulle løse opgaverne for første gang [i Danmark]", som Aalborgs tidligere byplanchef Preben Bågøe udtrykker det. ¹⁾

Der har ofte været kortere mellem idé og handling i Aalborg end i andre danske byer, hvor man typisk har været mere forsigtig med hensyn til større ændringer i bybilledet. I den for-

Drejer man blikket 90° til højre fanger man dette bindingsværkshus, der ligger, hvor det blev bygget. Man må tilpasse sig.



stand har man i Aalborg været mere progressiv end andre steder. Under det, som i den vestlige verden er kendt som de store anlægs tid – d.v.s. de første godt 25 år efter 2. verdenskrig – blev der i Aalborg lavet gadegennembrud, cirkulationsgader, totalsaneringer og nybebyggelser med radikale ændringer i byens udseende og funktion til følge. Og da man i 1956 foreslog de første gågader, og da de blev anlagt i 1962-63 – ikke blot som en afspærring for biler, men med egentlig gågade-profil og -belægning – var man før både København og de øvrige landsdelscentre i Danmark. ²⁾

Men traditionen for omfattende og radikale indgreb i Aalborgs bybillede går væsentligt længere tilbage end til efterkrigstiden. Kulturhistorikeren Hugo Matthiessen skrev om udviklingen i 1800-tallet:

"Med haarde Hænder har Udviklingen i moderne Dage klempt Sjælen ud af det gamle Aalborg og næsten helt gjort det af med det mærkelige Præg af Fortid, som endnu for et Par menneskealdre siden gjorde Byen til et malerisk forgroet, eventyrligt Vildnis. Den Gang kunne Fremmede her forvilde sig i et "forunderligt Virvar af Gader, Gyder, Smøger, Svaler, Aær, Bække og Broer mellem hinanden" Jens Bangs navnkundige Stenhus, som i 1620'erne rejste sig ved Hjørnet

Budolfi Plads var engang en stor brostensbelagt plads, lidt for stor måske; men i 60'erne forsvandt den helt.



"... alle kirker i alle byer er ... forsvundet, som månen når øjeblikket for dens formørkelse er inde. Bilerne, der fylder gaderne, har formindsket fortovene, som fodgængerne trænges på. Når de ønsker at se på hinanden, ser de biler i baggrunden, når de ønsker at se på huset overfor, ser de biler i forgrunden; der eksisterer ikke en eneste synsvinkel, hvorunder man ikke bagved, foran, i udkanten, ser biler. Deres allestedsnærværende larm ætser et-hvert kontemplativt øjeblik som syre. Bilerne har bevirket, at byernes fordums skønhed er blevet usynlig. Jeg er ikke som de fjollede moralister, der forarges over, at der hvert år dør ti tusind på vejene. På den måde bliver der i det mindste færre bilister. Men jeg protesterer mod, at bilerne laver katedralformørkelse.

– Milan Kundera

af Adelgade paa Tomterne af ældre Bebyggelse, staar heldigvis den Dag i Dag bevaret i al sin Festlighed. Men selv om dette Monument tydeligt bærer Mærke af sin fordums merkantile Funktion og i sin oprindelige Udnyttelse af Stokværk og Rum har Træk tilfælles med Kvarterets samtidige Bygninger, er og bliver det i sin pragtfulde Fremtoning afgjort en Ener, – ikke en Type ... Medens ... "Hamborgsgaarden" som den kaldes [omfattende blandt andet det såkaldte Ellen Marsvins Hus], – stadig pietetsfuldt holdes i Hævd, maatte dens Nabo mod Syd, "Lybækkegaard", en lignende, karnaprydet Bindingsværksejendom i 3 Etag, 1918 bide i græsset for et moderne Bankpalads, – og allerede tidligere var den øvrige Husrække langs Østeraa helt ryddet til Fordel for Nybygninger. Gamle Tegninger og Fotografier er saaledes nu ene om for Eftertiden at bevare Mindet om Helheden af dette i sin Art saa særprægede og maleriske Milieu, der – fraset de nævnte Undtagelser – udelukkende bestod af Bindingsværk." 3)

I Gyldendals egnsbeskrivelse fra 1986, hvor det gamle Aalborg sammenlignes med Venedig og Amsterdam, hedder det tilsvarende om samme periode:

"Den gamle by er i fare, fremskridtet kræver plads. Bystyret har besluttet at rive gamle huse ned og dække de maleriske åer med beton og jern, hugge træer om og sløjfe haver for at få et 'nyt Aalborg uden særpræg, uden synlige fortidsminder, uden sin fordums så ejendommelige hyggelighed, uden duft og poesi.'

Det gamle træ oh lad det stå! Bystyret brugte grovfilen, hele kvarterer forsvandt fra kortet og faldt uden skænsel. Hist og her blev noget af det gamle stående, vistnok tilfældigt. Omkring Vor Frue trykker nogle små huse sig mod hin-

– og Budolfi Kirke blev klemt inde bag en parkeringsplads og et glaspalads, en bank – vor tids helligdom.



anden, for nogle år siden blev de stadset op og renoveret til vore dages standard, dukkehuse ligner de med friske farver. Gamle Aalborg findes endnu, men kun som pletter spredt over den indre by." 4)

Efter jernbanen kom til Aalborg i 1869, brød man i 1870'erne med Jernbanegade på tværs gennem den eksisterende øst-vest orienterede gadestruktur for at skabe forbindelse mellem jernbanen og havnen.

I begyndelsen af 1900-tallet gentog man denne operation længere mod øst med anlægget af Boulevarden som forbindelsesled mellem den nye banegård og byens centrum. Hugo Matthiessen skrev i 1920 om dette gadegennembrud:

"Uden Hensyn til ældre Trafiklinier førte denne Gade ind i det gamle, tæt sammenklumpede Aalborg, hvor den forvildede sig i snævre Gyder og Kringelkroge om den sydlige Del af Østeraa, og saaledes som Forholdene udviklede sig, blev det nødvendigt radikalt at skære igennem Hindringerne for at sætte den nye Trafikaare i direkte Forbindelse med Byens Centrum. 1910-1912 raseredes derfor en stor Del af det gamle Bykvarter, som spærrede, og hvor Skomagergade og Skottergaarden i gammeldags Idyl havde ligget, anlagdes i disse Aar den brede, storsadsagtige Boulevard, samtidigt med at Østeraagades sydlige Del udvidedes betydeligt. De Linier, som i Aarhundreder havde været bestemmende for Bylegemets Struktur, forvirkedes saaledes voldsomt, en Række gamle Bygninger og et

Her lå en gang Østeraen, hvor skibene kunne sejle ind til købmandsgårdene.



Algade mod vest. Til højre ligger Salling; her måtte det meste af Store Nygade kvarteret neje sig i 60'erne.



karakteristisk Købstadsbillede forsvandt fuldstændigt, men det voksende Bylegeme fik luft, - en direkte, anselig Færdselsaare, skærende Torvene og Byens Hovedgader, var skabt mellem Banegaard og Havn. En Række store moderne Nybygninger skød op paa de faldne Huses Grunde, hvor Ejendomsskyldsværdien steg fra ca. 1 Million til ca. 3 1/2, og det mest storstadsprægede Aalborg samler sig nu om dette Strøg, hvor Byens Administrationsbygning har fået Plads." 5)

Ifølge de første planer skulle Boulevarden, foruden at gå igennem nogle af byens ældste kvarterer, også gå tværs gennem Aalborg Slot! Det sidste blev dog afværget.

I 1930'erne fulgte et endnu større gadegennembrud end Boulevarden, nemlig Vesterbro, som i bogstaveligste forstand blev skåret ned i den eksisterende bygningsmasse. Gaden skulle være byens hovedstrøg i nord-syd gående retning. Den var hovedvejen gennem byen frem til den nye Limfjordsbro. Ved broens indvielse i 1933 kunne den daværende statsminister Thorvald Stauning slå Aalborgs progressive rolle i byplanlægning fast over for de fremmødte:

"Når man ser på broen og den gamle gade [Vesterbro], der fører til den, er der ingen tvivl om, at Aalborg følger med tiden. Man rev ned, stort og småt, hvad der var i vejen. Der er noget tiltalende ved dette. Ellers plejer man at gå uden om de

Boulevarden mod syd – et gadegennembrud, som blev gennemført i 1910-12.



Bispensgade er byens anden gamle gågade. Gaden er i dag nedslidt, og møbleringen er kaotisk.



gamle salt- og peberbøsser, der ligger i vejen. Den store jyske by er foregangsbyen for hele Danmark." 6)

Med den baggrund er begreber som "byplan" og "planlægning" blevet noget, man regner med i Aalborg. Det siger erfaringen, man bør gøre. Begreberne er så centrale for en forståelse af Aalborg, at de må med, når byens 'sjæl' skal indfanges. I Hans Lyngby Jepsens opsummering om Aalborg i Gyldenalds egnbeskrivelse hedder det således karakteristisk:

"Hård har den [Aalborg] været mod sig selv, og her tænkes ikke blot på de vekslende byplaner, hård er den i daglig brug, skrammet af slid. Der ryger hjørner og kanter hist og her, trug går i skår." 7)

Andre danske byer har nok haft tanker og planer på tegnebordet som dem i Aalborg, man har som sagt ofte været mere tilbageholdende med hensyn til deres gennemførelse. Resultatet er, at man andre steder har bevaret større dele af den historiske bygningsmasse og det oprindelige bybillede, end tilfældet er i Aalborg. På den måde er Aalborg mere svensk – eller for den sags skyld engelsk og amerikansk – end de fleste andre byer i Danmark.

Husene langs Vesterbro blev konsekvent opført i funkis-stil. Senere tiders huludfyldninger har ikke altid respekteret stilen.



Vesterbro i dag. Byens hovedfærdselsåre skærer byen over i to halvdele.

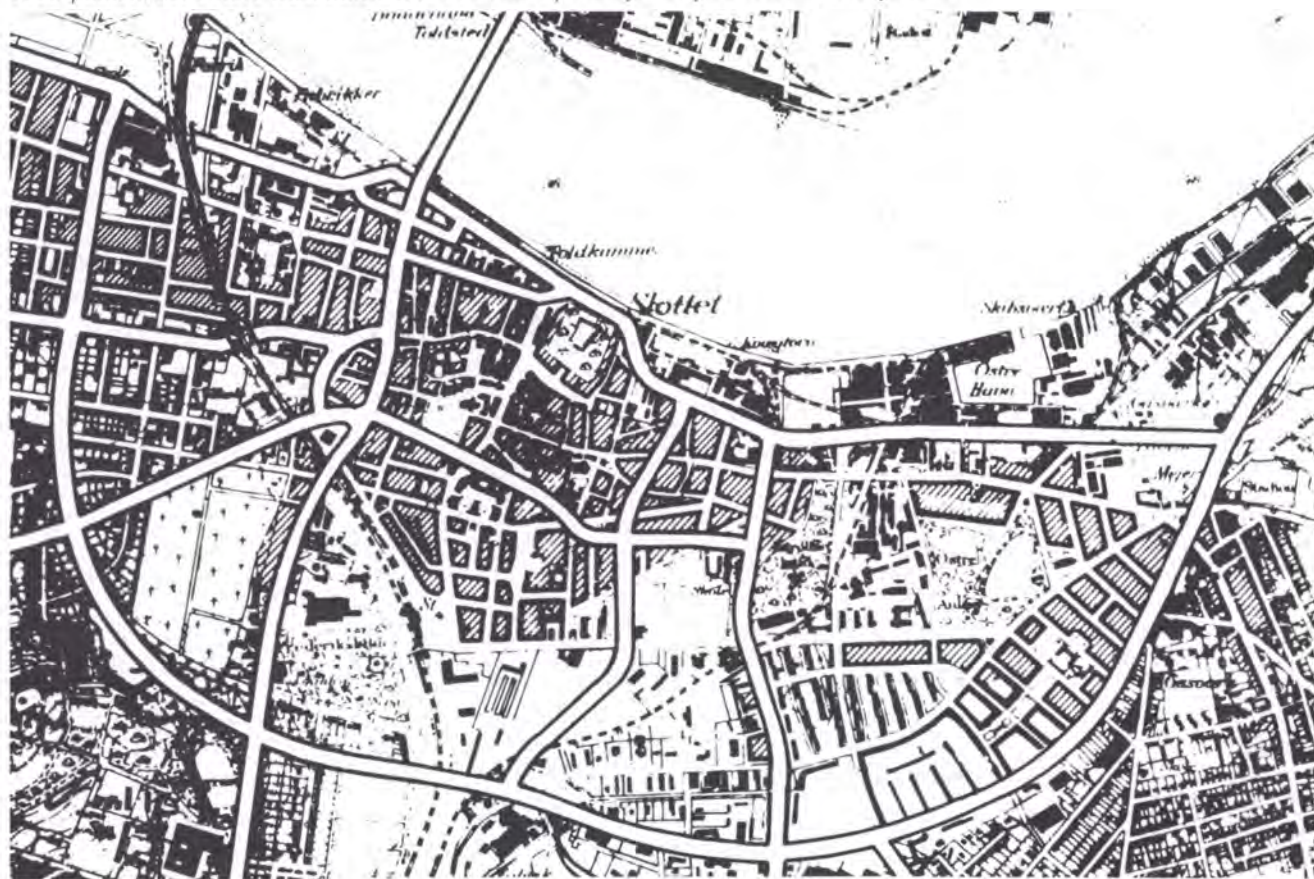


En engelsk Sir i Aalborg

En historisk gennemgang af efterkrigstidens planer viser, at Aalborg allerede i 1947, længe inden bilismen for alvor slog igennem i Danmark, fik en plan for hovedtrafikårer i bykernen, der indebar endnu to gadegennembrud foruden Borgergade, Boulevarden, Østeraagade og Vesterbro. Planen indeholdt et øst-vest gående gennembrud i linieføringen Hasserisgade, Vingaardsgade, Brandstrupsgade, Mølle Plads, Frederikstov og Kayserødsgade. Desuden opererede man med et nord-syd gående gennembrud med udvidelse af Fjordgade fra Nyhavnsgade til Nørregade og derfra videre til Kayserødsgade. Gadegennembrudene blev ikke forelagt byrådet til egentlig vedtagelse, men kommunen opkøbte ejendomme med henblik på gennembruddenes senere udførelse.

Tolv år senere, i 1959, kom en ny plan, der havde til hensigt at styrke bykernen som handelscenter. Midlet var større trafikal tilgængelighed gennem etablering af cirkulationsgader, parkeringspladser og parkeringshuse, samtidig med at vigtige butiksstrøg skulle omdannes til gågader.

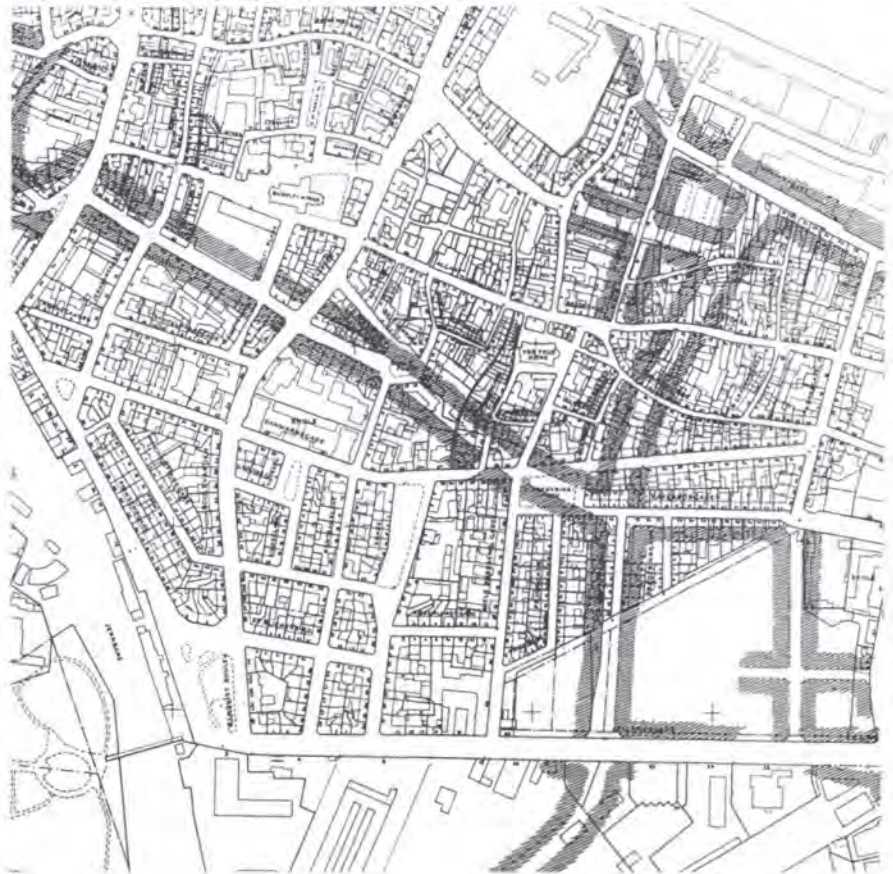
1963-planen, der i store træk indeholder de samme planer for trafikken som 1947-planen.



I 1963 – samme år som den navnkundige Buchanan-rapport, opkaldt efter Sir Colin Buchanan, udkom i England – blev planen fra 1959 revideret.⁸⁾ Selv om man i Aalborg – traditionen tro – langt fra tog samme hensyn til det historiske bymiljø, som Buchanan-rapporten lagde op til, var der visse paralleller mellem denne rapport og 1963-planen fra Aalborg: Kørende og gående trafik skulle adskilles, blandt andet gennem en udvidelse af gågadenettet. Desuden blev der foreslået en ring af cirkulationsgader omkring bykernen med tilknyttede parkeringshuse og -pladser. Det sidste er en idé, som den dag i dag ligger til grund for planlægningen af Aalborg centrum.

Cirkulationsgaderne skulle efter 1963-planen for en stor dels vedkommende etableres ved gadegennembrud. Nyhavnsgade, som var en del af den nordlige cirkulationsgade, var allerede under udvidelse og anlæg. Vesterbro, der skulle udgøre den vestlige cirkulationsgade, var som nævnt anlagt ved et gadegennembrud først i 1930'erne. Den sydlige cirkulationsgade skulle udgøres af omtalte øst-vest gående gadegennembrud, som allerede var foreslået i 1947-planen.

Dag Hammerskjöld Gade-gennembruddet og gennembruddet fra Hasserisgade til Kayserødsgade, her gengivet fra 1963-planen.



Endelig skulle ringen slutes mod øst ved et nord-syd gående gennembrud fra Nyhavnsgade til Jyllandsgade, det såkaldte Dag Hammarskjölds Gade gennembrud. Dette skulle fortsætte via en vejrampe over banearealerne fra Jyllandsgade med forbindelse til Østre Allé. Dette gennembrud var placeret lidt østligere end det tidligere foreslåede nord-syd gennembrud fra 1947 og skulle vise sig at få en afgørende plads i Aalborgs planlægningshistorie.

Preben Bågøe fortæller om planlægningen i de glade 60'ere:

"Hvis jeg må komme med et lille privat hjertesuk, så er der en tilbøjelighed til at udnævne de planer, man lavede dengang, til dårlige planer, og at det var dårlige planlæggere, der kunne forestille sig sådan nogle gadegennembrud gennem en by. Det er jo utænkeligt i dag. Men man glemmer de historiske omstændigheder. Vi stod over for at måtte forvente en meget stærk stigning i motortrafikken. Gadeudvidelser, det var jo den metode, man hidtil havde brugt, man havde lavet gadeudvidelser. Først og fremmest ved at fjerne cykelstier, hvis der var det, og så indsnævre fortovene. Og hvis de midler ikke var nok, ja så lavede man byggelinier langs gaderne. Man forventede, der skulle komme en tilbagerykning af facaderne sådan successivt hen ad vejen, eller også rev man hele facader ned. Det var alt sammen baseret på at gøre vilkårene for den individuelle trafik nemmere og tilgængeligheden større for bilerne i bykernen."

Toldbodgade og Strandvejen mod vest er en kraftig barriere mellem by og havn.



Vingaardsgade mod vest. I baggrunden ses Sygehus Nord – en gøgeunge i bykernen.



I efteråret 1965 startede anlægget af den sydlige del af Dag Hammarskjölds Gade med statsstøtte. I 1967 var rampen til Østre Allé fuldført, og gaden var anlagt fra Jyllandsgade til Trækbanen. Samtidig forberedte man ved opkøb af ejendomme at avancere fra syd gennem de boligkvarterer, som lå på gennembrudslinien.

I nord blev der i 1968 bevilget statsligt tilskud til strækningen fra Nyhavnsgade til Nørregade. Denne strækning var færdiganlagt fire år senere sammen med det parkeringshus, som skulle betjene den nordøstlige del af bykernen. Samtidig blev Nytorv forlænget fra Slotsgade til Dag Hammarskjölds Gade, således at der ad denne vej ville blive adgang til bykernen for biltrafik fra cirkulationsgaden i øst. Endelig blev stormagasinet Anva, nu Magasin, færdiggjort samme år, således at der lå tre nybyggede stormagasiner klos op ad hinanden – Salling, Føtex og Anva – på den mest centrale plads i Aalborg, Nytorv.

Efter anlægget af den nordlige og den sydlige del af Dag Hammarskjölds Gade var man nu klar til at gå gennem det

Dag Hammarskjölds Gade mod syd fra Jyllandsgade til Østre Allé.



gamle Nørregadekvarter og færdiggøre det østlige led af bykernens cirkulationsring.

På det tidspunkt opstod der imidlertid problemer, både hvad angår finansieringen af projektet og tiltroen til den planlægningsopfattelse, som havde fostret det.

Utilfredsheden gærer

Aalborg byråd havde i 1968 søgt statsstøtte til den midterste og sidste strækning af Dag Hammarskjölds Gade, ligesom man tidligere havde gjort det til de to foregående strækninger. Men behandlingen af sagen trak ud og i 1972 blev vejtilskudsloven ophævet. Byrådet fik herefter besked fra Vejdirektoratet om, at man ikke længere fandt betingelserne for tilskud tilstede, heller ikke efter de overgangsbestemmelser, som var trådt i kraft med lovens ophævelse. På trods af afslaget om tilskud var der stadig tilslutning til gennemførelse af projektet hos politikere og chefer ved Aalborg Kommune.

Nytorvs vestlige ende med busterminalen. Tætstående træer i et bymiljø skjuler ofte smukke bygninger, men her pynter de.



Blandt de menige teknikere groede utilfredsheden imidlertid. Man var dybt skeptiske, og skepsissen gjaldt ikke kun selve Dag Hammarskjölds Gade, men hele 1963-planen og den bilorienterede by- og trafikplanlægning, den var udtryk for. "Vi [de menige teknikere] ville være meget kede af, at de gadegennembrud blev gennemført..... [men] det varede flere år, før vi fik overbevist cheferne om, at det var det rigtige", husker Niels Melchior Jensen – på det tidspunkt nyansat tekniker, i dag selv chef.

De menige teknikeres skepsis var udtryk for et spirende holdningsskifte. Men hvor omfattende var det? Hvor stammede det fra? Hvad skete der ude i verden? Hvilke konsekvenser fik det i Aalborg?

For at besvare de spørgsmål må vi et øjeblik til Watts-ghettoen i Los Angeles, august 1965.

Nytorvs forlængelse mod øst var et mindre gadegennembrud, som ødelagde den tværgående Slotsgade.



Aalborgs to første byporte mod øst.



Hollywood og Watts, august 1965

Los Angeles er blevet kaldt ti forstæder, som leder efter et centrum. Siden er det blevet til 100, og Hollywood er som bekendt én af dem, Beverly Hills og Malibu Beach to andre.

En af de mindre kendte bydele er Watts, ghettoen for byens sorte befolkning. Her blev en ung mand arresteret for spirituskørsel, onsdag den 11. august 1965.

Arrestationen samlede mere end tusinde tilskuere, blandt andet den anholdtes mor og bror, som blandede sig, og som også blev anholdt.

Sommeren var varm, både klimatisk og politisk, og anholdelsen udviklede sig til tumulter, der udkrystalliserede den værste byopstand i USA nogensinde. Den lokale sorte befolkning endte i kamp mod 1.600 politifolk og 14.000 soldater fra Nationalgarden. Da kampene efter en uge døde ud, kunne man opgøre tabene til 34 dræbte og 3.952 arresterede. 600 bygninger var skadet, heraf 200 totalt. De materielle ødelæggelser løb op i 40 millioner dollars.⁹⁾

Usammenhængende bygningskroppe findes overalt i Aalborgs bykerne.



Der blev nedsat en kommission til at udforske årsagerne bag opstanden. Kommissionen skrev en rapport, "Violence in the City: An End or a Beginning?".¹⁰⁾ Denne rapport er historisk og skelsættende i amerikansk og international by- og trafikplanlægning, fordi man her for første gang fra et etableret politisk-administrativt system finder en udførlig faglig diskussion af sammenhængene mellem transport og planlægning på den ene side og fattigdom, arbejdsløshed og sociale forhold på den anden.

Watts-ghettoen var ifølge rapporten underforsynet med stort set alle former for offentlig service. Indbyggerne skulle ud af området efter for eksempel socialhjælp og uddannelse. Hvad arbejdspladser angår, var situationen ikke bedre. Arbejdsløsheden var 30%, sammenlignet med 6% i resten af Los Angeles, og der var ingen arbejdspladser lokalt i området. Sammenholdt med det faktum, at kun 14% af indbyggerne ejede bil, mens tallet var 50% for Los Angeles som helhed, og at området ingen kollektiv trafik havde, blev resultatet, at ghettoen var isoleret fra resten af byen. For at få råd til en bil, måtte ghettoens indbyggere have arbejde, men for at få arbejde måtte de have en bil.

"Jeg er født i en af Aalborgs ældste gårde, ældre end rådhuset på Gammeltorv og nok så historisk. Der havde jeg et herligt hjem i 30 år. Så tog bilerne magten fra menneskene og så var det ikke mere et hjem. Der skulle ligge en benzinstation, basta!"

*Fra læserbrev i
Aalborg Stiftstidende*



Watts ligger centralt i Los Angeles, kun tyve kilometer fra Hollywood og Beverly Hills. Selvom beboerne var isolerede fra resten af byen, var de ikke mere afsondrede, end at de udmærket kunne følge med i efterkrigstidens velstandsstigning i det omgivende samfund. Samtidig kunne de konstatere, at de selv kun fik meget lidt andel i denne stigning, og at deres muligheder for at få det var frustrerende begrænsede. Det var den klassiske historie bag 60'ernes byopstande. Men i Los Angeles, hvor "bilen er konge", fik de manglende transportmuligheder en særlig betydning.

Watts-kommisionen anbefalede området forsynet med kollektiv trafik og foreslog desuden en række andre servicefaciliteter etableret i området. Siden 1965 er der investeret adskillige millioner dollars i et nyt hospital, en psykiatrisk klinik, dagcentre, socialkontorer og lignende. Kort sagt i velfærds- og behandlersamfundets nøgleinstitutioner. Etableringen af en arbejdsformidling har betydet, at billøse beboere for første gang kan søge arbejde uden først at skulle gå og køre med bus i halvanden time. I perioden frem til 1971 blev der desuden investeret godt fem millioner dollars i kollektiv trafik til bolig-arbejdsstedrejser.

Ved det gamle amtssygehus byggede man et kæmpehospital og rev et gammelt villakvarter ned for at skaffe P-pladser.



I relation til Aalborg er det interessante ikke så meget, om reformstrategien for Watts blev en succes eller ikke. Resultaterne er blandede, og, især hvad den kollektive trafik angår, af tvivlsom effekt. Det interessante og vigtige for Aalborg er, at sammenhængen mellem trafik og sociale og økonomiske forhold nu blev reflekteret for første gang af et politisk-administrativt system som led i problemløsning. Det fik konsekvenser, ikke bare i Watts og Los Angeles, men i hele USA og senere også i England og Sverige samt de øvrige vestlige industrialiserede lande.

Det blev en del af planlægger-professionens konventionelle visdom – ikke blot på læreanstalter og hos enkeltindivider, men i de enkelte forvaltninger og konsulentfirmaer – at by- og trafikplanlægning ikke kunne være planlægning for biler i så høj grad, som det havde været tendensen. Kollektiv trafik burde også inddrages, om ikke andet så af sociale hensyn.

Dette skal ikke forstås på den måde, at sociale hensyn og kollektiv trafik – og miljø, som omtales nedenfor – aldrig var blevet behandlet af planlæggere før. Det var de, f.eks. af de engelske utopister omkring århundredeskiftet og i forbindelse med planlægningen af havebyer og New Towns i England. Men det er først efter Watts-krisen og tilsvarende kriser andre steder, at disse forhold tages op i stor skala og institutionaliseres i by- og trafikplanlægningen.

San Francisco og den ny planlægning

Udviklingen i forholdet mellem trafik og bymiljø er analog. Linjeføringen af veje har historisk fulgt den mindste modstands metode. I byer har parker, skove, fjord- og flodbredder, kolonihaver og andre offentlige arealer været let tilgængeligt land for vejanlæg.

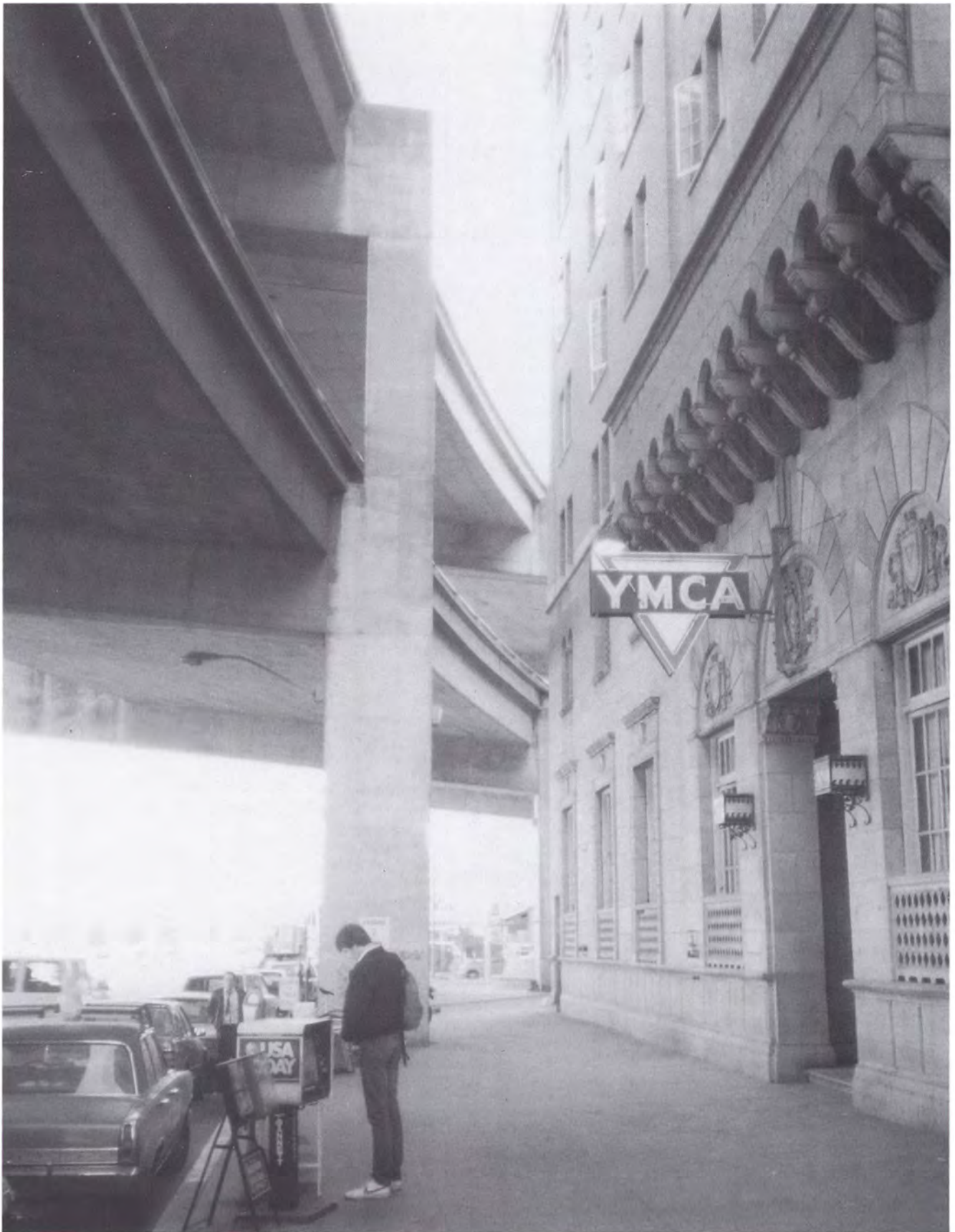
Hvis der ikke har været offentlige arealer til rådighed, er nye veje ofte anlagt gennem ældre saneringsmodne områder med økonomisk dårligt stillede og politisk svagt organiserede indbyggere. Hvis områderne ikke var saneringsmodne, blev de det i løbet af nogle år, når først det blev kendt, at der var planer om at lægge en hovedtrafikåre igennem dem. Begge typer af arealer er relativt billige for det offentlige og trækker derfor i retning af høj forrentning i de cost-benefit-analyser, som typisk laves til prioritere og retfærdiggøre vejanlæg.

I USA har man ligefrem et begreb, som hedder Park-Freeways til betegnelse for motorveje anlagt gennem byparker. Og USA var igen, i kraft af sin førsteplads i privatbilismens

I San Francisco ender en motorvej i luften som resultat af en motorvejsopstand.



Her kan man se hvorfor!



udvikling, det land, hvor den etablerede planlægningspraksis først kom i modvind.

San Francisco, en af de arkitektonisk og naturmæssigt smukkeste byer i verden, fik i 1950'erne sin såkaldte motorvejs-opstand. Vejplaner truede miljøet i og omkring en række unikke friarealer i byen samt bolig- og forretningskvarterer. Protesterne fik i løbet af 1950'erne et omfang, der destabiliserede lokalpolitikken i en grad, så bystyret i 1959 måtte opgive alle planlagte motorvejsanlæg for San Francisco-halvøen. Og så her blev problemopfattelsen i by- og trafikplanlægning udvidet. I denne sammenhæng til at omfatte miljøforhold. Og kollektiv trafik blev som i Watts en del af løsningen, i form af et regionalt togsystem, BART: Bay Area Rapid Transit, som i dag er bygget og i funktion.

Igen er det vigtigste ikke umiddelbart successen, eller mangelen på samme, for den valgte løsning i San Francisco, men at motorvejsopstanden, samt tilsvarende protester i Memphis, Austin, Boston, New York og andre amerikanske byer, var med til at institutionalisere diskussionen om bymiljø og dermed sætte den på by- og trafikplanlægningens dagsorden

Nyhavnsgade og den mest dominerende profil i Aalborgs skyline, Nordkraft.



sidst i 1950'erne og først i 60'erne. I 1967 kom turen til Europa med først protestbevægelsen mod Londons motorvejsring og senere andre tilsvarende anlæg i England og på kontinentet, i Danmark f.eks. Bispeengen, Søringen og Lyngbyvejen i København sidst i 60'erne og først i 70'erne.

I parentes er det interessant at bemærke, at man i San Francisco i dag diskuterer at nedrive en del af de motorvejsanlæg, som blev opført inden byggestoppet i 1959. Hvis det sker, vil San Francisco være den første by i verden, som har været igennem en fuld cirkel med hensyn til motorvejsbyggeri.¹¹⁾

Fra USA over England til kontinental-Europa var et paradigmeskift på vej i 1960'ernes bypolitik og -planlægning. I de første årtier efter Anden Verdenskrig opererede den konventionelle visdom i by- og trafikplanlægningen med et belastet vejssystem, overfyldte parkeringspladser, en stærkt voksende vognpark, boligudtynding i tætbefolkede bydele og vækst i forstæder. Resultatet var, at by- og trafikplanlægning i en periode var identisk med, eller domineret af planlægning for biler. Problempopfattelsen definerede løsningen.

Borgeren har været uden indflydelse på bylandskabets udformning.



Nu blev der sat spørgsmålstegn ved den bilorienterede planlægning. Fra at have fokuseret på de positive sider ved denne planlægning, d.v.s. høj fremkommelighed og tilgængelighed for bilister, blev det klart, at en række befolkningsgrupper blev ladt i stikken ved den konventionelle fremgangsmåde, ligesom det blev klart, at planlægningen gik hårdt ud over byernes fysiske miljø.

De negative konsekvenser kom i søgelyset sammen med ulykker, støj og luftforurening, der efterhånden havde nået et omfang, som gjorde det klart for flere og flere, at den etablerede måde at planlægge på var problematisk. Da efterkrigstidens økonomiske højkonjunktur slog over i krise først i 1970'erne, kom energi- og ressourceproblematikken tillige ind i billedet.

Denne ændring skete ikke som et faginternt anliggende på initiativ af velvillige og forudseende eksperter. Den skete heller ikke på initiativ af de etablerede politiske institutioner, men gennem ændringer i samfundets økonomiske forhold og ikke mindst ved pres fra protestbevægelser, i en del tilfælde ved direkte opstand. Det sidste kom i øvrigt til at betyde, at

Jens Bangs Stenhus er i dag hårdt mærket af luftforurening og tung trafik.



inddragelse af befolkningen – borgerdeltagelse – også kom på bypolitikens og planlægningens dagsorden på dette tidspunkt.¹²⁾

Resultatet blev, at et nyt paradigme for by- og trafikplanlægning voksede frem. Det er karakteristisk, at planlægningen nu kom til at omfatte flere transportmidler end bilen, typisk kollektiv trafik og fodgængere, men i Skandinavien og Holland også i høj grad cyklister. Desuden indgik miljøforhold i form af støj- og luftforurening og energiforbrug samt effekter for byernes fysiske miljø, herunder æstetiske forhold.

Endelig var også sociale forhold, levevilkår og borgerdeltagelse karakteristiske elementer i den nye planlægning. De fordelingsmæssige effekter af planlægningen på forskellige be-

To paradigmer for bypolitik og -planlægning

1950'ERNE OG 60'ERNE

Fokus på biltilgængelighed og handel

Gadegennembrud

Udvidelse af veje og gader

Trafikdifferentiering

Flere parkeringspladser

Totalsaneringer

Nybebyggelser på ryddede tomter

Højteknologi

1970'ERNE - 90'ERNE

Ulykker

Sociale hensyn, levevilkår

Støj, luftforurening

Bymiljø og bevaring

Fysisk miljø, æstetiske hensyn

Ressourcesholdning

Kollektiv trafik og let trafik

Parkeringsafgifter og grønne parkeringspladser

Trafikintegration

Sammenhængende gaderum og grønne strøg

Boliger søges fastholdt i centrum

Fri- og opholdarealer

Moderniseringer af eksisterende bygninger

Borgerdeltagelse

Tilpasset teknologi.

folkningsgrupper blev vurderet og befolkningen søgt inddraget gennem f.eks. borgermøder, udstillinger og arbejdsgrupper. Helhed og participation var nøgleord.

By - og trafikplanlægningen blev på den måde ikke længere et anliggende for blot trafikingeniører og arkitekter, som det havde været tendensen hidtil. Nye professioner kom til, f.eks. økonomer, sociologer, antropologer, politologer, geografer, miljøingeniører og biologer.

En lignende udvikling med tilsvarende ændringer er sket på en lang række andre områder som led i den generelle samfundstendens, der affødte det såkaldte ungdomsoprør sidst i 1960'erne, miljøbevægelsen, kvindebevægelsen, forskellige etniske bevægelser og anti-krigsbevægelsen. Det var kritikken af vækstsamfundet, som slog igennem i en mængde forskellige sammenhænge og skikkelser.

Aalborgs smukkeste villavej, Kærlundsvej, blev ødelagt, da Kong Christians Allé og Østre Allé blev forbundet.



Restaurant "Kilden" blev revet ned. I dag står Bacchus tête à tête med Hotel Hvide Hus og spørger: Hvor er romantikken?



Fra vækst til genbrug: Aalborg skifter kurs

Tilbage i Aalborg fortæller den tidligere rådmand for teknisk forvaltning Hans Brusgaard om den ende af udviklingen, han selv stiftede bekendtskab med i løbet af 70'erne, og som skulle vise sig at få drastisk indflydelse på Aalborgs bypolitik og -planlægning:

"Nu har jeg haft lejlighed til at være med på samtlige byplankonferencer i Europa ... og jeg havde jo hørt de debatter, som rører sig ude i verden. Vi sidder ikke og opfinder noget herhjemme. Eller tilsvarende opfinder man ikke noget i England. Det er jo sådan nogle ting - og det mærkelige er, at de dukker op omtrent samtidigt. Det var en masse forskellige steder på jorden. Hvis man et år har et tema, så kan man være næsten sikker på, at det tema i løbet af nogle få år har bredt sig på den måde, at man oplever, hov!, det er sgu' da ikke bare i Danmark, sådan noget foregår.

Jeg var altså kommet til den overbevisning, at vi skulle til i meget højere grad, end vi havde gjort, at genbruge vores ting ... Ideen med at flytte ud [til forstæderne] - i slutningen af 70'erne gik det op for mig, hvilket kolossalt spild af samfundsressourcer, det i grunden er."

Genbrugstanken fik i Aalborg blandt andet de konsekvenser, at man i stedet for at rive gamle bygninger ned og bygge

Genbrugstanken var levende blandt enkelte borgere, som selv istandsatte de gamle huse, bl. a. her i Maren Turis Gade.



nye, begyndte at forbedre den eksisterende bygningsmasse. I stedet for at placere byvæksten i forstæder, begyndte man at fortætte og udbygge den eksisterende by, således at man kunne udnytte den eksisterende infrastruktur i form af fjernvarmeledninger, kloakledninger, vandforsyning, kollektiv trafik o.s.v. Genbrugstanken betød også, at man gik bort fra anlæg af nye gade- og vejarealer til løsning af biltrafikkens problemer. I stedet begyndte man at udvikle metoder og planlægningsprincipper til afvikling af trafikken på de eksisterende arealer. Det er værd at bemærke, at det sidste skete, mens trafikken endnu var kraftig stigende, d.v.s. før 1973.

Inden man var nået så langt, at rådmanden og hans chefer gik ind for denne tankegang, og inden den fik konsekvenser for det nævnte Dag Hammarskjölds Gade gennembrud, havde de menige teknikere imidlertid, som sagt, stået alene med holdningen i en periode. I Aalborg var det disse teknikere og ikke så meget opstande og græsrodsbevægelser som i USA og England, der var primus motor i ændringerne.

Dag Hammarskjölds Gade blev prøvestenen for den nye tankegang i Aalborg. I betragtning af den mere end et århun-

I Jomfru Ane Gade kommercialiseredes genbrugstanken til det yderste. Der er penge i at bevare de gamle huse.



drede lange brutalistiske tradition for totalsaneringer, gadegennembrud og nyanlæg i Aalborg bykerne kan det ikke undre, at det tog nogle år, før de ældre chefer i Teknisk Forvaltning svingede over fra den gamle til den nye planlægningsopfattelse, ligesom flertallet af politikere heller ikke umiddelbart lod sig flytte. Faktisk er det på baggrund af traditionen bemærkelsesværdigt, at det ikke tog længere tid end tilfældet er. Fra 1972 til 1975 var by- og trafikplanlægning for Aalborg bykerne kendetegnet ved dyb tvivl og rådvildhed, selv om man med bagklogskabens fordel tydeligt ser oprustningen af den nye planlægningsopfattelse og undergravningen af den gamle.

Sygehus Syd. Bag nationalromantikken stikker en ny tid sit rationelle ansigt frem.



Aalborgs tredje byport mod øst.



Dyr eller billig planlægning

I en rapport fra januar 1974 om *"Fornyelsen af Aalborg bykerne 1973-1990"* blev der således for første gang officielt åbnet for muligheden af et bevarings- og miljøorienteret alternativ til 1963-planens totalsaneringer og gadegennembrud. ¹³⁾

Man talte nu om to planlægningsmodeller for bykernen. Med henblik på gennemslagskraft og under indtryk af den stadig voksende rolle for økonomiske overvejelser i den kommunale forvaltning i disse år, døbte teknikerne de to modeller *"dyreste"* og *"billigste"*:

1. En **"dyreste byfornyelsesmodel"** med gadegennembrud, totalsaneringer og en kraftig udvidelse af parkeringspladserne i bykernen.
2. En **"billigste model"** uden gadegennembrud, med modernisering af boliger i stedet for totalsaneringer og med en halv så stor udbygning af parkeringspladser.

Parkeringshuset ved Rendsborggade, egentlig Dag Hammarskjölds Gades udmunding i Nyhavnsgade.



Det er værd at lægge mærke til, at den billige model er formuleret i en situation, hvor man regnede med en fordobling i bilejerskab fra 250 biler pr. tusind indbyggere i 1972 til 500 biler pr. tusind indbyggere i 1990. Den billige model er således ikke udtryk for en simpel tilpasning til en lavere vækst i biltallet, men vidner tværtimod om en aktiv og dristig nedprioritering af bilismen i en situation, hvor denne var og forventedes at forblive i kraftig vækst. Faldet i biltallets vækstrate skete først efter opstillingen af den billige model. I 1988 var biltallet godt 300 pr. tusind indbyggere.

Teknikerne bad nu om og fik et midlertidigt anlægsstop for Aalborg bykerne, idet man fik politisk tilslutning til en videre undersøgelse og konsekvensvurdering af de to planlægningsmodeller i forhold til hinanden. Under de videre undersøgelser fik tilhængerne af den billige model uventet hjælp fra Mellemøsten. Den såkaldte oliekrise i 1973 med bilfrie søndage og flere passagerer i den kollektive trafik gav de nye tanker ekstra rygvind.

En bilfri søndag anno 1991 på Dag Hammarskjölds Gade.



Chefer skifter holdning sidst

Det var omkring dette tidspunkt – sidst i 1973, først i 1974 – at lederen af Aalborg Kommunes planlægningssekretariat, Preben Bågøe, som første chef, og som den sidste i planlægningssekretariatet, ændrede holdning til Dag Hammarskjölds Gade gennembruddet. Indtil da havde han ment, at tredje og sidste del af gennembruddet burde gennemføres. Nu mente han, at det burde stoppes. Det skal bemærkes, at det var Preben Bågøe, der i sin tid stod fadder til gadegennembruddet. Det var hans plan. At han alligevel var den første chef til at opgive planen har skabt en del respekt omkring hans person blandt de menige teknikere i Aalborg, en respekt som stadig kommer frem i samtaler og interviews om denne periode i byens planlægningshistorie.

Bågøe gik nu til rådmanden for teknisk forvaltning, d.v.s. Hans Brusgaard med sin nye holdning og anbefalede gadegennembruddet stoppet. Men Brusgaard lod sig ikke umiddelbart overbevise. Han fortæller:

"På et vist tidspunkt kommer byplanchefen og siger til mig, vi skal ikke gennemføre det.

Udsigten mod vest fra Dag Hammarskjölds Gade. Aalborgtårnet syner ikke af meget mod giganterne.



Mennesker kommer og går, kolossen bliver stående.



Den får I ikke mig til at hoppe på! [svarede Brusgaard].

Han kaldte på stadsingeniøren, som sagde, er du tosset mand! Selvfølgelig skal vi gennemføre den store gade der [Dag Hammarskjölds Gade]. Hele vores trafiksystem hviler på den. Ellers skal vi helt ud i Kjellerupsgade for at få forbindelse. Nej, den går ikke.

Så holdt jeg nogle møder med dem og sagde til stadsingeniøren, du skal gøre det, at du laver en trafikundersøgelse. I har en trafikmodel. Prøv på den at køre hele trafikken uden Dag Hammarskjölds Gade. Og I andre to – stadsgartneren er kommet ind på det tidspunkt – jeg kan meddele jer, at I kan begynde at finde ud af, hvad det vil koste at bygge langs med [gaden], og en hel række undersøgelser af den slags. Find ud af, om det er muligt.

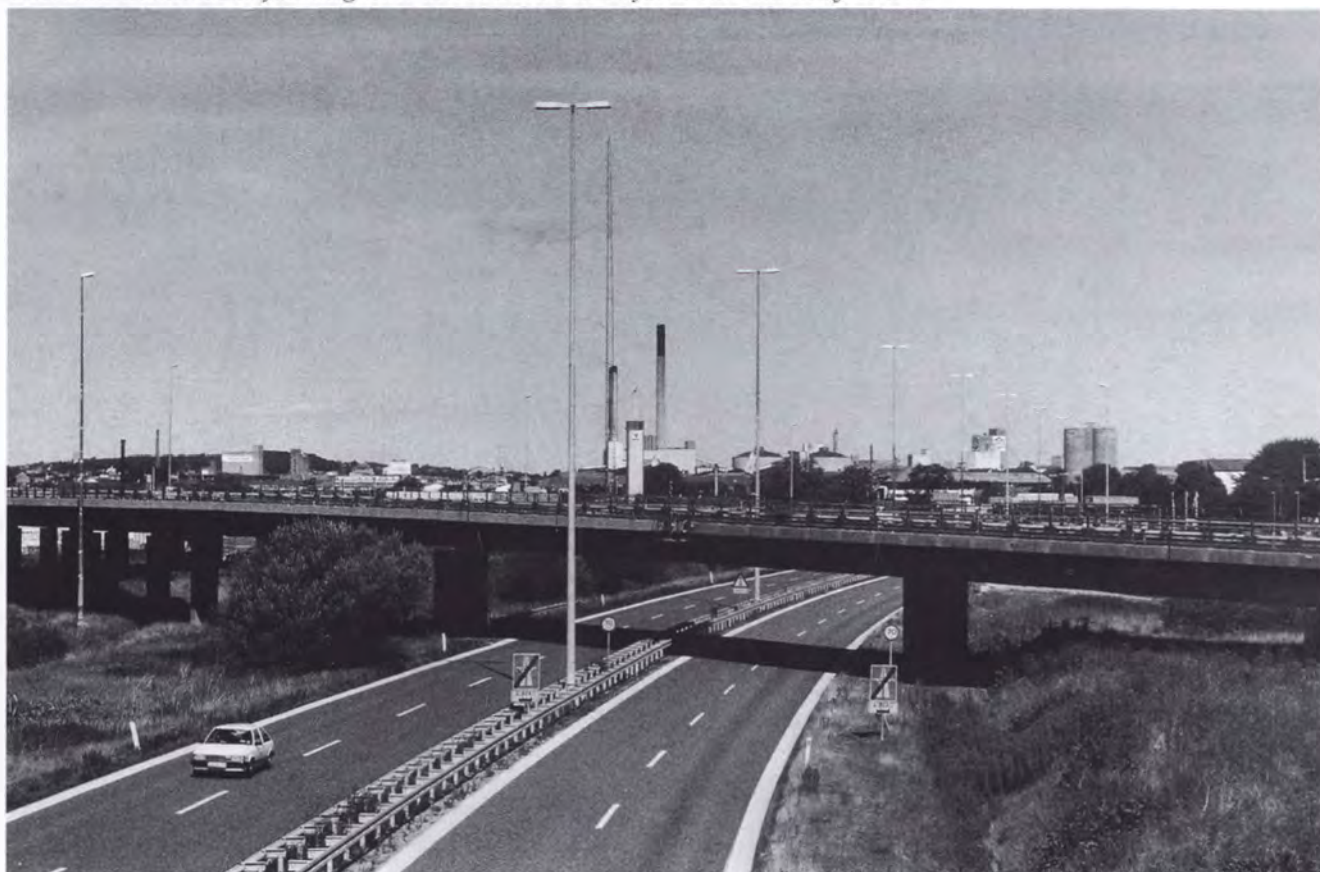
Og så kan jeg sige jer én ting! I får ikke mig til at gå til byrådet og få en byrådsbeslutning, før I er enige. Den dag I kommer med hinanden under armen, og siger, at nu er vi enige om en eller anden løsning, der forudsætter en ændring af en tidligere truffet byrådsbeslutning om at gennemføre Dag Hammarskjölds Gade, da kan I få mig med. Og jeg vil godt sige på forhånd, at jeg er nok i øjeblikket i syv sind. For trafikalt mener jeg, den er af kolossal stor betydning, også for bykernen. Men jeg vil også godt sige, at de oplevelser, jeg har set med gade-gennembrud andre steder i verden, de har ikke været lykkelige.

Godt, så langt. Så gik der et halvt, måske et helt, år. Så kommer de en dag og siger: Vi er enige – Det var sørens!

Ja, siger stadsingeniøren, jeg har givet mig. Jeg tror nok, vi kan få trafikken til at fungere uden. Og jeg er blevet overbevist af det synspunkt, at det bliver vanskeligt at få noget op at stå, som – skal vi sige – gør det til en by igen, hvis vi havde ført den store gade igennem.

Nå! Så mangler jeg den politiske del."

Overdimensionerede trafik anlæg leder den overordnede trafik direkte ind til bykernen.



Det kendteste turistmål i Aalborg.



I januar 1975 forelå resultaterne af de udførte undersøgelser i rapporten "*Stillingtagen til Dag Hammarskjölds Gade gennembruddet*".¹⁴⁾ Her blev det pointeret:

- at gadegennembruddet ikke kunne karakteriseres som en trafikal nødvendighed;
- at det ikke kunne spares anlægsomkostninger andre steder i gadenettet ved anlægget;
- at tids- og afstandsgevinster for bilister ville være beskedne;
- at gaden ville medføre betydelige ulemper for fodgængere;
- at antallet af trafikulykker ville stige;
- at brugbare bygninger måtte rives ned;
- at et vigtigt forretningsstrøg, Nørregade, ville blive skåret midt over;
- at historiske gadeforløb fra 1100-tallet ville forsvinde for eftertiden;
- at bykernen ville forringes i funktionel og æstetisk henseende;
- at støjproblemerne i bykernen ville øges;
- at kommunen vil spare godt syv millioner kr. i tidens priser; hvis gadegennembruddet ikke blev udført.

Her skulle Dag Hammarskjölds Gade være gået igennem. I stedet blev området byfornyret.



Rapportens hovedkonklusion var følgende forslag:

"At byrådets beslutning af 9. januar 1967 om gennemførelse af Dag Hammarskjölds Gade ophæves, og at gadeanlægget nu stoppes fra nord ved Nytorv og fra syd ved Trækbanen." 15)

Samtidig med at man foreslog Dag Hammarskjölds Gade opgivet, foreslog man, at en planlægning af byfornyelse i Aalborg blev sat i gang.

Fortidens synder skal ikke gentages.



Paladsrevolution

Dette var en konklusion, som både rådmand, chefer og teknikere nu var enige om i Teknisk Forvaltning. Det var denne gruppe, med de menige teknikere som initiativtagere, der var primus motor i indførelsen af den nye opfattelse af byplanlægning og politik i Aalborg. I modsætning til USA's og Englands storbyer var der i Aalborg mere tale om en paladsrevolution end om folkelige protester udefra i forandringen fra vækst- til miljøorienteret planlægning. Protesterne i Los Angeles, San Francisco og London kan siges indirekte at have haft større indflydelse på politik og planlægning i Aalborg end de lokale protester, selv om dette ikke er reflekteret af hverken politikere, teknikere eller lægfolk lokalt.

Fra den vestlige verdens millionbyer blev den nye planlægningsopfattelse introduceret i de relevante faglige miljøer via internationale konferencer, tidsskrifter, uddannelsesinstitutioner, efteruddannelse o.l., i Danmark f.eks. via Foreningen af Byplanlæggere og Dansk Byplanlaboratorium. Det var herfra, samt fra andre byer, der var længere fremme i samme ud-

Nyhavnsgade afskærer Aalborg bykerne fra havnen.



vikling som Aalborg, f.eks. Nottingham, Göteborg og Bremen, de nye ideer blev kanaliseret til Aalborg via menige teknikere samt senere chefer og politikere.

Disse sammenhænge illustrerer det forhold, at ideers materielle grundlag udmærket kan findes ét sted på kloden og deres implementering et helt andet, med betydelig tidsforskydning mellem de to. Aalborgs planlægningshistorie viser, at sammenhængene mellem ideer og deres basis kan være langt mere indirekte og mindre mekanisk, end de ofte fremstilles i planlægningsstudier og anden socialvidenskabelig forskning.

Men som Hans Brusgaard nævnte ovenfor, var ideerne endnu ikke blevet til virkelighed. Den "politiske del" manglede stadig. D.v.s. behandling af Teknisk Forvaltnings forslag i Aalborg byråd med henblik på vedtagelse eller forkastelse. Hertil kom, at andre dele af den kommunale administration først skulle tages i ed, ligesom forskellige parter uden for administrationen skulle høres som led i den politisk-administrative behandling af projektet.

Aalborgs skyline er blevet en sær cocktail af gammelt og nyt, som ikke just klæder hinanden.



Det støjer, når gamle måder falder

Det var Aalborg byråd, som i sin tid havde taget beslutningen om at gennemføre Dag Hammarskjölds Gade gennembrudet. Nu bad Teknisk Forvaltning byrådet om at vende 180 grader på beslutningen, som forvaltningen selv havde gjort. Det gav anledning til mistillid fra politikere til planlæggere. Aalborgs tidligere byplanchef, Preben Bågøe, fortæller:

"Jeg kan huske, at et byrådsmedlem sagde til mig, at man kunne da ikke have tillid til planlæggere, der 10 år efter sådan laver deres planer om. Hvortil jeg svarede, at byrådet måtte være bekymret for planlæggere, hvis de ikke ændrede planerne, når forudsætningerne ændrede sig."

Inden sagen kunne forelægges byrådet til endelig stillingtagen, skulle de øvrige dele af den kommunale forvaltning imidlertid tages i ed, og her var problemerne i første omgang større end i forholdet til byrådspolitikerne.

Juridisk Forvaltning under Aalborg Kommunes 1. magistrat sender 6. januar 1975 et notat om sagen til Aalborgs borgmester. Den 13. januar modtager Hans Brusgaard en kopi af nota-

Sygehus Nord rejser sig over kvarteret omkring Reberbansgade.



tet, som han med håndskrift mærker "kun kendt af borgmesteren!", og hvori han blandt andet kan læse, at Juridisk Forvaltning med den danske grundlov i hånden går imod Teknisk Forvaltnings forslag. Juridisk Forvaltning skriver om Teknisk Forvaltnings rapport:

".....rapporten i sig selv forekommer en del subjektiv præget, og man kan ved gennemlæsning – med rette eller urette – umiddelbart få det indtryk, at man er begyndt med konklusionen og derefter har formet præmisserne..."

Resultatet vil næsten uundgåeligt blive et monument over dårlig planlægning.

Men også ud fra en mere konkret – og rent juridisk – betragtning må det være betænkeligt. Som anført er der foretaget ekspropriationer til gadens gennemførelse. Sådant tvangsafståelse kan som bekendt kun fordres, hvor almenvellet kræver det (grundlovens § 73). Dette indebærer givetvis, at en offentlig myndighed må have ganske tungtvejende grunde for at træffe beslutning om ekspropriation. På forhånd må det derfor forekomme besynderligt, at et vejanlæg, der i 1967 blev anset for så vigtigt, at man ikke tog i betænkning at skride til ekspropriation for at få det gennemført, nu ganske har mistet sin betydning for almenvellet, – ja endog vil være til skade for dette.

En tiltrædelse af disse nye synspunkter vil uvilkaarligt indebære en indrømmelse af, at det lovmæssige grundlag for de alt foretagne ekspropriationer ikke har været til stede, og de lodsejere, der har været ofre for tvangsafståelse, vil derfor med rette kunne kræve erstatning for den skade, de kan have lidt ved det skete, – der formentlig vil blive betegnet som magtmisbrug fra kommunens side...

Det er ligeledes et spørgsmål, om ikke det fra statens side vil kunne gøres gældende, at vejfondstilskuddet [til anlægget af de to første delstrækninger af Dag Hammarskjölds Gade] er oppebåret med urette, idet forudsætningen for dets udbetaling givetvis har været, at vejanlægget blev fuldført som planlagt." 16)

Foruden de almene og juridiske betragtninger kommenteres Teknisk Forvaltnings rapport også indholdsmæssigt af Juridisk Forvaltning. F.eks. siges det i en ironisk spottende passage om Teknisk Forvaltnings forslag til at bevare det historiske gadenet i bykernen:

"Ligeså overraskende er det at erfare [fra Teknisk Forvaltnings rapport], at hovedfærdslen til omverdenen i hine fjerne tider var rettet mod Filsted (?) og færgestedet Als (!). Disse oplysninger kan dog næppe tillægges afgørende betydning, når et nutidigt behov for trafikarer og bebyggelse skal vurderes og dækkes." 17)

Teknisk Forvaltnings økonomiske vurderinger af Dag Hammarskjölds Gade får også kritiske ord med på vejen fra Juridisk Forvaltning:

"Økonomiske beregninger med et tilsvarende resultat kan formentlig opstilles for et hvilket som helst vejanlæg, – f.eks. for den forestående millionudvidelse af Høbrovej. Når der alligevel anlægges veje, skyldes det antagelig et hensyn til omstændigheder – et behov – som ikke lader sig måle i kroner og øre.

I henseende til økonomi kunne der snarere være grund til at pege på, at hvis DHG-planen [Dag Hammarskjölds Gade] opgives, vil så godt som hele den indtil nu investerede kapital være totalt spildt....." 18)

Rådmanden og andre i Teknisk Forvaltning har ved læsning af notatet fyldt det med udråbstegn og spørgsmålstejn og en mængde håndskrevne kommentarer, f.eks.: "En hård bedømmelse", "overdrevet", "NN [forfatteren til Juridisk Forvaltnings notat] optræder som tekniker", "hvilken forstand har NN på det", "uenig". Man var tydeligvis ophidsede over den stærkt kritiske tone i notatet.

Ud over at Juridisk Forvaltnings notat pegede på nogle faktiske problemer, som dog viste sig at kunne løses relativt let, er det den for en intern forvaltningsskrivelse usædvanligt kritiske tone og indhold, der er værd at hæfte sig ved. Notatet kan opfattes som en indikator for den modstand Teknisk Forvaltning mødte i den kommunale administration, da man foretog kovendingen omkring Dag Hammarskjölds Gade og begyndte den flerårige omstilling til en ny planlægningsform. Notatet er udtryk for en kamp mellem planlægningsopfatterser og viser, at etablerede holdninger ikke væltes uden modstand og støj.

Også udadtil stødte Teknisk Forvaltning på modstand, først og fremmest fra forretningsfolk og i den lokale presse. En ra-

Området øst for Dag Hammarskjölds Gade. Her lå en gang et af Danmarks største kolonihaveområder.



Nytorv domineres helt af bybustterminalen. Som byens centrale opholdsområde kunne det blive en kæmpeattraktion.

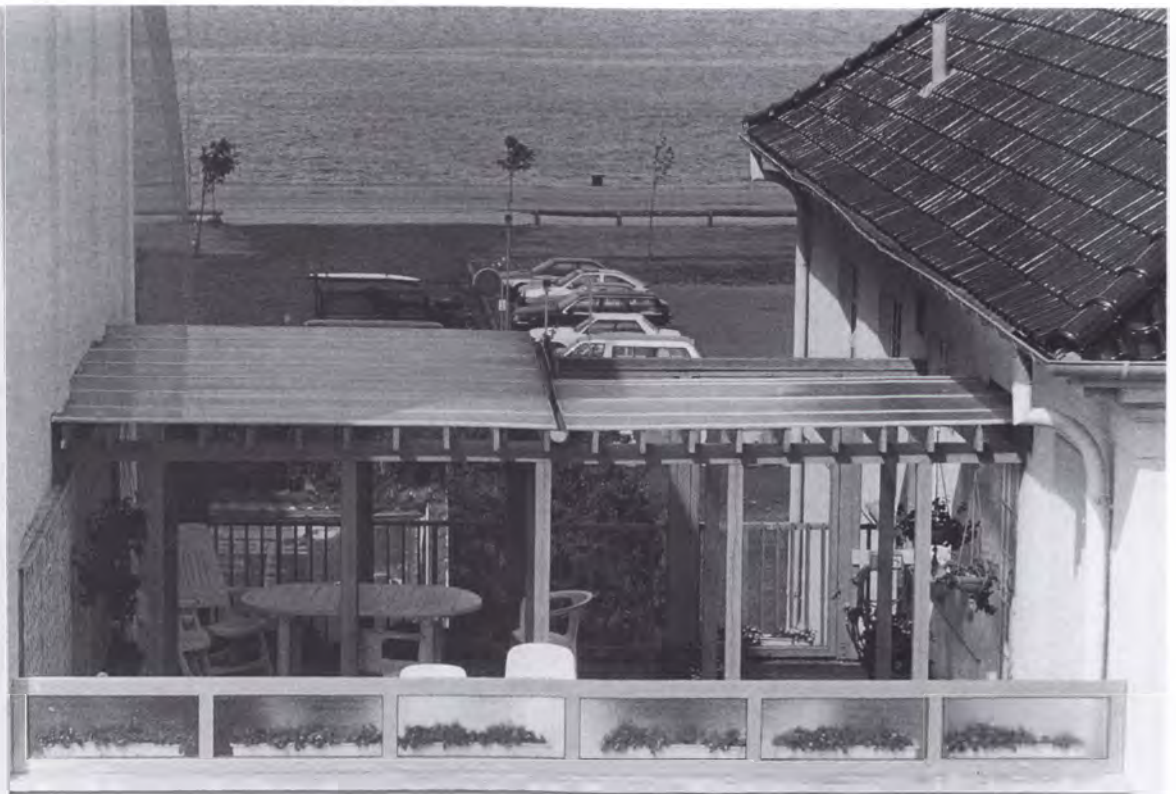


dioforhandler i Danmarksgade udtalte f.eks til Aalborg Stiftstidende: "Teknikernes mening forandres åbenbart, som vinden blæser, og det ser ud til, at byrådet retter sig efter teknikerne uanset, hvad de siger." ¹⁹⁾ En direktør for F. Salling A/S, som ejer varehusene Føtex og Salling i Aalborg bykerne var også kritisk: "Hvis man undlader at anlægge de veje, der fører menneskene ind til et bycentrum, dør det." ²⁰⁾ Endelig udtalte forretningsføreren for varehuset Anva [nu Magasin]: "Dag Hammarskjölds Gades etablering var en klar forudsætning for den beslutning, vi traf i slutningen af 60'erne [om etablering af varehuset Anva], og det er en betænkelig sag for os, at man overvejer at droppe planerne." ²¹⁾

Med en karakteristisk sans for paralleller mellem på den ene side anatomi, sygdom og død og på den anden by- og trafikplanlægning opsummerede Aalborg Stiftstidende kritikken af Teknisk Forvaltnings arbejde i en leder under overskriften "*Blodprop i byen*":

"Med den opmarch af sagkundskab, der står bag rådmænd Hans Brusgaards indstilling til Aalborg byråd om at opgive gennemførelsen af Dag Hammarskjölds Gade, har en offentlig debat om problemerne svære kår.

Borgerne har på egen hånd skabt åndehuller i byen.



Rapporter og prognoser, velovervejede – og i tidens sprog guldrandede – ord om miljø og historiske gader, er ikke sådan at hamle op med for de sikkert mange af byens indbyggere, der må nøjes med en fornemmelse af, at byens vise fædre risikerer et fejlgreb ved at følge indstillingen...

Gadenettet i Aalborgs indre by er hårdt medtaget. Den første gågade-succes har smittet og i dag skal både den motoriserede og den cyklende tænke sig godt om for at finde den nærmeste omvej fra et punkt til et andet. Modsat det menneskelige legemes blodomløb, der søges holdt åbent med kondi og plantemargarine, indsnævres byens trafikomløb fuldt bevidst, og man kan have sine stille tvivl om, hvorvidt byens hjerte er bedre i stand til at overleve sådan tilstopning af forsyningsårenerne end menneskehjertet." 22)

En høringsrunde til forskellige parter med interesser i sagen viste dog, at der efterhånden var opstået en generel opbakning af Teknisk Forvaltnings forslag. Aalborg Politi og Aalborg Handelsstandsforening lod sig overbevise af Teknisk Forvaltnings argumenter, selv om deres støtte ikke var entydigt entusiastisk. Nørregades Handelslaug og Selskabet til Bevarelse af gamle Aalborghuse havde længe været for, at Dag Hammarskjölds Gade blev opgivet, og ingen vægtige organiserede parter var nu længere imod.

Og fuglene kan altid flyve frit.



På vej mod nutiden

Da de forskellige juridiske og tekniske problemer var afklaret, gik Teknisk Forvaltnings indstilling i Aalborg byråd den 10. marts 1975. Her blev den imidlertid stoppet af Socialdemokratiet, som ønskede forskellige spørgsmål opklaret, og derfor fik sagen udsat. Blandt andet ønskede man mulighederne undersøgt for at gennemføre Dag Hammarskjölds Gade som en tunnelgade under Aalborg bykerne. Dette uanset, at man havde accepteret, at forbindelsen ikke var en trafikal nødvendighed. Denne særlige socialdemokratiske sans for anlægstunge projekter har en mangeårig tradition i Aalborg, og man støder på den igen og igen, når man studerer byens planlægning – aktuelt og historisk. Socialdemokratiets spørgsmål fik dog kun udsættende virkning. I begyndelsen af sommeren 1975 var de besvaret, og sagen gik igen i byrådet den 30. juni 1975.

Teknisk Forvaltnings indstilling om opgivelse af Dag Hammarskjölds Gade gennembruddet blev nu vedtaget med tyve stemmer for og ni imod. Ved afstemningen skete der det u-

Mod nord blev Dag Hammarskjöldsgade Gade lukket med et dyrt anlæg medborgerhus.



sædvanlige, at den socialdemokratiske byrådsgruppe stod splittet, således at en del af gruppen stemte for, mens resten, heriblandt Aalborgs borgmester Marius Andersen, stemte imod. Ingen tilstedeværende undlod at stemme.

Næste dag fik byrådets beslutning et par ord med på vejen i Aalborg Stiftstidende, igen på lederplads, og igen stærkt kritiske:

"Vi er bange for, at fremtiden vil vise, at det er en forkert afgørelse, og at de allerede færdiggjorte stumper af gaden vil komme til at stå som endnu et par monumenter over fejlslagen planlægning.... Men man kan ikke lave om på afgørelsen. Og der er vel dårligt nok basis for et fromt ønske om, at den kommende bebyggelse bliver af en sådan karakter, at der ikke bliver tale om alt for kostbare nedrivninger, hvis andre teknikere og andre kommunalpolitikere om nogle år kommer til den erkendelse, at den afgørelse, som blev truffet i aftes, var forkert og ønsker at gøre den om." 23)

Modsat Aalborg Stiftstidendes ønske om billige bygninger, som let kan rives ned igen, besluttede Aalborg byråd senere at lukke den allerede anlagte nordlige del af Dag Hammar-skjöld's Gade gennembruddet ved at placere et stort og kostbart udført medborgerhus her. Med en vis symbolsk værdi

... mod syd med et plejehjem.



placerede Aalborg byråd så at sige sig selv som prop i gennembruddet, idet medborgerhuset, som stod færdigt fem år senere, i 1980, foruden et nyt hovedbibliotek, møde- og udstillingslokaler, restaurant m.m, også indeholder Aalborgs byrådssal. I syd blev gadegennembruddet tilsvarende lukket ved anlæg af et plejehjem tværs over gadearealet. Man ville være sikker på, at beslutningen om Dag Hammarskjölds Gade ikke kunne gøres om.

Et definitivt vendepunkt var nået for by- og trafikplanlægningen i Aalborg. En hundredårig tradition var brudt.

Miljøet var kommet til byen.

Efterskrift

Var miljøet kommet for at blive? Det er spørgsmålet i dag, hvor store projekter igen er på tegnebordet. Dagens politikere og planlæggere har i den forbindelse valget mellem at stå fast på, at miljøet er kommet til Aalborg for at blive: Kun projekter, som forbedrer bymiljøet kan bruges. Eller de kan indskrive sig i Aalborgs historie som dem, der efter en kort pause på 10-15 år, fortsatte den tidligere brutalistiske tradition med yderligere byødelæggelse og forringet miljø til følge.

Måtte de vælge rigtigt.

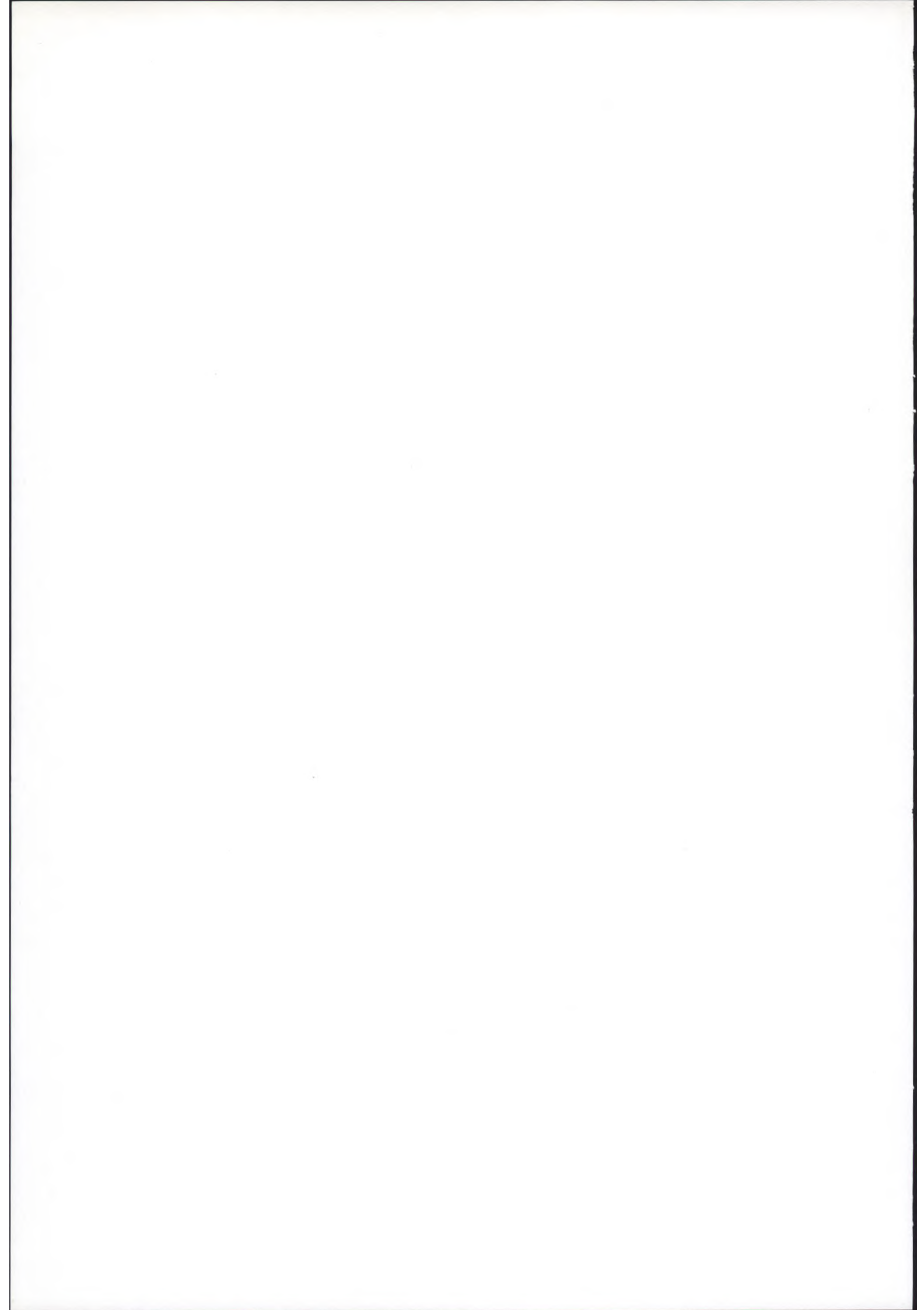
Der skal planlægges, så børnene atter trygt kan lege i gaderne.



NOTER

- 1) Hvor andet ikke er anført gælder det, at citater stammer fra interviews med de pågældende personer udført af Bent Flyvbjerg.
- 2) Strøget i København blev til sammenligning først permanentgjort i 1964.
- 3) Hugo Matthiessen & Christian Elling (1951): "*Gamle Købmandsgaarde*", side 8-12, hér fra Jan Kock (1987): "*Hugo Matthiessens Aalborg*", Selskabet for Aalborgs historie, Aalborg, side 16-17.
- 4) Hans Lyngby Jepsen (1986): "*Danmark: Nordjylland*", Gyldendal, København, side 82 og 96.
- 5) Daniel Bruun (1920): "*Danmark, land og folk*", bd. III, side 78, hér fra Kock: "*Hugo Matthiessens Aalborg*", side 7-8.
- 6) Allan Christensen & Henrik Nielsen (1977): "*Vesterbro gadegennembruddet*", Aalborg Universitetscenter, side 20.
- 7) Jepsen: "*Danmark: Nordjylland*", side 109.
- 8) Colin Buchanan blev i 1960 udpeget af den engelske trafikminister til at studere udviklingen på langt sigt af veje og trafik i byområder og deres indflydelse på bomiljøet. Studiet blev afrapporteret i 1963 af det engelske Ministry of Transport i "*Traffic in Towns*", HMSO, London. Denne rapport har haft stor indflydelse på by- og trafikplanlægning overalt i Europa.
- 9) Henry Malcolm Steiner (1978): "*Conflict in Urban Transportation - the People against the Planners*", Lexington Books, Lexington, Massachusetts, side 50.
- 10) California Governor's Commission on the Los Angeles Riots (1965): "*Violence in the City: An End or a Beginning*", Sacramento, California.
- 11) Diskussionen om nedrivning af en del af motorvejsnettet i San Francisco er intensiveret efter Loma Prieta jordskælvet i oktober 1989, fordi en del af de nævnte motorsvejsanlæg hér viste sig ikke at være jordskælvsikre. Se Peter Hall (1990): "*Shall We Tear Down the Embarcadero?*", Working Paper 512, Institute of Urban and Regional Development, University of California, Berkeley.
- 12) Baggrunden og rollen for borgerdeltagelse er nærmere beskrevet i Bent Flyvbjerg (1984): "*The Open format and Citizen Participation in Transportation Planning*", i "*Social and Technological Issues in Transportation Planning*", Transportation Research Board, National Research Council, Washington D.C.; samt i Bent Flyvbjerg (1986): "*Citizen Participation Under Attack*", *Colloqui: Cornell Journal of Planning and Urban Issues*, vol. 1, nr. 1. Heri findes også en analyse og vurdering af 1980'ernes nykonservative tendens og dens konsekvenser for bypolitik og -planlægning.

- 13) Aalborg Kommune (1974): "*Fornyelsen af Aalborg bykerne 1973-1990*", Aalborg bykerne, rapport nr. 1. Teknisk Forvaltning, Aalborg.
- 14) Aalborg kommune (1975); "*Stillingtagen til Dag Hammarskjölds Gade gennembruddet*", Aalborg bykerne, rapport nr. 2, Teknisk Forvaltning, Aalborg.
- 15) Aalborg kommune: "*Stillingtagen til Dag Hammarskjölds Gade gennembruddet*", side 6.
- 16) Brev og notat fra Juridisk Forvaltning, magistratens 1. afdeling, Aalborg Kommune til Aalborgs borgmester dateret den 6. januar 1975 med titlen: "*Notat indeholdende nogle dels juridiske, dels mere almene betragtninger i relation til bykernerapport nr. 2 af januar 1975 vedrørende anlægget af Dag Hammarskjölds Gade*", Aalborg Kommune.
- 17) Samme sted, spørgsmålstegn og udråbstegn i original.
- 18) Samme sted.
- 19) Aalborg Stiftstidende, den 5. februar 1975.
- 20) Aalborg Stiftstidende, den 20. januar 1975.
- 21) Aalborg Stiftstidende, den 20. januar 1975.
- 22) Aalborg Stiftstidendes leder, den 28. januar 1975.
- 23) Aalborg Stiftstidendes leder, den 1. juli 1975.



Oversigtskort



