

DANSK PLANLÆGNING

hvor kom idéerne fra?
hvordan blev planerne?



22. SEMINAR SEPTEMBER 2006
AVEDØRELEJREN - HVIDOVRE

DANSK BYPLANLABORATORIUM
BYPLANHISTORISKE NOTER

NR: 57

DANSK PLANLÆGNING
hvor kom idéerne fra?
hvordan blev planerne?

22. SEMINAR SEPTEMBER 2006
AVEDØRELEJREN - HVIDOVRE

DANSK BYPLANLABORATORIUM
BYPLANHISTORISKE NOTER

NR: 57

Dansk Planlægning
- hvor kom idéerne fra - hvordan blev planerne?

22. Byplanhistoriske seminar
Fredag den 15 september 2006

Byplanhistorisk note nr. 57
Copyright Dansk Byplanlaboratorium

Redaktion og grafisk tilrettelæggelse:
Jens Clemmensen

Tryk: KFS AB, Lund 2008-xx-xx
ISSN: xxxx-xxxx
ISBN: xx-xxxxx-xx-x

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

Indledning

Velkomst

ved arkitekt Inge Alstrup, formand for Byplanhistorisk Udvalg.

Årets byplanhistoriske seminar skal handle om dansk planlægning – hvor kom idéerne fra, og hvordan blev planerne. Programmet for dagen har måttet justeres lidt, idet vi har fået afbud fra Byplanchef Sidsel Poulsen fra Brøndby Kommune, fra Ellen Højgaard Jensen, Direktør for Dansk Byplanlaboratorium, og i sidste omgang også fra Geograf Mads Uldall.

Til gengæld har vi været så heldige at arkivar Henning Sørensen, leder af Brøndbys lokale Byarkiv har lovet at komme i stedet for Sidsel Poulsen. Ligeledes var Stadsarkitekt Jan Christiansen frisk nok til at springe ind i stedet for Ellen Højgaard og komme og fortælle om Københavns planlægning.

Selvom vi således har et par stand-ins skal det nok blive en rigtig spændende dag. Så, rigtig hjertelig velkommen – dagens ordstyrer er arkitekt Kirsten Birk Hansen.

Indhold

	side
<i>Poul Sverrild:</i> Indledning - Stedet hvor vi er	7
<i>Jens Kvorning:</i> Byplanmæssige idéer efter anden verdenskrig - som grundlag for Køge Bugtplanen	11
<i>Niels Thouggaard:</i> Køge Bugt områdets planlægning	23
<i>Poul Henriksen:</i> Køge Bugtområdets trafik	33
<i>Grete Plesner:</i> Centre, bymiljø og grønne områder i Køge Bugt-området	39
<i>Henning Sørensen:</i> Livsbetingelser i Brøndby Strand i dag	51
<i>Jan Christiansen:</i> Fem bykvarterer	57
<i>Peder Boas Jensen:</i> Mulige konklusioner - oplæg til debat	67
Deltagerliste	70
Byplanhistoriske noter	71

Stedet hvor vi er!

*Poul Sverrild, arkivchef, medlem af
Byplanhistorisk Udvalg*

Jeg har fornøjelsen af selv at arbejde i denne her bydel, hvor jeg kunne sige: ”Velkommen til modernismens forstad” og så sidder vi her i sådan en gang bedre byggeskik, nationalromantisk bystruktur. Men bevæger vi os bare 100 m sydpå, så har vi Avedøre Stationsby.

Jeg vil godt lige bruge et par ord på at fortælle, hvad det er for et sted vi er landet i her, hvor vi befinder os. Og så vil jeg godt lige knytte an til det der gør, at vi især her i Hvidovre, synes at det er utroligt spændende, at det lige præcis er Køge Bugtplanen dette seminar handler om. Det er fordi Hvidovre Kommune er blevet kulturarvskommune, hvad der har medført en del løftede øjenbryn og undren – jeg fik en haglbyge af mails fra kolleger rundt om i landet, hvor de sagde: Hva’ fanden bilder I jer ind? Og det er jo et kernepunkt omkring modernismen, det forunderlige, at de fleste mennesker stadig reagerer som rendyrkede romantikere på trods af, at 150 års industrialisme er rullet ind over os og nu er rullet væk igen.

Det er noget af det kulturarvsprojektet tager fat på – at skabe nye fortællinger om det, der er skabt de sidste 50 år.

Vi befinder os her i Avedørelejren – og med den ’under-dog’ følelse, vi jo har i disse vestegnskommuner, er vi utroligt stolte af at være så fattige som vi er. Så var jo typisk, at da Hvidovre kommune fik lejlighed til at købe en kaserne, da hed det en ’lejr’. Der er ikke helt så meget power på, men det har en helt kontant forklaring: tjenestegørende officerer får et tillæg for at gøre tjeneste i en ’lejr’, hvilket man ikke får på en ’kaserne’. Derfor har ingen nogen sinde ændret navnet på Avedørelejren.

Hvis nogen af jer så fjernsyn i går, Italiensk for Begyndere, så vil I muligvis genkende rummet. Det var her undervisningen foregik. Der er en forskel fra filmens tid, det er, at I sidder på hynder. Da det militære auditorium

gik over til civilt brug, så var der nogle ældre mennesker i foreningslivet, som syntes, at man sad lidt hårdt på de sæder. Vi skaffede nogle hynder. Det har så til gengæld betydet, at I er blevet løftet lidt op, så – især kvinderne - vil bemærke, at det er Hvidovre Kommunes eneste kønsdiskriminerende mødelokale. Stolene er designet til gennemsnits værnepligtige iført kampuniform og støvler, og derfor vil oplægsholderne se i løbet af et stykke tid, hvordan benene begynder at dingle, fordi man ikke kan nå jorden. Det er noget af prisen for at have overtaget dette pragtfulde lokale.

Kort om bydelen: Hvidovre Kommune købte Avedørelejren i 1999, efter en lang debat om, hvorvidt det skulle blive et nyt Christiania. Det har man frygtet i 30 år i Hvidovre. Der var megen tale om, at det skulle være flygtningecenter, og i og med at Hvidovre kommunalbestyrelse besluttede at købe lejren kl. 7 en mandag morgen, og der havde været denne debat om flygtninge, så startede mytedannelsen om Hvidovres Socialdemokraters aggressive adfærd for at holde flygtninge ude. Det forholder sig nu nok sådan, at staten næppe havde solgt lejren til Hvidovre Kommune, hvis man havde ønsket at anvende den som flygtningelejr. Det er altid godt for en bydel, at være omgærdet af myter, og denne her er om nogen blevet det. Det er den samme effekt vi oplever ved at have filmbyen placeret 100 m nord herfor. Der ligger dansk filmindustri, 30 firmaer som kan hvad som helst indenfor filmproduktion, og når der er fuldt hus ved de store filmoptagelser er her 900-1000 arbejdspladser, en industri som ingen havde regnet med. De holder til i bygninger, som Hvidovre kommune havde regnet med at rive ned, bygninger uden bevaringsværdi.

Det har vist sig at være alt afgørende for udviklingen af bydelen. Ved at få sådan en højprofileret oplevelsesindustri indenfor, har ordet Avedøre fået en anden klang. Det bliver nu 8 ud af 10 gange nævnt, at det har noget med filmindustri at gøre. Den niende gang er det vores vinbonde, vi har boende lige her i nabolaget - også en slags oplevelsesindustri. Så det er nye tider vi har fået.

Hvidovre kommune var meget bevidst om, hvad man gjorde, da man købte lejren, og der blev hurtigt nedsat et udvalg. For hvad stiller man op med en struktur, som er anderledes end kommunen i øvrigt? Købet fandt sted på et tidspunkt, hvor det var naturligt at sige: 'Vi skal i Avedørelejren skabe noget, som er anderledes end resten af kommunen', og det er en industrialismeforstad med fuld funktionsdeling, butikker, beboelse, erhverv, summeret ud hver for sig. Og så var idéen, at her skulle vi have en lidt gammeldags by. Vi skulle have fuld integration af boliger, erhverv, service og kulturinstitutioner, og få det til at virke i en bymæssig 'grøn' planstruktur. Og meget af det lykkedes, men noget af det lykkes ikke. Detailhandel har vi ikke fået og vi kæmper med de borgere vi ville have til at flytte ind i disse specielle bygninger uden haver til. Det første de gør, når de kommer ud - hvis de har adgang til det grønne - er at banke små pæle i jorden og sætte hegn op, og begynde den fraternisering, som det er meget afgørende for os som kommune at friholde området fra. Parcelhuse har vi nok af i Hvidovre, men den her specielle form for bebyggelse har vi kun denne ene af.

Man siger, at Avedørelejren er en parentes i Hvidovres bymæssige landskab, som i øvrigt er et landskab skabt mellem 1910 og 1980, hvor Hvidovre Kommune reelt var udbygget. Det er et spænd på 70 år, hvor kommunen blev udbygget, og det er om nogen en industrialismekommune. Og det er så koblingen til at sige: kulturarvskommune. Vi var så heldige – dygtige vil jeg sige – at få lavet en ansøgning til Kulturarvsstyrelsen og, frem for alt, Realdania. Det er jo en geni-streg, når en offentlig styrelse driver udviklingspolitik for private midler og slipper af sted med at sætte halvanden million på højkant. Man får 53 af landets kommende 98 kommuner til at sætte sig ned og tænke sig om og lave en to-siders forhånds interessetilkendegivelse. Vi røg med blandt de 10, som fik lov at skrive en egentlig ansøgning og blev en af de 10 kulturarvskommuner.

Grunden til at vi er blevet udvalgt er givetvis, at vi har haft modet, eller var, af

vores fysiske omstændigheder, tvunget til, at indse, at det er på tide at tage hul på kulturarven fra det tyvende århundrede. Det er på tide, at vi får taget hul på diskussionen af værdisætning og bevaringsproblematikker omkring det masseproducerede, det der repræsenterer massekonsumtionssumfundet, demokratisamfundet. Det kan bl.a. rumme et opgør med den gammeldags bevaringspolitik, hvor man tager afstand fra, pkt. 1, et udgangspunkt i genstanden og, pkt. 2, at det vi i store træk har bevaret er enestående, men til gengæld også 'kun' enkeltstående arbejder. Det kan være meget fint, når det handler om romantiske landskaber og ting som er blevet til i en tid, hvor det faktisk var enestående mænd som prægede udviklingen. Vi er nok tilbøjelige til at sige, at skal vi være tro mod de bærende idéer i det tyvende århundrede, så må det også for bevaringsproblematikken betyde, at vi ikke blot skal bevare det enestående. Det skal vi stadig, men vi skal også begynde bevaringen af det som faktisk har relevans for det levede liv og ikke bare relevans for kunståndernes indsats.

I en kommune som Hvidovre, hvor vi er rimeligt konkret tænkende, bliver vi jo straks mødt med: 'Når nu projektet løber ud med udgangen af 2007, hvad har I så fået lavet om? Hvor ser kommunen anderledes ud? Hvad har I gjort? Det er et rimeligt teoretisk idéudviklingsprojekt, metodeudviklingsprojekt, og derfor et problem, at jeg hele tiden må fare ud og sige: 'Det bliver rimeligt svært at få øje på noget, andet end naturligvis formidling til borgerne i den udstrækning vi er i stand til at formidle vores tanker'. Hele projektet munder ud i et forslagskatalog til den næste kommuneplan, og det er tanken at indarbejde kulturarvstænkningen - og i vores tilfælde forhåbentlig en ny kulturarvstænkning - i kommuneplanarbejdet, ligesom vi f.eks. har en sundhedsvinkel. Uanset om de strukturer man arbejder med rummer indlysende bevaringsværdier eller man ikke umiddelbart kan få øje på nogen, får man tænkt kulturarvstanken ind over. Hvad er det for en historie vi skal kunne fortælle om dette område, også om hundrede år - bevaring af den fysiske struktur eller ej?

Byplanmæssige idéer efter anden verdenskrig - som grundlag for Køge Bugtplanen

*Arkitekt, Professor Jens Kvorning.
(båndudskrift af foredrag)*

Det er ikke så nemt at sige, hvad de idémæssige forudsætninger for en plan som Køge Bugtplanen er. En måde at diskutere det her problem på, og en kendt måde, og den ofte benyttede, det er jo at spørge: Hvad har de siddet og kigget på? Enten noget de har siddet med 'fingeren' i, eller noget som ligner det meget.

En anden tilgang er, at faget har en tradition, faget har et referencebibliotek, altså der er noget man orienterer sig i forhold til, der er sådan en stor mængde af viden og referencer, som hver enkelt person måske ikke kender direkte, men som alligevel ligger og gennemsyrrer fagets tradition og kommer igennem uden en egentlig påvisning, og jeg vil være tilbøjelig til at benytte mig af den sidste, fordi jeg mener, at det er så åbenlyst, at det her fag har bygget sådan en stor traditionsbank, stor referencebank op, som alle trækker på, og det er også den eneste forklaring på, at der er en masse modeller, en masse former, som optræder relativt ens på forskellige tidspunkter.

I overskriften står "efter anden verdenskrig", og tiden kan bl.a. billiggøres med et billede som det her, som stammer fra Le Havre, men lige præcis ved at bruge det her billede, så får man også skubbet en form for ukorrekthed, eller uinkontinuitet, ind i historien, fordi man her ovenpå Le Havres sønderbombede struktur tegner en meget traditionel karréstruktur, som den man billedliggør genopbygningsprojektet ved. Og allerede der er der et markant brud i at fortælle byplanhistorien, som en kontinuitetshistorie. Fordi, hvis det var en kontinuitetshistorie, og hvis man havde spurgt Le Corbusier, så skulle den der by have set meget, meget anderledes ud. Og selve det der projekt blev jo et kampprojekt imod Corbusier. Altså, man trak faktisk en over 80-årig man ud af skabet og satte ham til at genopbygge Le Havre for at undgå, at Corbusier kom til.

Der er en kampscene omkring, hvad det er for nogle idéer, der skal have lov til at træde igennem, og dermed bliver byplanhistorien meget mere kompleks end den der hedder, at omkring århundredeskiftet gjorde man sådan og sådan. Lukkede man lidt op omkring 1. verdenskrig, så kom modernismen og så kom efterkrigstiden. Det er en meget mere blandet ideologisk kampscene vi har med at gøre, og den vil jeg så prøve om jeg kan vikle ud, eller tegne et billede af.

Og den der (billede) er også interessant, hvis man skal beskrive den der kampscene: "Die erste Strasse des Socialismus", og det er Stalin Allé. Og den viser sådan et andet brud, fordi hele modernismens avantgarde så jo mod Sovjetunionen som stedet, hvor det nye samfund foldede sig ud, masser af de tyske modernister rejste til Moskva og forsøgte at få lov at fungere som rådgivere og nogle af dem var oven i købet så dumme, at de tog der over, da nazisterne tog over i Tyskland, og kom meget meget hurtigt til USA i stedet for, og på den måde er det jo lidt paradoksalt, at den modernisme som mente at den havde en allieret i Sovjetunionen efter anden verdenskrig ser Sovjetblokken promovere sig på et projekt, der er sådan nogenlunde det mest antimodernistiske man kan komme af sted med. Men det der gør det ekstra interessant er jo, at når man i dag læser om Stalin Allé, så viser det sig faktisk, at Stalin Allé var udtænkt og beskrevet som en form for countermanifest til modernismens manifest. Altså, det er helt åbenlyst, at Stalin Allé ikke bare er et projekt til Stalin Allé, men at hele det dokument der ligger omkring Stalin Allé er et counterdokument til CIAM-manifestet, der siger, at CIAM-manifestets påstand om at byen skal deles op i en zone for beboelse, en zone for beskæftigelse og en zone for rekreation, den påstand er grundlæggende forkert. Og det gør jo altså, at det manifest, som frembringer Stalin Allé faktisk nok en i dag vil blive betragtet som det moderne manifest, og det gør historien mere interessant i mine øjne.

Efter den her indledning, hvor jeg har forsøgt at sige, at de her fænomener er vævet ret meget ind i hinanden, så forfalder jeg alligevel til at lave et forholdsvis kronologisk overblik, men I må holde

det her in mente.

Det er i mine øjne for snævert og ikke så interessant at sige, at Køge Bugtplanen ligner lige præcis 'den' plan. Jeg vil påstå, at faget bygger sig op omkring en meget traditionsopfølgning og ligger hele tiden at fisker forskellige dele ud af det. Opgøret efter anden verdenskrig er opgøret om, hvad for nogle dele af den fælles byplanmæssige forestillingsverden, byplanmæssige arv man har til rådighed, der skal trækkes frem og hvad der skal trykkes tilbage. Men debatten foregår ved, at alle disse forestillinger rent faktisk findes i idébanken og derfor bliver en del af kampen om, hvad skal ned og hvad skal op.

Det der i jargongen normalt betegnes som moderne byplanlægning, det er ikke modernismens byplanlægning. Det er den byplanlægning der opstod som reaktion på industrialismen, som havde som projekt – i hvert fald i første fase - at regulere de uregulerbare byer og komme med forslag til, hvordan man gjorde det. Hvis vi skal gøre det meget kort, så er der 4 store modeller:

Hausmanns arbejde i Paris, som gik ud på at bortoperere det syge væv og indoperere det moderne, men som også indeholdt en lang række meget grundlæggende omstruktureringer af Paris, en total administrativ omstrukturering, en total omstrukturering af de grupper der var involveret i kontrolfunktionen, bl.a. blev der ansat arkitekter til at tilse, at kvaliteten i projekterne var god nok. Men det er også en moderne byplanlægning i den forstand, at den forstår at manipulere markedet. Det var en ret genial økonomisk konstruktion, som ligesom først er kommet på banen her for nylig, at man køber op til nogle priser der faktisk gør, at man får finansieret byens omdannelse og modernisering uden at der skal afgives penge, at det finansierer grundstigningerne. Det er der meget strategisk planlægning der benyttes. Det er også det projekt, der danner en af de tidligste manualer, der kan siges at være en metodebeskrivelse af den byplanlægning, det værk der hedder "Combat de Paris", som stadigvæk findes i ét eksemplar på Kunstakademiets Bibliotek, indeholder hovedparten af tegningerne til alle boulevarderne, tegninger til alle kloakkerne

og alle parkerne. Man får altså en dokumentation for lærebogen og hele denne disciplin, og man får hele strategien med gadegennembruddet, som jo altså bliver en bærende strategi i al byplanlægning, at gadegennembruddet som den fornyelseszone, der kan skæres ind med en begrænset ressourceindsats og så sætte en omdannelse i gang, at det er en strategi som introduceres her. Den var jo særdeles bekendt.

Det var et af de mest omtalte projekter og man kan spørge om man kan sættes Cerdas plan for Barcelona op på samme niveau, hvis man diskuterer den for den tyngde i sit referencebibliotek, fordi Cerdas plan i mange af de nord- og mellemeuropæiske lande blev kendt meget senere, men som indlæg og som reference til denne her referencebank, der er den en anden type. Den der kommer med de store forslag til hvordan byen kan ekspandere, hvad for nogle systemer man kan lægge op som kan indholde den dynamik som den industrielle by har i sig, hvordan den by kan struktureres i række forskellige geografiske led, altså karreen som skulle være åben og sundhedsskabende, karreer samlet til et kvarter, større blokken samles til bydele og byen gennemtrukket af de overordnede årer, en række hierarkier der lægger sig op og strukturerer denne her meget basale og generiske struktur som karreen danner.

Ringstrasse i Wien fra midten af 1800-tallet, blev den store arkitektoniske iscenesættelse af, hvordan de nye parlamentariske demokratier kunne udtrykke den nye situation, det var meget tilspidset. Ringstrasse skulle forklare befolkningen, hvorfor kejseren var vendt tilbage efter den borgerlige revolution, altså hvordan man kunne leve med den situation, at det styre man havde søgt at vælte trådte tilbage, men så netop med Ringstrasse-projektet beviste, at det var i stand til at lede en modernisering af samfundet ved at etablere den zone, hvor alle de moderne dannelsesinstitutioner ligger og alle de moderne parlamentariske institutioner ligger. Parlamentet, rådhuset, museerne, Musikverein og promenadeparkerne, promenaden som en del af den borgerlige dannelse, alle de der elementer ligger i det der bælte og på mange måder er den lig med

vores eget voldgadeprojekt. Altså den samme iscenesættelse, de samme dannelsesinstitutioner – i Voldgadekvarteret har vi Statens Museum for Kunst, den første Polytekniske Lærestanstalt, Den kunstneriske og den tekniske dannelse, vi har promenadeparkerne, vi har Botanisk Have. Ringstrasse blev et stor forbillede for, hvad det drejede sig om.

Disse store planer blev igen overbygget med en række store referencegivende bøger af en enten ... karakter eller en privat karakter ... "Stätebau nach künstlerischen kunst...", den kommer i 1889 og prøver at genopfriske en arkitektonisk synsvinkel og trækker i virkeligheden meget lange tråde tilbage i historien og refererer både hvad renæssancen og barokken og senbarokken havde af byarkitektoniske principper og laver altså denne her diskussion af, hvordan sættes byens forskellige elementer i arkitektonisk relation til hinanden. Året efter 1890, der kommer Stückens store bog om "Städtebau", som et femte bind i den der hedder "Handbuch für Bauwesen", som allerede var en stor opslagsbog som blev udgivet i Tyskland omkring alle mulige ting omkring det at bygge, og så kom 6. bind som hed "Städtebau" og som indeholder tegninger over alle mulige bymæssige elementer. Man kan gå ind og finde .. hvis man vil finde en stor gade, så slår man op under store gader og så finder alle mulige store gader inkl. "Ringstrasse in Copenhagen", som godt nok er Voldgade, som måske ikke ændret på det tidspunkt, men man kan gå ind og finde alle de ting og sige, hvordan er de lavet. Hvis man skal bygge et pissoir kan man slå op på 4 sider og finde et pissoir i romantisk stil, renæssancesstil, barok eller i moderne støbejern og, hvis skal lave en park, så kan man tilsvarende finde en romantisk park, eller en mere teknisk park, og målsat og med alle detaljer og alt hvad der skal til for at man kan lave alle de der ting. Man kan sige, at professionen er modnet, der er så stort et materiale der er skrabet sammen, at vi i virkeligheden har det referencebibliotek jeg taler om. O der er altså også en masse referencer til en mere sammenfattende byplanlægning, med netop de aktuelle problemstillinger i centrum, altså det at planlægge det nye kvarter omkring banegården er selvfølgelig det alle byer står overfor. Jernban-

erne blev bygget, de nye hovedbanegårde blev bygget, alle byerne vokser frem mod denne der hovedbanegård og kvarteret heromkring er et gennemgående problemstilling, og tilsvarende er der et stort afsnit om det at planlægge voldkvartererne, altså det der skal bygges ovenpå voldene som et fremherskende problem. Borgerrepræsentationen lod et udsnit af den oversætte. Den har været meget direkte tilstede i den Københavnske bevidsthed i vores fag.

Et fjerde forslag er det er så kendte, Ebenezer Howards "Gardencities" med en ... om at forene fordelene ved at bo i byen og på landet, men den indeholder jo altså også dette her diagram, som ganske vist ikke er med i bogen, men som han tegnede selv, om hvordan det her bysystem skulle udfolde sig, og hvor han får tanken om satellitbyen – at byen skal ikke vokse for stor, den skal i stedet for skyde ..., forholde sig til en balance problematik som i høj grad kan ses som den der dukker op i London efter anden verdenskrig. Den indeholder både en række store forestillinger om byen og den indeholder række konkrete handlingsbud på hvordan byen skal struktureres med det grønne, og så indeholder den denne her – en illustration som ikke er med i "Gardencities" – en af hans egne tegninger, The Master Key, hvor han hævder en ny og anderledes attitude til byplanlægningen end den ...

... et sociologisk problem, hvor han altså siger, at man kun er i stand til at skabe byplanlægning, hvis byplanen er og tænkningen i forbindelse med den udgør denne Master Key, altså man er nødt til at kende samfundet så godt, man kan ... altså det er den nøgle man griber ind i, og kun hvis man kender det, kan man tilslibe (?) The Master Key, som går i indgreb (?) og så kan man gøre det. Det er altså et krav om en meget stor social forståelse af samfundet, som forudsætning for at kunne agere og den bærende angelsaksiske forståelse.

Det ligger som et lag, men det afløses ikke, og det er altså min pointe med den indledning jeg lavede, at det afløses ikke af ... kiler sig ind i men afløser ikke på nogen tydelig måde, den visker ikke tavlen ren og sætter en anden dag-

sorden. Den vil gerne, men den gør det ikke i praksis, efter min påstand.

Jeg har skrevet en artikel i ... som hedder "Modernismens genkomst", hvor

Men modernismen kom jo altså med sin forestilling om, at det var nødvendigt at gøre op med den traditionelle by, at industrialismen var en så dramatisk ... at man måtte tænke på en helt helt anden måde om bydannelse end den gradvise revision, af de byformer som antikken, renæssancen, barokken, middelalderen havde udviklet.

Og der ligger det her, komplane (?) projekt, som vi alle sammen kender, Cité Industrielle, som Garnier's projekt fra mellem 1901 og 1904, men som altså for første gang prøver at gennemtænke en by ud fra et billede af, hvad er det industrielle samfund, hvad er den industrielle kultur for noget. Og det interessante er jo, at samtidig med at den bliver tænkt, så får København en ny plan – den er et resultat af en konkurrence, som bliver afholdt efter at Tony Garnier har siddet og lavet sin "Cité Moderne", der kommer Spences førstepræmieprojekt i konkurrence om de indlemmede distrikter, altså i høj grad ligesom refererer til den sådan dyrken fra alle hylder, som Stükens bog lægger op til, og i virkeligheden meget refererer og - tager Stûken ind i den Københavnske virkelighed.

Hvis vi vender tilbage til modernismen, så er det ligesom Tony Garniers, som i mine øjne er de mest banebrydende og langt de mest imponerende ... langt mere end noget af det Corbusier fandt på. Men Corbusier var til gengæld belagt med en ... og kommer altså med sine store meget enkle udsagn i "Future des Corridore" (?), hvor ... må komme fri af korridorgaden, man må simpelthen fjerne den by, fordi korridorgaden er undertrykkende, den er usund, men var også undertrykkende, fordi den fastholder nogle kulturelle former, som man måtte vikle sig ud af, for at det nye maskinalderssamfund kan folde sig ud.

Og resultatet og svaret på det er, at etablere La Liniat (?), den grønne by, som med Corbusiers egne ord: "for første gang i civilisationens histo-

rie, overvinder den vestlige kulturs modsætning mellem kultur og natur" – den er ... med dette billede, og samtidig etablerede han jo også – det står ikke her – La Cité Vertical, vippede altså den by som traditionelt bredte sig ud over fladen i et eller andet antal etager op på højkant, og lagde altså butiksgaden, som i Marseille-huset, en eller to gange op i dette hus, og kunne derfor med egne ord, ophæve den modsætning ... og naturen kunne så at sige glide igennem og kulturen stod på den anden led og derfor havde man altså forliget de to.

Men den modernisme som havde flere udvekslings ... men den havde jo et stærkt udviklingspunkt i Tyskland omkring de store tyske byer, Frankfurt og Berlin, omkring nogle af de andre, som i meget højere grad var kollektive udviklingspunkter – vi kan ikke gå det hele igennem – men alle de der fremmelige eksponenter for den nye tænkning, for modernismens tænkning, samledes i løbet af .. eller fra 1928 i den diskussionsklub, der hed Congrès International d'Architecture Moderne, altså CIAM, og diskuterede først boligen for eksistensminimum, altså den lille bolig, den der kunne løse boligproblemet, så den rationelle bebyggelsesplan, og så ved den sidste kongres, den store kongres i '33, Athen-manifestet, som altså etablerede det her meget meget enkle resultat om, at byen skulle deles i områder, til at bo i, til at arbejde i og til at rekreere sig i – både den fysiske rekreation og den åndelige rekreation, og så skulle den så at sige gen-sammenbindes af cirkulationen. Og de der enkle påstande var dels ideologisk underbyggede med påstanden om, at det var et emancipationsprojekt, altså det dreje sig om frisætning af menneskeheden, det drejede sig om at frisætte mennesket, og det drejede sig også om at frisætte byen, fordi ved at arbejde med et boligområde alene, så blev det frisat til at udvikle sig bedst muligt, de forskellige dele blev frisat til at udvikle sig bedst muligt ved at lade være at blande dem, og så skulle man altså sammenkæde dem med cirkulationen.

Vi kan så spørge til .. fordi vi har jo en overliggende 'stor hånd' .. som ligger over os som danske byplanlæggere, men som også ligger

meget over Køge Bugtplanen, og vi kan spørge, altså prøve og læse vores egen historie og spørge, hvor i opbygningen i denne her store fælles idé dukker så idéerne om de store vækstmønstre eller den regionale vækstform, eller hvad vi nu vil kalde det, op.

Og den dukker faktisk op ret tidligt, fordi Berlin i forbindelse med den store byplanudstilling der blev holdt om byplanlægning, bliver internationaliseret ret tidligt – omkring 1900 bliver der hvert år holdt store byplanudstillinger, hvor alle de store byer møder op med udstillinger om, hvad de har på sigt i øjeblikket. Altså der er en enorm ... allerede i 1900 tallet og København er også med og præsenterer projekter, og der bliver projektet for Berlin – dette her diagram – gengivet og bliver gengivet i utroligt mange tidsskrifter – netop idéen om at byen ikke skal vokse som én sammenhængende 'cirkel på cirkel', udvidelsen må på en eller anden måde danne fingre og man får dette diagram om at byen vokser ud i fingre og efterlader – eller landskabet vokser ind – hvordan man nu vil se det. Den dukker frem allerede i 1908 og den kommer i en række variationer. Den bliver tegnet af utrolig mange forskellige mennesker og taget op i de der debatter. Schumacher kommer her i 20'erne med sin udviklingsplan for Köln og senere for Hamborg og det er klart præcis den samme udviklingsmodel, og laver en udviklingsmodel for Hamborg, som er en 'fingerplan'.

Den har været velkendt og også distribueret i tidsskrifter og sådan noget i debatten allerede fra 20'erne.

Det andet der ligger bagved er selvfølgelig også Corbusiers insisteren på at 'den liniære by' er den rigtige. Den liniære by har dynamikken i sig og den kan forbinde sig i de her sekskant-strukturer og danne et vækstmønster, altså bevarer nogle balancer mellem en effektivt betjent bar by som knytter sig til en infrastruktur, og så en relation til en eller anden form for rekreativt eller landskabeligt rum udenfor.

Så er der jo altså nogle andre meget meget stærke billeder, som også har været gengivet igen

og igen, og netop bare sådan forbundet til den ideologiske begejstring for Sovjetsamfundet, de tidlige udviklingskitser for Moskva, som også viser den der fingerstruktur og i virkeligheden gik i én retning, som også vores fingerplan også gør det, i modsætning til Schumachers og Berlins-diagrammet, ligesom viser den der vækstform i en cirkulær udfoldelse.

Og hvis vi så kommer meget tæt på det tidspunkt, hvor vores nationale debat fortættes og udstystalliseres i Fingerplanen, så har vi under anden verdenskrig haft en meget omfattende debat – den begynder jo allerede med de store bombninger, altså på samme måde der kom planer for Londons genopbygning, jeg tror det var allerede fem dage efter at London var brændt – hvornår var det den store brand var? – Christoffer xxx kom med genopbygningsplaner allerede fem dage efter den var brændt – så begynder planerne for genopbygningen af Europas byer at dukke op ret tidligt – det første bombardement kommer i '41 – der begynder byplanverdenen at diskutere, hvordan skal vi gribe den her opgave an og i London kommer der en række – London bliver brugt som eksempel – en række eksempler – Marsgruppen (?) bestod af en række tyske emigranter, som havde etableret denne gruppe som havde ... ”skal disse jøder bo ...?”, det siger vi ikke længere, men det stod faktisk i ... tidsskrift – Marsgruppen producerede det her diagram for Londons genopbygning, som var den rene fingerstruktur og var den dobbelte fingerstruktur, at byen langs med Themsens skulle danne en finger, en centerstruktur, og så skulle al ekspansion forgå i fingerformen derud fra. Og den er så igen enormt distribueret, diagrammet findes også – Hilberseimer, som var sammen med Mies van der Rohe i den sidste del af Bauhaus skolen, tegnede også en række diagrammer for Londons udvikling, der baserer sig på det samme diagram, og Marsgruppens plan er også detaljeret, og i virkeligheden detaljeret i nogle bydele om med nogle principper for trafikdifferentiering, som altså igen refererer til xxx's princip om ... dobbeltheder af fingre og stier i mellem – men hele den der forestilling om hvordan byen skal bygges op er altså bygget ind i Mars-planen. Og det er klart det der som regel henvises til som inspira-

tion, men den mere politiske plan om at gøre noget andet, det er Ebercombe's (?) genopbygningsplan for London, som lægger den grønne ring og siger, nu må London ikke udbrede sig cirkulært mere, dens vækst skal dannes af disse satellitbyer, og så hele det enorme apparat der blev bygget op – Development Corporations, der blev bygget op til at bygge satellitbyerne er selvfølgelig der hvor alt det her begynder at udkrystallisere sig i noget som meget direkte, i mine øjne, inspirerer både Fingerplanen, men også Køge Bugt i den forstand, at hele – jeg vil gætte på at det at Staten overtog den der opgave og lavede et planlægningskontor, det kunne dårligt tænkes uden at man havde det forbillede at man havde det store Development Corporations, som ligesom havde overbevist politikerne om, at den model kunne man godt bruge, altså at der er koblinger ikke bare i den fysiske strukturering, men også i forståelsen af planlægningen og planlægningens organisering.

Og så mener jeg vi til sidst skal have lagt på, inden vi har vores bibliotek komplet, det er så den næsten obsession med Bløts (?), med Local Communities eller hvad de nu er blevet kaldt, neighbourhood units som prægede byplanlægningen lidt i mellemkrigstiden, men især i efterkrigstiden. Altså påstanden om, at det drejede sig for guds skyld om at få nogle lokalsamfund til at stå tydeligt, både i demokratisk struktur, men også fysiske, at alle byer burde opdeles på den der måde, Scharouns genopbygningsplan for Berlin, "Plannungs Cooperative", har på samme måde, hvis I kender den ... der er Berlin tegnet som sådan nogle bobler, og jeg husker stadigvæk Ole Thomassen, han kunne dårligt gå til tavlen uden at gøre sådan her .. det var umuligt at lade være, det så indarbejdet, den der .. et eller andet naboskabs-enhed, det var afgørende at byen skulle have det der. Og den ligger jo altså enormt indarbejdet og er i dag meget meget udiskuteret, hvad er det egentlig der sker, hvorfor er det egentligt så satans godt?

Men den sætter sig jo altså igennem på alle leder og så kombineres den med den logik, som kommer fra den voldsomt voksende privatbilisme, at det at begynde at tænke bilismens kommu-

nikationssystemer, altså cirkulationen vil gå over i ... nogle gader man kan køre stærkt på, lidt mindre stærkt på og lidt mindre stærkt, og så den allersidste, som huset godt må have sin font ud til. Altså den der klassifikation af gadenettet sætter sig jo altså ind i en opdeling af byen, og den kommer klart til udtryk i de engelske New Towns, som altså bliver meget .. her Stevenage .. bliver meget indflydelsesrige og danner denne tætte struktur både for det store niveau, også på det lille ... her fra Hook .. planen blev aldrig bygget .. og som jo altså helt ned til farveholdningen ligner Køge Bugtplanen og ... det var det store manifest på det her tidspunkt, der var da jeg gik i 'skole' på det tidspunkt, hvor vi havde også Hook-planen, og vi kiggede i den, og vi tegnede sådan nogle tegninger som denne her ... den er jo altså ret vigtig, der er i hvert fald nogle i salen, der kan huske, at det at kunne tene netop på den måde, det gav gode karakterer.

Men der kom altså den, der i virkeligheden form for grundbog, ligesom den første regionplan fra '73 næsten var en håndbog i hvordan regionplanlægning skulle laves, der var Hook-planen en eller anden opsummering af traditionen der havde udviklet sig omkring Harlow, Stevenage osv. og lavet som en total gennemarbejdning af metodikken, altså hele de store skemaer som også findes i Køge Bugtplanen om oplande til alle mulige forskellige ting, de findes i Hook-planen. Altså hele den der metodik er indarbejdet og den strukturerende plan indeholder i høj grad logikken i vejsystemet, der er lagt op – og I har her den 'store' vej, den lidt 'mindre vej' osv. Og så først når I er drejet fjerde eller femte gang, så kan I komme her ind, og så er der en gadedør, men resten af vejen er det facadeløse veje, og det giver det her landskab, som man kører igennem og hvor byen ligger som perler, som små enklaver, små lokalsamfund, som netop er .. som lokalsamfund i det her .. landskab.

Man kan sige, at – bare for at komme det ekstra på – at 1973-planen har en række paralleller, altså både Enuihs (?) plan for Paris, altså den der blev udgivet i 1966, den der indeholdt ... nouvel, den var tænkt som parallel for, altså på samme måde som 73-planen var tegnet

.... 60' er cirkulæret om det industrielle byggeri spiller en rolle for den konkrete fremtoning af byområderne.

Diskussion

Jørgen Munch:

Kan vi ikke høre nogle at dem, der havde haft fingrene nede i Køge Bugt, de må jo selvfølgelig vide, hvad det var de tænkte på.

Niels Thougard:

Som Jens fortalte, var det faktisk i stor udstrækning New Towns, der var den store inspirationsskilde. Det man havde fra planlæggernes side, og som lå til grund for Køge Bugtlovens vedtagelse, det var faktisk lige præcis New Town Cooperations. Altså et ønske om, at man erhvervede arealerne, at man fik et styringsorgan, der kunne klare den voldsomme tilvækst, der skulle ske i Køge Bugtområdet. Man rendte så ind i nogle gigantiske politiske problemer, da loven skulle behandles og igennem Folketinget osv., Men idealet fra planlæggernes havde netop baggrund i de enheder, hvor man opbyggede neighbour units og havde nogle levevilkårsområder, og større områder, og centerområder. Altså, det var f.eks. Stevenich; og det gav også anledning til, at medarbejderne i et vist omfang fik lov til at komme til England og se i 1:1, hvordan man nu havde løst problemerne.

Jørgen Munch:

Hvad var det der skete med denne her New Towns Act? Sådant som jeg har læst det, så var det et kompromis mellem Labour og de konservative. Labour fik New Towns Act, altså lov til at operere også med det her selskab, mod til gengæld at lade de eksisterende byer være nogenlunde i fred. Der var på det tidspunkt kampe om en mere omfattende byfornyelse, ifølge den litteratur jeg er stødt på omkring det her. Du havde en meget lang gennemgang, hvor du var længe om at komme frem til nutiden, et forløb der jo er meget præget af politiske kampe. Planlægning er jo en politisk handling. Man kan så udskille mange forskellige skoler: den sociologiske skole, den teknokratiske skole osv., som

du gjorde udmærket rede for; men i bund og grund er det jo et spørgsmål om, om man vil gribe ind eller man ikke vil. Og når du f.eks. nævner Wiens Ringstrasse projekt, så synes jeg jo, at det er bemærkelsesværdigt, at nogle af de institutioner, der er lagt der, det var nogle ret store kaserner, som udtryk for, at nok havde der været en borgerlig revolution, men den var jo ikke gennemført. Det var jo stadig de samme kræfter, der satte sig på magten bagefter.

Jens Kvorning:

Du sagde, at jeg var lidt længe om at komme frem til nutiden. Det var altså det jeg prøvede at sige i begyndelsen. Jeg mener faktisk, at man misfortæller historien, hvis man påstår, at der er en forudsætning der alene beskriver... Altså det er for mig at se, utroligt meget økonomiske funktioner der blander sig med hinanden. Der er jo nogle meget interessante ideologiske slagsmål, og den historie jeg prøver at fortælle om fagets ideologiske dispositioner .. Jørgen, du siger, at det i sidste ende drejer sig om, at man ikke kan gribe ind, og det er så planlægningen forstået som politik. Men planlægningen har jo også en ... side, planlægningen har nogle billeder af, hvad man gerne vil, og nogle opskrifter på, hvad for nogle planer man arbejder med. Og det er den historie jeg har fortalt.

Poul Erik Skriver:

Du har givet en kort historisk oversigt, som gav en god baggrund for det vi skal høre resten af dagen. Men, jeg savnede .. det handlede meget om de ydre rammer, det ydre billede af byplanlægningens historie. Det gælder jo næsten alle disse projekter, at de i virkeligheden er økonomisk styret. Det er en imødekommelse af økonomiske krav og hensigter. Det gælder jo også Køge Bugt fingeren. Og så er der også et sociologisk indhold, og det kom jo meget frem efter første verdenskrig. Man fik øje for de dårligdomme, der trivedes i de tætte klassiske storbyer. Så begyndte man at tænke på samspillet mellem by og menneskelige levevilkår, og der udviklede sig en bysociologi, som også mere eller mindre bevidst kom til at præge, f.eks. planen for Greater London og Stockholms udbygningsplaner. Man fik også en ideologisk overbygning til den økono-

miske nødvendighed. Ja, du kan jo ikke nå det hele på den korte tid du har, men har det ikke været ligeså vigtig en tilskyndelse til nyere dansk byplanlægning, som disse mere formelle fysiske ting, du har berettet og fremhævet?

Jens Kvorning:

Det var det jeg prøvede at præsentere med et af Howards diagrammer, Master Key, at det for mig bliver udtrykt i et eller andet ... , at han siger at den dimension, altså den sociologiske forståelse af byen er en forudsætning for byplanlægningen, i form af den Master Key, der lægger sig ovenpå. Når du siger, at det jeg har gennemgået er mere formelt historisk, så vil jeg hævde – det kan godt være, at jeg skulle have foldet det bedre ud – men, at den der sociologiske forståelse trods alt ender med at blive bygget ind i nogle billeder. Og det er selvfølgelig så et spørgsmål om, hvordan er den bygget ind? Og der har jeg faktisk forsøgt at forfølge den, men uden at det er nogen dyb original forestilling. Så vidt jeg kan se, så kan man definere by-teorien forskelligt, men hvis du tager det, der normalt i sociologien bliver kaldt by-teorien, xxx og en masse andre, så synes jeg det ser ud som om, at de har været læst umådeligt lidt, altså de er kommet i tredjehands referat via nogle andre. Det har ikke været en meget direkte inspirationskilde, at alle byplanlæggere har siddet og læst Chicagoskolens værker og så givet sig til at tænke i det fysiske. Det er blevet hældt på i nogle smådoser og i nogle ideologiske sentenser. Det er klart, at Cobusiers manifest ”xxx et coridore” indeholder også en masse opfattelser. De bliver lagt ind som et synspunkt om, at der er en forbindelse mellem byens fysiske form og den sociale xxx, men det bliver jo ikke særligt diskuteret. Jeg vil hævde, at hvis man skulle sådan diskutere den intellektuelle udveksling, at så er byteorien, altså stadig forstået som Chicago-skolen og senere den franske teori, den forbliver sådan et ret eksklusivt felt som ikke har nogen meget tæt forbindelse til den praktiserende byplanverden. Det kan godt være jeg er forkert på den, men det vil være min påstand endtil jeg ser nogle gode eksempler på ...

Poul Erik Skriver:

Jeg mener ikke du nævnte Mumfort, som kom

til at spille en meget stor rolle i debatten i blandt den lille gruppe danske byplanlæggere, der overhovedet beskæftigede sig med teorierne ...

Jens Kvorning:

Nu sagde jeg Chicago-skolen som normalt beskrives som by-teori. Altså hele Chicago-skolen dannede teorier på sociologisk plan. Du har fuldstændig ret i, at Mumfort spillede en enorm rolle i efterkrigstiden ..

Poul Erik Skriver:

.. og planen for Greater London, var også ledsaget af en række sociologiske betragtninger, hvis ikke den første professor i sociologi ved Københavns Universitet der på omtrent samme tid som det danske ideer om planlægning i større enheder, og vi fik en debat omkring de der ting. Der var et byplanmøde i århus, som næsten udelukkende handlede om sociologi, og det var en tysk-dansk professor, der var den ledende på det område, og som var udsat for megen kritik fra dansk byplanlægning. Så det spillede en enorm rolle i de år.

Jens Kvorning:

.. den gang jeg gik hos Niels (Thougaard) som studerende, der var vi jo udsat for en Hr. Høgh. Han var jo meget populær; ham skulle man have fat i. Og det vil jeg jo påstå – det kan godt lyde enormt flabet – men jeg vil jo påstå, at man godt kan sætte spørgsmålstejn ved hvor meget sociologi der egentlig var ved det her.

Jørgen Munch:

Behøver vi at mindes ham?

Jens Kvorning:

Nej, men det er bare en vi snakker om, når vi snakker sociologi. Det var en legitimering af, at nu skulle man også huske det. Men det sociologien gerne vil beskrive sig selv ved, som en disciplin der evner at beskrive sociale processers som komplekse, det synes jeg ikke kom særligt frem i det Høgh sagde. Der var en enorm interesse for sociologien, men jeg spørger bare, hvis vi definerer sociologi som sociologien definerer sig selv, var den så særligt nærværende og var den særligt forstået i dansk byplanlægning? Jeg vil

gerne stille spørgsmål ved, at fordi man sagde, at nu skulle vi huske det der, at man så også rent faktisk gjorde det.

Poul Erik Skriver:

Det kan man jo altid diskutere. Det vil jeg give dig ret i, men betingelserne skiftede. Da man ændrede den ideologiske overbygning fra at bygge de store enheder af etageboliger, som inkorporerede en lang række sociale institutioner: skoler, børneinstitutioner osv., da man så at det gav en række økonomiske problemer, så styrede man jo om, og begyndte at snakke om tæt-lave enheder, tæt lav bebyggelse i små enheder, og byggeforskningsinstituttet udskrev konkurrence om det ...det fik en klar ideologisk overbygning, som sagde, at mennesker levede bedre, havde bedre vilkår, der opstod større interaktion mellem mennesker i de mindre enheder med lav bebyggelse end i de store enheder af etagehusbebyggelse. Den første Ballerupplanen var en oplagt misforståelse, men som man så i øvrigt forbedrede i Brøndby Strand og Ishøj, hvor man forlod den gamle Bauhaus-idé om parallelle huse som skulle give lige vilkår til alle beboere, og begyndte at lave noget som dannede et andet bymiljø, et tættere bymiljø, hvor der så også skulle være et bedre forhold mellem by og mennesker. Og det er det der samspil mellem mennesker og menneskelige vilkår og de fysiske omgivelser, der i hvert fald optog diskussionen og som jo også reelt kom til at spille en rolle, da man altså ændrede idealet fra disse høje etagehusbebyggelser tilde tæt-lave bebyggelser. Så, jeg tror at den ideologiske overbygning er meget ofte en søforklaring for noget der er økonomisk og teknisk bestemt. Det vil jeg give dig ret i. Man kan ikke altid slutte at diskussionen om disse ting og antallet af publikationer viser det der virkelig foregik. Men i nogle tilfælde har den spillet en rolle.

Jens Kvorning:

Jeg prøvede med de sidste to billeder at vise, at man kan fortælle denne her historie på et andet niveau end gennem bebyggelsesplanlægning. Jeg prøvede at nå igennem det her ved at fortælle historien om de udviklingsmodeller der har ligget for byen på et ret overordnet plan. Og den kan så

fortælles på dit niveau, hvor man går meget tæt på bebyggelsen, og der dukker alle de der ting du lige har nævnt op. Og dem er jeg fuldstændig enig i – de er der, men man kan diskutere, hvor floskelagtigt, hvor overfladisk eller hvor direkte de er forbundet til sociologien.

Poul Erik Skriver:

Det er ikke nogen kritik af dit glimrende indlæg.

Jens Kvorning:

Nej sådan opfatter jeg det heller ikke. Jeg læser en sociolog, der kommer med en beskrivelse som jeg synes går meget direkte indblandet i vores fag, Birthe Bæk Jørgensen, hun beskriver den sociale udvikling i Albertslund Nord, som jeg mener er første gang man for alvor spænder sociologien for, så den er direkte anvendelig. Det er hende der for første gang får beskrevet de nedadgående sociale spiraler, som en dynamisk mekanisme, altså virkelig spænder sociologien ind som forklaring for en dynamisk forandring. Da mener jeg at sociologien træder operationelt ind og virkelig vejleder og kan bruges og de der betragtninger .. der er jo ikke nogen der ikke kan tegne de der cirkler i dag, men det var der ikke nogen der kunne før hun lavede den der rapport. Man kunne godt snakke om de sociale problemer, men forståelsen af hvad er det egentlig for nogle ting der lægger sig oven på hinanden og danner de der spiraler. Der mener jeg at fagene mødte hinanden.

Poul Erik Skriver:

Svalastoga havde en teori om, at der var en sammenhæng mellem folks trivsel og enhedernes størrelse, og Exner lavede et projekt der var i overensstemmelse med den idé. Der har været flere der har gjort forsøget.

Der er jo negative virkninger i de der ting. Der kom en bog en amerikaner skrev om den amerikanske forstad, hvor han netop påpegede, at de amerikanske forstæder de små enheder, hvor alle kendte hinanden, der opstod nogle overvågningsskader, hvor folk følte sig overvåget og ufrie. Sociologien kan jo også afsløre ting.

Jens Kvorning:

Den er jo opsigtsvækkende udiskuteret indenfor

byplanlægningen, den angriber jo netop hele neighbourhood tanken. Det kan godt være, at den kan noget, men den er altså også en social kontrol. Og hvad er det egentlig man vil .. men den lever jo enormt uanfægtet videre .. der er jo ikke ret mange du kan jo stadig vinde enhver arkitektkonkurrence på at tale om lokalsamfundet, den går jo rent ind, den dag i dag som noget godt, og det er jo lidt opsigtsvækkende synes jeg at der egentlig er sådan nogle modeller, som grafisk er trykt i den der lille en, som kører lige igennem uden at blive anfægtet og kompromiteret.



Embedsmændene foreslog, at staten opkøbte de udpegede byudviklingsområder i Københavns syd- og sydvest egn, for på den måde at kunne styre byudviklingen. Forbilledet for denne fremgangsmåde var de engelske Newtowns.

Køge Bugt områdets planlægning

Arkitekt Niels Thougard

Det emne jeg har fået til opgave at fortælle om er Køge Bugt områdets planlægning. Jeg skal fortælle om baggrunden for at iværksætte den omfattende planlægning af 10 nye byer langs Køge Bugt fra Avedøre til Køge. Om den særlige lov fra 1961: ”Lov nr. 144 af 17. maj 1961 om planlægning af Køge Bugt-området”, som var grundlaget for hele planlægningsopgaven. Om planprocessen for de 10 byer og hvad der skete da loven blev ophævet 14 år senere i 1975. Min baggrund for at fortælle om disse ting er, at jeg har været ansat 8 år i Køge Bugt-udvalgets sekretariat. Det var de sidste meget spændende 8 år fra 1967 til 1975. Det jeg vil fortælle om har jeg inddelt i følgende tre hovedgrupper:

- Køge Bugt lovens vedtagelse 1961,
- Planlægning af 10 byer langs Køge Bugt
- Køge Bugt lovens ophævelse 1975

I tilslutning til det sidste punkt vil jeg fortælle om Køge Bugt Strandparks tilblivelse, som indirekte blev affødt af regeringens beslutning om at nedlægge Køge Bugt Udvalget.

Køge Bugt lovens vedtagelse 1961

Forud for Køge Bugt lovens vedtagelse i 1961 var der foregået stor aktivitet i Folketinget. Faktisk begynder historien helt tilbage i 50'erne, hvor prognoserne pegede på en gigantisk tilvækst til Hovedstadsområdet. Det var blandt andet begrundet i en stor vandring af befolkningen fra land til by, kombineret med en udsanering i de centrale byområder i København. Endvidere var der øgede arealkrav til nye boligområder og det gav alt sammen til resultat. at der var behov for store arealudlæg til de nye byområder.

Både den gamle egnsplan fra 1947: ”Fingerplanen” og ”Principskitsen” fra 1960, dokumenterede behovet for nye store byudviklingsområder omkring København. Byudviklingsudvalget for Københavnsegnen, som var

nedsat med udgangspunkt i ”Lov om bymæssig Regulering”, var ansvarlig for byudviklingen i Københavnsområdet. Da det stod klart for alle, at der var behov for en ekstraordinær byplanmæssig indsats for at sikre arealer til de kommende års voldsomme byudvikling, fik byudviklingsudvalgets sekretariat til opgave at belyse, hvor der i hovedstadsområdet kunne udlægges byudviklingsarealer til den gigantiske befolkningsvækst, som prognoserne peger på.

Opgaven eller spørgsmålet var på regeringens vegne stillet af departementscheferne i boligministeriet og finansministeriet. Medarbejderne i byudviklingsudvalget fik travlt og producerede på kort tid en række notater der kunne dannede grundlag for drøftelser mellem boligministeriet, finansministeriet og regeringens repræsentanter. Fra embedsmændenes side blev det foreslået, at staten opkøbte de udpegede byudviklingsområder i Københavns syd - og sydvest egn, for på den måde at kunne styre byudviklingen. Forbilledet for denne fremgangsmåde var de engelske Newtowns, hvor statsligt nedsatte Cooperations, fik tildelt vidtgående beføjelser med hensyn til opkøb af byudviklingsområder for på den måde at kunne sikre både en økonomisk og en tidsmæssig hensigtsmæssig udvikling af de nye byer.

Embedsmændenes oplæg pegede på, at der skulle bygges ca. 50.000 nye boliger langs Køge Bugt, eller sagt med andre ord, der skulle skaffes plads til omkring 150.000 mennesker i fingerplanens ”tommelfinger. Forslaget faldt ikke i god jord. I princippet gik det ud på at sætte det kommunale selvstyre ud af drift i erkendelse af, at de små kommuner langs Køge Bugt ikke selv kunne klare den gevaldige boligtilvækst der ville blive tale om.

Handlingsforløbet omkring lovens politiske behandling er detaljeret beskrevet i Byplanhistorisk note nr. 8 som er skrevet af Frank Bundgaard og udsendt af Dansk Byplanlaboratorium i 1986.

Efter meget ophedede diskussioner i folketinget, hvor i særlig grad venstremanden Axel Christensen førte sig frem (i Bo Bojesens saga: ”Venstrevikingerne” fik han tilnavnet Aksel Kummeklinker). Det der måske havde ophidset Aksel



Lokalt møde om egnsudviklingen

- Ska' vi ikke foreslå, at vi får en nudistlejr her på egnen?

'Bag kulisserne - Køge Bugt-lovens politiske og administrative efterspil' var titlen på en Byplanhistorisk note fra 1986, udarbejdet af Frank Bundgaard.

Kummeklinker allermest var, at staten skulle opkøbe 40 mio. km² jord i Københavns sydvest-egn. Det ville han under ingen omstændigheder være med til og udtalte bramfrit: ”- det duer ikke det her, det kan ikke nytte noget, at statsmagten overtager styringen af byudviklingen, det skal være de frie kræfters spil - ”.

Under lovforslagets behandling blev der indgået et kompromis, hvor der blev indføjet en særlig paragraf i Køge Bugt-loven. Det var lovens § 5, som gav mulighed for, at staten kunne erhverve jord langs Køge Bugt ” - med henblik på tilvejebringelse af passende udbud af byggegrunde til rimelige priser”. Frank Bundgaard, sammenfatter forhandlingerne omkring statens engagement i

jordopkøbene med følgende bemærkning: ”- det var en brølende tiger, der faldt ned som en listig kat.”

Reelt fik § 5 kun en begrænset betydning for styringen af byudviklingen. De første 6 år blev den slet ikke benyttet og fra 1967 og indtil udvalget blev nedlagt i 1975 blev der opkøbt ca. 250 ha. Det var i stor udstrækning rimeligt ”uskyldige” arealer, forstået på den måde at det var arealer til grønne formål, altså arealer som ikke direkte havde noget med udbud af byggegrund at gøre. Jordopkøbene levede slet ikke op til lovens formål om ”tilvejebringelse af passende udbud af byggegrunde til rimelige priser.”

KØGE BUGT UDVALGETS MEDLEMMER 1961

- Formand - udpeget af ministeren
- Københavns Amt – 2 medlemmer
- Roskilde Amt – 2 medlemmer
- Glostrup kommune – 1 medlem
- Brøndby kommune – 1 medlem
- Vallensbæk kommune – 1 medlem
- Torslunde - Ishøj kommune – 1 medlem
- Greve - Kildebrønne kommune – 1 medlem
- Karlslunde - Karlstrup kommune – 1 medlem
- Havdrup - Solrød kommune – 1 medlem
- Jersie - Skensved kommune – 1 medlem

- efter kommunalreformen i 1970 blev de 8 kommuner reduceret til 6 og Glostrup kommune erstattet af Hvidovre kommune

Trods det turbulente forløb forud for Køge Bugt lovens vedtagelse blev loven vedtaget og stadfæstet den 17. maj 1961. I overensstemmelse med loven blev Køge Bugt-udvalget nedsat. Udvalget fik 13 stemmeberettigede medlemmer, og formanden blev udpeget af ministeren. Ved kommunalreformen i 1970, reduceres de 8 kommuner til 6 således at det samlede stemmeberettigede udvalg herefter blev på 11 medlemmer. Aksel Kummeklinker havde en magtfuld position i venstre. Det kom også til udtryk få år senere i



Jordlovene 1963

forbindelse med afstemningen om jordlovene, hvor venstre og konservative indgik en alliance som resulterede i at jordlovene faldt i 1963. På billedet har fire fremtrædende politikere indtaget gratiernes plads på frihedsstøtten. Det er Poul Møller, Poul Sørensen, Poul Hartling og Axel Christensen. Selv om Aksel Kummeklinker gemmer sig diskret i baggrunden, kom den linie han lagde i '60 – 61 til at spille en meget central rolle i forbindelse med afstemningen i 1963 om jordlovene.

Planlægning af 10 byer langs Køge Bugt

Fingerplanen fra 1947 medtog de tre første af Køge Bugt byerne. Det drejer sig om Avedøre, Brøndby og Vallensbæk. Det betød, at da Køge Bugt udvalget startede i 1961, forelå der i Avedøre vedtagne planer for et samlet byggeri på ca. 2.500 boliger. Det var det store le Corbusier inspirerede højhus og fæstningsbyen der grænser op til Vestvolden og Avedørelejren. I Brøndby havde Steen Eiler Rasmussen udarbejdet den første byplan, men den blev senere ændret og Knud Svensson fik til opgave at udarbejde den store Brøndby Strand plan med i alt 2800 boliger. Hovedanslaget er en 2 km. lang esplanade med 12 stk. 16-etagers højhuse, en række lav-huse i 4 etager og nogle 2 etagers rækkehuse. Brøndby Strand byggeriet, var et byggeri af overordentlig høj standard med lejlighedsstørrelser fra 70 m² til 140 m², tegnet af arkitekterne Svend Høegsbro og Thorvald Dreyer. I Vallensbæk, var man mere tilbageholdende fordi den konservative kommune ikke ønskede de store byggerier. Kommunen satsede primært på privatboligen og blev kaldt den grønne ø i det røde hav.

Loven trådte i kraft den 17. maj 1961, men allerede ganske få måneder senere var der pres på Køge Bugt-udvalgets sekretariat, for at få frigivet områder til parcelhusbyggeri. Det var specielt Greve Kildebrønne kommune med den kendte sognerådsformand Anders Ploug, der pressede på for at få gang i udviklingen. Det som den gode sognerådsformand og landmand, sammen med en del af hans kolleger i området havde fundet ud af var, at der var en ny afgrøde, som var betydeligt mere lønsom end at dyrke roer, nemlig at ud-



Sognerådsformand Anders Ploug havde fundet ud af, at der var en afgrøde, som var betydelig mere lønsom end at dyrke roer.

stykke markerne i parcelhusgrunde.

Uanset at de overordnede retningslinier for de fremtidige bysamfund slet ikke var endelig fastlagt, besluttede Køge Bugt udvalget året efter lovens vedtagelse, at der kunne frigives arealer til parcelhusbyggeri i Torslunde Ishøj, Greve Kildebrønde, Karlslunde Karlstrup, Havdrup Solrød og Jersie Skensved kommuner. I alt omkring 6000 grunde. Der viste sig en enorm efterspørgsel efter disse byggegrunde. I Greve Kildebrønde kommune blev de solgt for 10.000 kr. stykket, men senere kom der udgifter til vejanlæg og udgifter til stianlæg, vejbelysning m.m. Mest bemærkelsesværdigt var det, at da områderne også manglede kloakering, gav kommunen tilladelse til midlertidige sivebrønde. I Poul Erik Skrivers bog "Byerne langs Køge Bugt" er der en indgående og meget underholdende beskrivelse af sognerådsformand Anders Plougs initiativer i de år. Politikens "at tænke sig" fulgte også udviklingen i Greve Kildebrønde kommune og udnævnte den til Greve Sivebrønde.

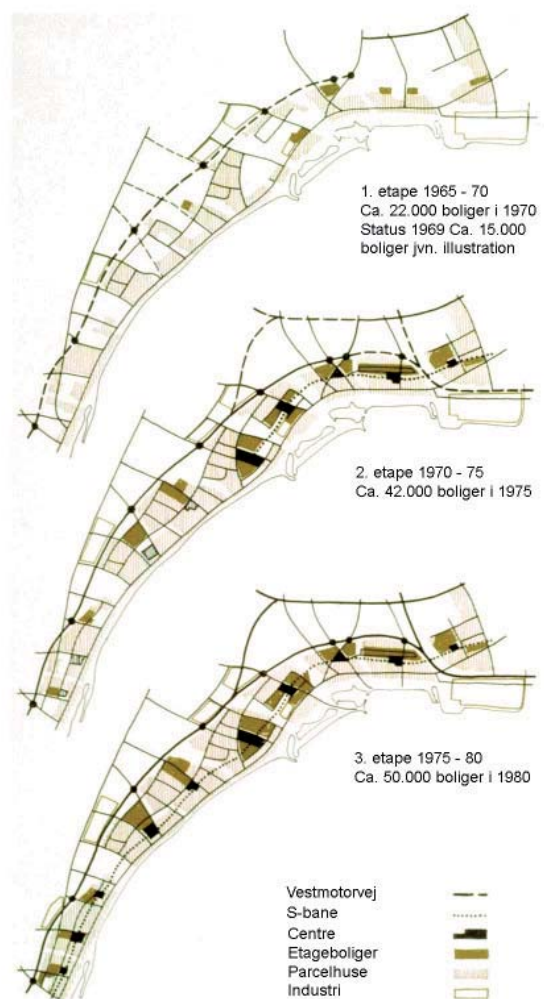
I overensstemmelse med Køge Bugt lovens bestemmelser, var de to vigtigste opgaver som udvalget skulle engagere sig i, udarbejdelsen af

- en dispositionsplan, og
- en tidsfølgeplan

Dispositionsplanen skulle fastlægge de fysiske rammer for 10 nye byer langs bugten. Tidsfølgeplanen skulle sikre en hensigtsmæssig udbygning af området. Det blev fra statens side pointeret,

at når der blev foretaget så store investeringer i form af en motorvej og anlæg af en S-bane, så var det et ultimativt krav, at kommunerne også levede op til deres del af ansvaret i forbindelse med den omfattende byudvikling, langs Køge Bugt. Historien skulle senere vise, at den part der svigtede sit ansvar var staten.

Selv om der allerede var frigivet store arealer til parcelhusbyggeri, blev der udarbejdet en dispositionsplan og i tilslutning hertil en tidsfølgeplan, som var inddelt i tre 5-årige etaper. Efter planerne skulle hele området være fuldt udbygget i 1980. Ved en analyse i 1972 af udbygningstakten måtte vi i sekretariatet konstatere, at udbygningen slet ikke fulgte de opstillede mål. Det var forventet, at der i 1. etapen fra 1965 til 1970 i alt ville være opført 22.000 boliger langs bugten (inklusive de eksisterende boliger, som var opført



Tidsfølgeplan - opdelt i tre 5-årige etaper. Efter planerne skulle hele området være fuldt udbygget i 1980.

før planlægningsarbejdet startede). Analysen afdækkede imidlertid, at der kun var omkring 15-16.000 boliger i området i 1972. På baggrund af et politisk ønske foretog sekretariatet en positiv fremskrivning af prognosen i forventning om at boligbyggeriet i de kommende år ville indhente det manglende antal boliger i forhold til den oprindelige tidsfølgeplan.

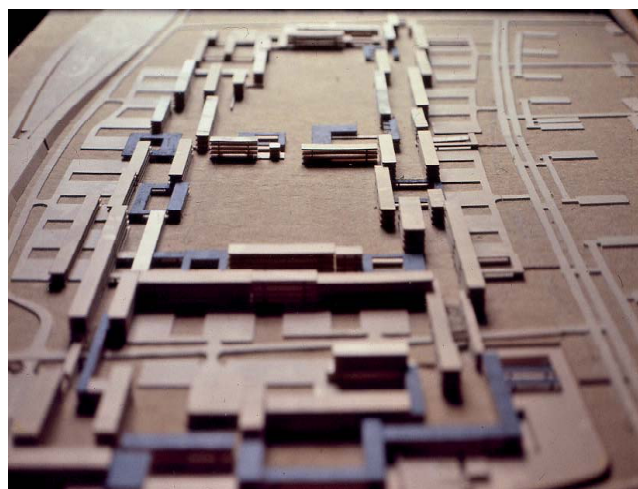
Den bedste måde at illustrere de arbejdsmetoder vi anvendte i forbindelse med planlægningen af de 10 byer, er at bruge Ishøj som eksempel. De enkelte byer blev naturligvis vidt forskellige i deres udformning betinget af det pågældende områdes topografi og de linieføringer, som de overordnede trafiklinier havde fastlagt for den pågældende by. Opbygningen af de enkelte byers struktur fulgte imidlertid hovedprincipperne fra Ishøj. Ved planlægningens start i 1961 havde Torslunde Ishøj kommune omkring 2.000 indbyggere, heri var medregnet beboerne i sommerhusområdet langs stranden og landsbyerne i baglandet. Efter planerne skulle kommunen i løbet af relativ kort tid vokse til 22.000 indbyggere. Udbygningsområdet blev defineret som landområdet mellem stranden og den nye motorvej og mod nord og syd afgrænset af henholdsvis Store Vejleå og Lille Vejleå. Planlægningsområdet blev inddelt i 7 mindre enheder omkring hvert sit lokalcenter med stiforbindelser frem til hovedcenteret som skulle opbygges omkring den nye S-bane station "Ishøj".



Byen omkring Ishøj planlægges til ca. på 22.000 indbyggere.

På tegningen er ganglinierne angivet af de gule linier, som alle har niveaufri skæringer med de overordnede veje. Ishøj stationscentret skulle indeholde rådhus og åbne torvepladser og friarealer, og centret med de mange indkøbsmuligheder var tænkt som beboernes naturlige mødested. Det viste sig vanskeligt at få realiseret lokalcentrene i takt med at boligerne blev opført i de enkelte områder. Mest vanskeligt var det imidlertid at få sat gang i byggeriet af stationscentret. I en længere periode var planen at løse centerproblematikken ved at opføre et stort lavprisvarerhus kombineret med et højhus i 26 etager. Det blev ved planerne. Den bebyggelse, der i dag er opført omkring stationscenteret, følger ikke de oprindelige planer, men tilgodeser i vid udstrækning de behov der er til et hovedcenter for en by på omkring 22.000 indbyggere.

Ved siden af centerområdet er Ishøjplanen opført. Ifølge planlægningssekretariatets oplæg skulle bebyggelsen indeholde gågader med byhuse af varierende højder, hvor der var indpasset butikker og mindre værksteder i stueplanet. Forbilledet for bebyggelsen var de gamle provinsbyer, med små krogede gader og med byhuse som varierede i højden. Trafikalt er bebyggelsen bilbetjent fra de overordnede veje og parkeringspladserne anlagt uden om etageboligerne, som er opbygget omkring gågader med store grønne friarealer midt inde i bebyggelsen. Sådan blev det ikke. Ishøjplanen blev tegnet og bygget



Ishøjplanen - idag Vejleåparken - var udlagt efter kransporenes geometri.

af KBI – Kooperativ Byggeindustri. De 1.500 boligers udformning og placering afspejler datidens byggeteknik, hvor det var de rationelle byggeprocesser og kransporene der dikterede bebyggelsens endelige udformning. Ishøjplanen har senere fået navneforandring og hedder i dag: Vejleåparken.

Udover at varetage koordineringen af hele Køge Bugt områdets forsyning med overordnede trafikplanlægning, var udvalgets og sekretariatets primære opgave at sikre at de 10 nye byer langs bugten blev forsynet med alle de fornødne byfunktioner, der var en forudsætning for at byerne fremover kunne blive gode og velfungerende bysamfund. Udvalgets sekretariat var herudover også ansvarlig for at koordinere sekretariatsarbejdet i følgende 5 underudvalg vedrørende:

- sygehusplanlægningen
- industriplacering
- placering af kirker og kirkegårde,
- den grønne kile
- inddæmningen (Strandparken)

Køge Bugt lovens ophævelse 1975

På mange måder er udviklingen af Køge Bugt-området i årene fra 1961 – 1975 et spejlbillede af den udvikling der foregik i samfundet i samme periode. Krønikeskriveren Poul Hammerich betegner årtiet fra 1962 til 72 som det bragende årti. Blandt andet skriver han: ”Der skete groft sagt en fordobling i antallet af skilsmisser, offentligt ansatte, nye husstande, biler, TV modtagere og flyvepassagerer, forbruget af øl, energi og bøger samt udskrivning af skatter. Samtidig tredobledes bruttonationalproduktet, lønningerne og spiritusforbruget”. Hvorvidt alle disse udsagn i fuldt omfang var karakteristiske for udviklingen i Køge Bugt området, har jeg ikke belæg for at udtale mig om, men en kendsgerning er det, at det bragende årti fik en brat afslutning i 1973.

To faktorer, som kom til at få skæbnesvanger indflydelse på Køge Bugt områdets udbygning, var statens svigtende investeringer. Såvel motorvejen som S-banen blev ikke anlagt i overensstemmelse med de terminer der var fastlagt

i tidsfølgeplanen. Trods utallige henvendelser til de ansvarlige statslige styrelser skete der intet. Skiftende regeringer (der var 8 i de 14 år planlægningen pågik) benyttede gang på gang muligheden for at spare penge ved at udskyde de aftalte investeringer i motorvejen og S-banen. Resultatet var en ansvarsforflygtigelse som kom til at sætte sig uoprettelige spor på hele Køge Bugt området, og det affødte nogle enorme urytmiske pulsslæg for udviklingen, som også tilførte området en social slagside. Den værste samarbejdspartner var altså staten, der gang på gang fraveg sit ansvar, og ganske i strid mod planlovens formål, overlod problemerne til de dengang relativt svage kommuner. Igennem mange år har kommunerne derfor måttet kæmpe for at få genoprettet skævhederne og for at få etableret blot nogenlunde velfungerende sociale samfund.

Energikrisen i 1973 fik en meget negativ indflydelse på Køge Bugt-området. Renterne steg hvorved alt nybyggeri blev dyrere. Lejepriserne i de mange almennyttige boligbebyggelser steg til ubetalelige højder, med det resultat, at der opstod gigantiske udlejningsproblemer i de store bebyggelser i Avedøre, Brøndby Strand, Ishøj og Greve. Bosætningsmønstret ændrede sig også, idet de store fradrag, der var knyttet til parcelhuse og ejerboliger, medførte efterspørgsel efter den type boliger. Det almennyttige byggeri, havde store problemer i de år, og antallet af tomme udlejningslejligheder nåede katastrofale højder.

Jordskredsvalget i december 1973, medførte at der i folketinget blev skabt en kompliceret parlamentarisk situation som resulterede i, at det var overordentlig vanskelig at få dannet en ny regering. Så pegede Poul Hartling på sig selv og dannede den smalle venstre-regering, som havde som hovedmålsætning at rydde op i den offentlige sektor. Det betød at ”papirussernes” antal skulle reduceres og statens engagement i den offentlige planlægning afvikles. Hermed var Køge Bugt-udvalgets dage talte og det blev besluttet at nedlægge udvalget den 1. april 1975, uanset at opgaven slet ikke var løst. Hartlings regeringsperiode blev kort - kun 14 måneder - men meget blev der vendt op og ned på i den

periode, indtil Anker Jørgensen igen overtog regeringsmagten.

I dag godt 40 år efter, kan det være fristende at stille spørgsmålet: "Hvorfor gik det egentlig så galt? Hvem var ansvarlig for at forudsætningerne bristede?" Direktør Vagn Rud Nielsen fra Planstyrelsen, der var en af forfatterne til lovforslaget havde allerede i 1967 et svar og en forklaring til os medarbejdere i sekretariatet. Han sagde: "Staten, det er et mangelhovedet uhyre, hvor I aldrig vil fat på nogen, der kan gøres ansvarlig for noget". Det svar levede vi med og i erkendelse af, at plangrundlaget blev fraveget gang på gang, udarbejdede vi troligt talrige redegørelser som grundlag for en revision af tidsfølgeplanen og dispositionsplanen. De mange revisioner og forudsætninger blev senere sammenskrevet til en ajourført dispositionsplan i 1975 som blev betegnet: "Retningslinier for Køge Bugt områdets udbygning 1975 – 1985". Der var føjet beskedne 5 år til tidsfølgeplanen, men det skulle

vise sig, at heller ikke denne tidsfølgeplan kom til at holde. Hele materialet blev betegnet som Køge Bugt udvalgets og sekretariatets "testamente" og overdraget til det nydannede Hovedstadsråd, som ifølge den nye lov om planlægning af hovedstadsregionen fremover skulle varetage planlægningsopgaverne.

Kommunerne langs Køge Bugt var på ingen måde begejstrede for tanken. De henvist til hvordan staten igennem alle årene havde svigtet sin del af aftalen, og påpegede de mange store uløste opgaver der ventede i Køge Bugt området. Formanden for Køge Bugt udvalget Aage Hastrup engagerede sig i opgaven, idet han fornemmede grobund for at få realiseret nogle af de planlægningsopgaver, der endnu ikke var løst i Køge Bugt området.

Han tordnede overfor ministeren og politikere i folketinget, og fremhævede på kommunernes vegne tre S-er, som ikke var blevet realiseret. Det var:



- bristede forudsætninger?



Slaget i Køge Bugt 1677, hvor Niels Juel vandt en heroisk sejr over svenskerne.

- S-banen
- Strandparken, og
- Skoven (i den grønne kile)

Forhandlingerne pågik i månedsvis, men det eneste man kunne blive enige om var, at Strandparken nu skulle anlægges. Strandparken havde været et fatamorgana alle talte om i de 14 år planlægningsarbejdet pågik, men først da Køge Bugt udvalgets dage var talte kom der realitetsforhandlinger på bordet. Kommunerne fremførte, at staten havde en moralsk forpligtigelse til at medvirke til at Strandparken blev realiseret. Statens repræsentanter mente omvendt at også kommunerne burde medvirke og foreslog at de § 5 arealer som staten i sin tid havde opkøbt i området kunne kommunerne nu få lov til at købe tilbage. Pengene der fremkom herved, skulle kanaliseres over i en fond, der kunne anvendes til at betale for strandparkens realisering. Sådan blev det. Den kendsgerning, at kommunerne herved selv kom til at betale langt den største del

af anlægsudgifterne til Strandparken, talte ingen højt om. Heller ikke at staten senere indkasserede 25 % i moms af de samlede anlægsudgifter til Strandparken.

Køge Bugt Strandpark

Strandparkprojektet blev gennemført i perioden fra 1975 til 1980. Visionerne fra 60'erne blev realiseret og 20 år efter i 1980 kunne Strandparken med 8 km. sandbadestrand åbnes for offentligheden. For at sikre projektets gennemførelse blev der i 1975 underskrevet en præcis kontrakt, ja nærmest en håndfæstning, mellem ministeren, Hovedstadsrådets formand, og Køge Bugt udvalgets formand om, at Strandparken skulle realiseres, i overensstemmelse med de planer som Køge Bugt udvalget havde udarbejdet. For at sikre dette dannede Hovedstadsrådet i september 1975 "I/S Køge Bugt Strandpark".

I 1677 udkæmpedes et drabeligt søslag i Køge Bugt, hvor søhelten Niels Juel vandt en heroisk

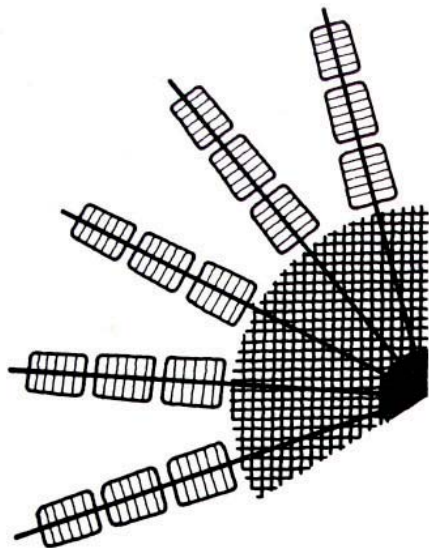


Et helt andet søslag, hvor teknologien vandt over naturkræfterne, blev udkæmpet 300 år efter. Etableringen af Køge Bugt Strandpark blev anlagt i 1977.

sejr over svenskerne. 300 år senere, i 1977 blev der udkæmpet et helt andet søslag, hvor teknologien vandt over naturkræfterne. Strandparken med 8 km. badestrand blev anlagt, hvorved Danmarks areal blev forøget med 5 km². Teknikken gik, forenklet sagt, ud på at indpumpe 5 mio. kubikmeter sand fra Køge Bugt og forme det nye landområde på en strækning af 8 km. således, at det samtidig kom til at virke som en kystsikring mod de store oversvømmelser fra Køge Bugt. Strandparken blev også udformet således, at der kunne indpasses 4 store lystbådehavne i området med plads til omkring 5.000 både. Hertil kommer en lang række værdifulde fritidsområder, der, sammen med havnene og badestranden, har skabt et fantastisk spændende maritimt miljø i den nordlige del af Køge Bugt. I Strandparken er museet for moderne kunst "Arken", senere blevet opført, og har tilført Køge Bugt området og hele vestegnen et værdifuldt kulturelt løft.

I 2005 blev der afholdt et stort jubilæumsarrangement på Arken i anledning af, at det var

25 år siden strandparken blev åbnet for offentligheden. Det skortede ikke på rosende ord om strandparkens betydning for Køge Bugt området og hele vestegnen. Blandt andet blev det fremhævet at Strandparken også havde dannet forbillede for Amager Strandpark. Året efter i 2006 åbnede denne strandpark for offentligheden. Køge Bugt strandpark udgør sammen med de øvrige grønne kiler meget væsentlige friluftsområder i hovedstadsregionens grønne struktur, og er udnævnt til: "Juvelen i den grønne krone".

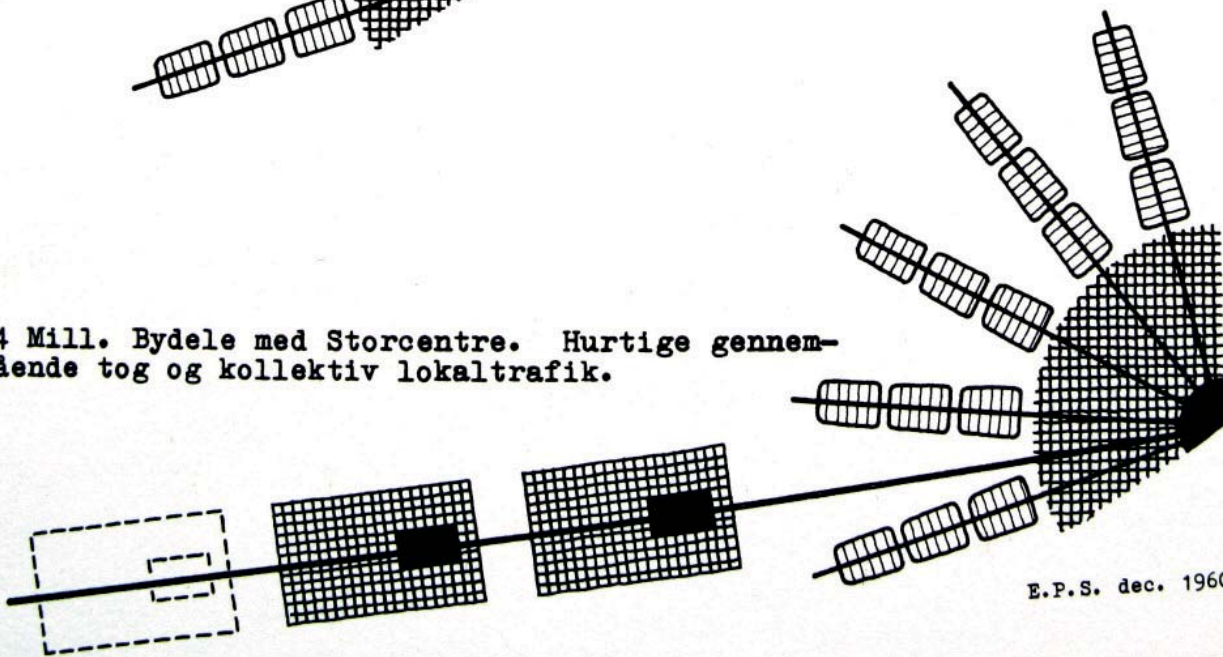


S-Togsbyen. Ingen kollektiv lokaltrafik.
Højst 3/4 times rejse til City.

Sporvognsbyen. Kollektiv lokaltrafik.
Højst 3/4 times rejse til City.

City. Kollektiv lokaltrafik.

1/4 Mill. Bydele med Storcentre. Hurtige gennem-
gående tog og kollektiv lokaltrafik.



E.P.S. dec. 1960

Både Fingerplanen og Principskitsen tilstræbte at maksimere tilgængeligheden til arbejdspladser og service, lokalt og regionalt og samtidig minimere transport "omkostningerne".

Køge Bugtområdets trafik

Ingeniør Poul Henriksen

Jeg har fået i opdrag at sige noget om trafik. Trafik i sig selv er jo ikke særlig spændende. Trafik er den uheldige konsekvens af, at vi farer rundt mellem boliger, arbejde, institutioner, indkøb og fritidsfunktioner – uheldig med hensyn til økonomiske, ressourcemæssige og miljømæssige omkostninger, tidsforbrug og ulykker.

Men man kan også vende det om og se trafikken som interaktion mellem alle funktionerne. Trafikken giver os adgang til et stort og varieret arbejdsmarked, den giver os valgmuligheder med hensyn til indkøb, adgang til masser af fritidsaktiviteter og mulighed for en vidt spredt omgangskreds. Kort sagt, trafikken er opfyldelsen af alle vores drømme.

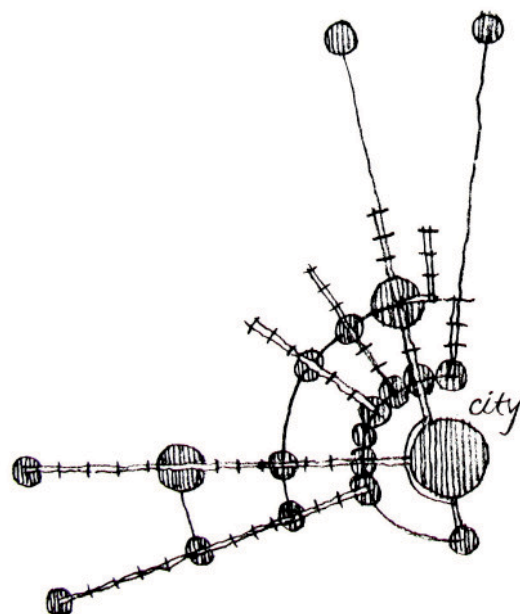
Set på den baggrund er målet at maksimere tilgængeligheden med et minimum af trafikale omkostninger. Det kræver, at trafikken og lokaliseringen af funktionerne planlægges i sammenhæng. Jeg vil derfor tillade mig ikke blot at snakke om trafik, men se trafik i sammenhæng med lokalisering, selvom jeg derved ikke kan undgå at brede mig ind på Niels' og Gretes områder.

Planlægningen

Niels har jo redegjort for den regionalplanmæssige baggrund: Fingerplanen, Principskitsen og 1. Etapeplanen. Det var planlægning, som i allerhøjeste grad så lokalisering og trafik i en sammenhæng.

Fingerplanen placerede byudviklingen tæt omkring stationerne, så der var hurtigst mulig forbindelse til regionens hovedcenter, samtidig med at den lagde op til lokal service- og arbejdspladsforsyning i stationscentre, fingerrodscentre og lokale industriområder.

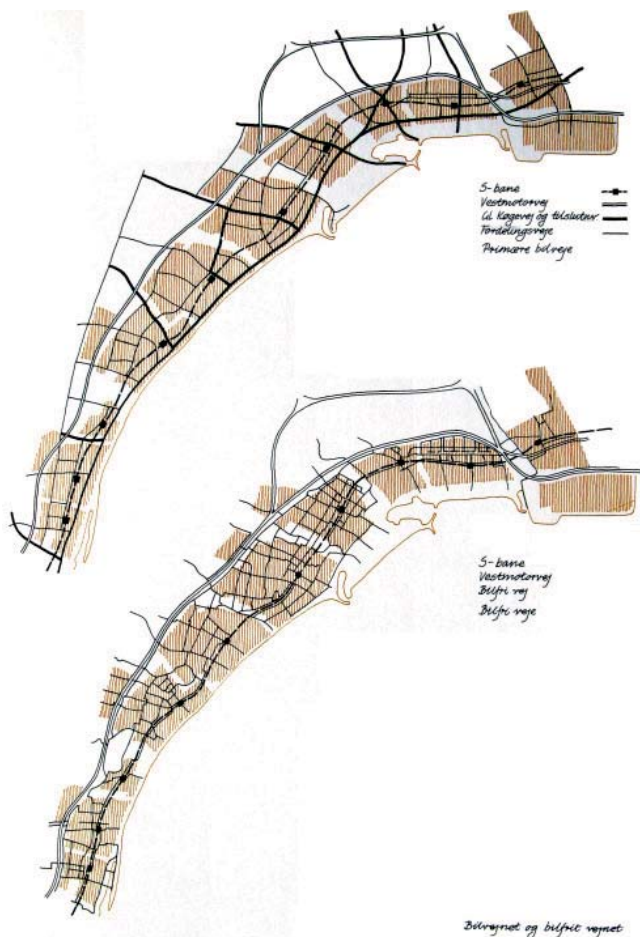
I "Principskitse til egnspan" fra 1960 søgte man dels at fastholde en maksimal rejsetid til centrum på 45 minutter, dels at opnå en endnu højere grad af lokal service- og arbejdspladsforsyning. Det skete ved at placere byvæksten i 1/4 million-byer



1. etape planen, Center- og trafikstruktur. Det regionalplanmæssige grundlag for Køge Bugt planlægningen var 1. Etapeplanen fra 1963

omkring "storcentre" langs en ny, superhurtig jernbane fra København mod Ringsted. Men DSB ville ikke høre tale om anlæg af en ny bane ud fra København (og det ville i øvrigt nok have været håbløst at vente på), og Københavns kommune ønskede at fastholde én centerbyen og vil derfor ikke have konkurrence fra et city-annex udenfor kommunegrænsen. Resultatet blev "1. Etapeplanen", som var en plan for udviklingen 1963-73. Den udpegede Roskilde- og Køge Bugt-fingeren som de primære byvækstområder, Høje Tåstrup og Lyngby som "storcentre" og Hundige som overordnet center for Køge Bugtområdet.

Ifølge "Teknikudvalgets betænkning" skulle 1. Etapeplanen kunne videreudvikles i enten Langtidsskitse A, som anviste yderligere byvækstmuligheder i Frederikssund-, Hillerød- og Helsingør-fingeren og et storcenter i Måløv, eller Langtidsskitse B, som pegede på videre byudvikling i området mellem Roskilde- og Køge Bugt-fingeren og en udbygning af Høje Tåstrup- og Hundige-centeret, så de voksede sammen og blev til det City-annex, som Principskitsen havde foreslået. Her kunne så blive en station på en eventuel fremtidig hurtigbane ud gennem kilen.



Dispositionsplanens vej- og stinet. Trafikdifferentiering og trafikadskillelse har kunnet gennemføres konsekvent, fordi bybygningen er sket på jomfruelig jord - bortset fra de gamle sommerhusområder langs kysten.

Det regionplanmæssige grundlag for Køge Bugt-planlægningen var altså 1. Etapeplanen, dog sådan at de første arealudlæg allerede skete på grundlag af Principskitsen. Det trafikale grundlag var Køge Bugt-motorvejen og S-banen med dens 10 stationer, hvoraf de 3 inderste indgik i Fingerplanens tommeltot. Antallet af stationer måtte anses for givet på forhånd. Her skal vi ikke bare tilbage til Fingerplanen og dens princip om gangafstand til station og dermed stationsafstande. Vi skal tilbage til istiden, som formede et landskab med ådale og moser på tværs af kysten. Det gav i sig selv nogle naturlige afgrænsninger mellem byhederne, men det har også siden jernalderen betinget bosætningen i området og dermed sogne- og kommuneinddelingen. Og når en bane passerer gennem en kommune, skal der naturligvis være

en station. Det må siges at være et lykkeligt sammentræf, at stationsplaceringerne ud fra kommuneinddelingen og ud fra Fingerplanens princip passede så godt sammen.

De første projekter til Køge Bugt-banen stammer tilbage fra 1940'erne, hvor banen var placeret så tæt på kysten, som de allerede dengang ret udbredte sommerhusområder tillod. Det var jo sommerhusene og udflugtstrafikken, den skulle betjene. Ved Hundige, hvor Køge Bugt-fingeren er bredest, fik vi senere flyttet banen lidt ind i land. Det skal siges, at samarbejdet med Statsbanerne, repræsenteret ved afd. ing. P.L. Hee, var stort set upåklageligt. Det gjaldt både stationsudformning og stiforbindelser og udpegningen af Hundige til differentieringspunkt i S-banedriften. Samarbejdet ved Vestmotorvejskontorets leder, Bertel Jensen, var overordentligt fint. Han var med på planlæggernes idéer, bl.a. om at lave vej- og stibroer hver for sig over motorvejen i stedet for traditionelle broer med cykelsti og fortov, at lave bro i stedet for dæmning over Karlstrup Mose og at lave støjvolde langs motorvejen.

Planlægningen af byhederne vil Grete fortælle om. Blot skal det her siges, at lokalisering og trafik selvfølgelig blev set i en sammenhæng, f.eks. således at de tætteste bebyggelser ligger nærmest stationerne, og således at stinettet (så vidt muligt) giver adgang uden omveje til institutioner, lokalcentre og stationscentre.

Vejnettet er differentieret i fire klasser: tilslutningsveje (til motorvejen), fordelingsveje, stamveje og (i haveboligområderne) boligveje. De to førstnævnte klasser er gennemgående og danner et sammenhængende net, mens stam- og boligvejene er blinde. Trafikadskillelsen er ikke drevet til det yderste. Kun tilslutningsvejene og fordelingsvejene er holdt fri for lette trafikanter, mens de på stam- og boligvejene benytter fortov og kørebane. Stierne danner et gennemgående, sammenhængende net. Derved undgås omveje. Krydsning mellem veje og stier er ført ud af niveau.

Køge Bugt-fingeren adskiller sig på et meget væsentligt punkt fra de øvrige fingre: den er bygget på stort set jomfruelig jord. Mens de øvrige fingre alle er opbygget omkring en eksisterende bane, som på et senere tidspunkt er om- eller

udbygget til S-bane, så er Køge Bugt-banen helt ny. Og i planlægningen af byområderne havde man frie hænder, der var ikke som f.eks. i Glostrup eller Tåstrup tale om en videre udbygning af eksisterende stationsbyer. Det har givet en helt enestående mulighed for at gennemføre ovennævnte principper om lokalisering og trafikadskillelse i byhederne som helhed.

Realiseringen

Et er planlægning – noget andet er realisering!

Samme dag som Folketinget vedtog loven om planlægning af Køge Bugt-området, vedtog tinget loven om anlæg af Køge Bugt-banen. Det så jo godt ud – men loven bemyndigede kun til anlæg af S-banen til Vallensbæk, og det skulle ske sideløbende med anlæg af banerne til Farum og Lundtofte. Jeg skal ikke trætte med alle detaljerne, men blot konstatere, at banen først kom til Vallensbæk i 1972, til Hundige i 1976, til Solrød i 1979 og til Køge i 1983.

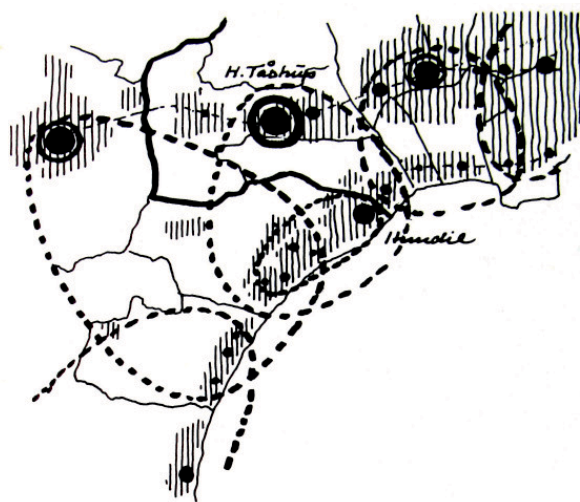
Selvom også anlægget af Køge Bugt-motorvejen blev forsinket (det meste af den blev åbnet i 1972), så var det den manglende S-bane, der var det største problem. Den vanskeliggjorde etableringen af stationscentrene og dermed en stor del af serviceforsyningen. Samtidig var det vanskeligt at holde igen over for uhensigtsmæssig vækst i lokalcentre og butikker langs Køgevej. Borgerne hentede en stor del af deres service udenfor Køge Bugt-området, bl.a. i Glostrup, Tåstrup og Roskilde, som fra gammel tid havde været handels- og servicecenter for hele vestegnen. I ”Retningslinier for Køge Bugt-områdets udbygning 1975-1985” fra 1975 peges der på, at det er nødvendigt, at der virkelig gøres en indsats – herunder først og fremmest at S-banen bygges færdig uden yderligere forsinkelser – hvis man skal undgå, at den planlagte langsgående struktur i Køge Bugt-området falder fra hinanden.

Ikke blot den manglende S-bane, også en række andre forhold vanskeliggjorde realiseringen af Køge Bugt-områdets overordnede struktur:

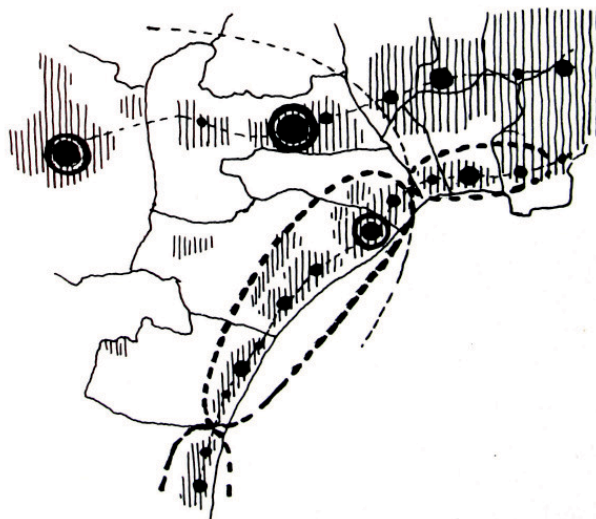
”Regionplan 73” udpegede en nord-syd-gående

”transportkorridor” med tilhørende ”A-zoner” i Køge Bugt-områdets bagland. Det ville betyde et brud med den langsgående struktur i Køge Bugt-området og medføre, at Hundige-centret blev hægtet af udviklingen.

Den videre regionplanlægning og den kraftige statslige satsning på udbygning, herunder placering af statsinstitutioner i det centrale København og i Ørestaden, trak i høj grad tæppet væk under Høje Tåstrup-centret til skade for hele vestegnen.

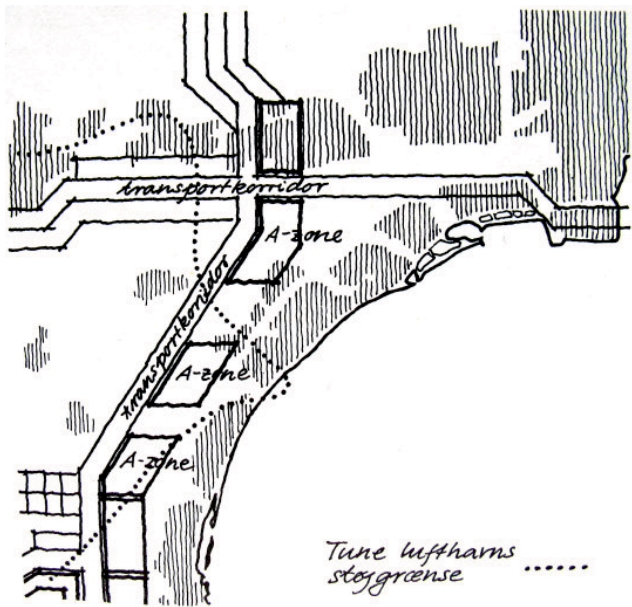


Tværgående struktur



Langsgående struktur

Langsgående eller tværgående struktur. Den manglende S-bane forsinkede etableringen af bycentrene og truede alvorligt realiseringen af den planlagte, langsgående struktur i Køge Bugt-området.



Regionplan 73 - nord-syd-gående transportkorridor med tilhørende A-zoner. Også senere regionplanlægning, planer om støjenede trafik anlæg og en uhensigtsmæssig administrativ inddeling har givet problemer for Køge Bugt-området - og gør det stadig.

En manglende hovedstadsordning og den uheldige omstændighed, at Hundige-centret – i øvrigt ligesom Høje Tåstrup-centret – ligger i udkanten af et amt, gør centret lidet attraktivt for lokalisering af overordnede offentlige funktioner.

Man kan således roligt sige, at der har manglet både statslig og amtslig opbakning til realisering af Køge Bugt-områdets overordnede center- og trafikstruktur.

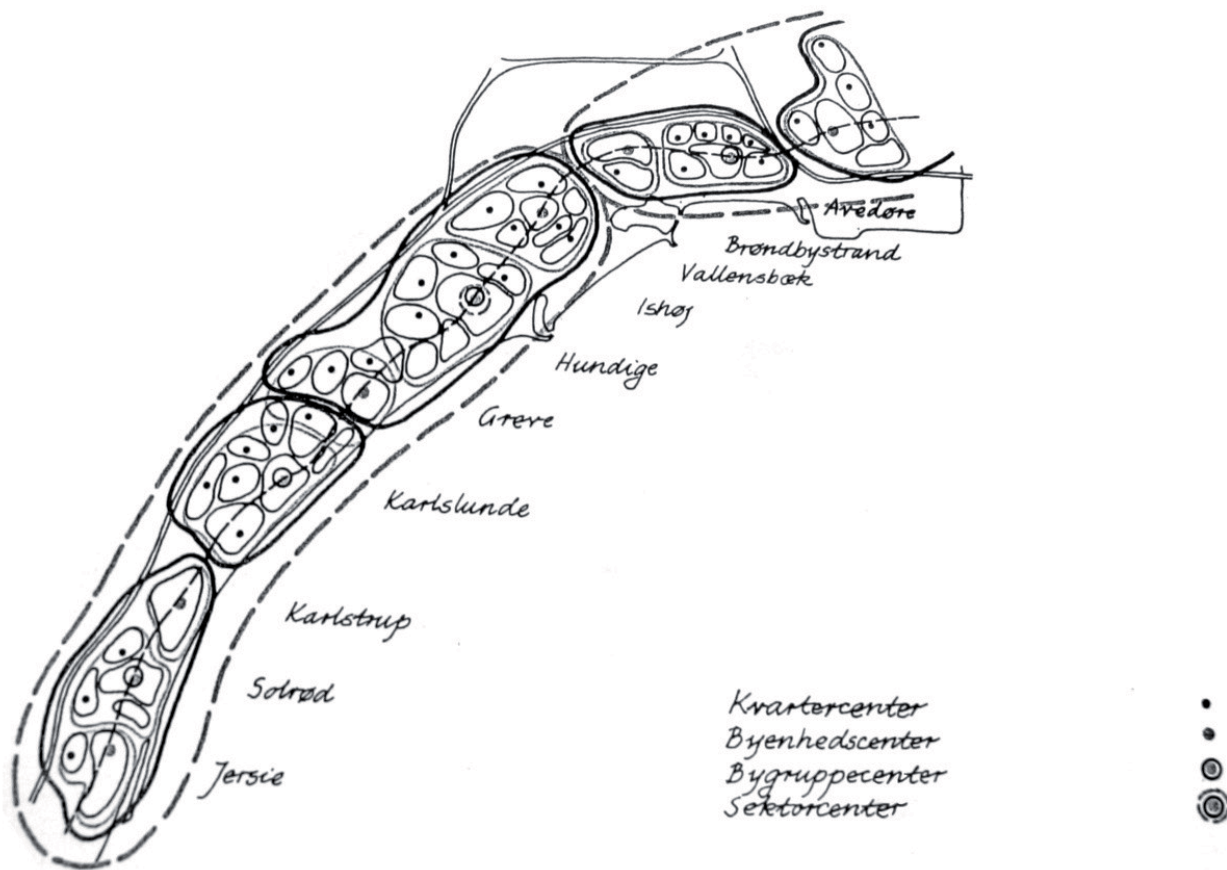
Men Køge Bugt-kommunerne kunne nu også godt selv finde ud af at sabotere planen. Som da Ishøj Kommune tillod Dansk Totalentreprise at opføre et lavprisvarerhus i Ishøj-centret. Greve Kommune klagede til Køge Bugt-udvalget over Ishøjs brud på den overordnede centerstruktur. Men holdningen i udvalget var, at selv i et sådant spørgsmål ville man ikke blande sig i den enkelte kommunes dispositioner. Køge Bugt-udvalget var ikke noget overordnet organ, det varetog blot kommunernes fælles interesser, så længe de var enige. At det var Bilka, der ved at spille på to heste var kommet til at lokke Bøje Nielsen i gang med at bygge et lavprisvarerhus i Ishøj, og

herved skaffede sig selv en konkurrent på halsen, hører med til de mange sjove historier. Samtidig med de to lavprisvarerhuse i Køge Bugt-området byggede FDB sit OBS i Høje Tåstrup, og alle tre lavprisvarerhuse blev af konkurrencehensyn bygget i fuld størrelse med det samme, så man på en gang fik tre overdimensionerede lavprisvarerhuse inden for 7 km.

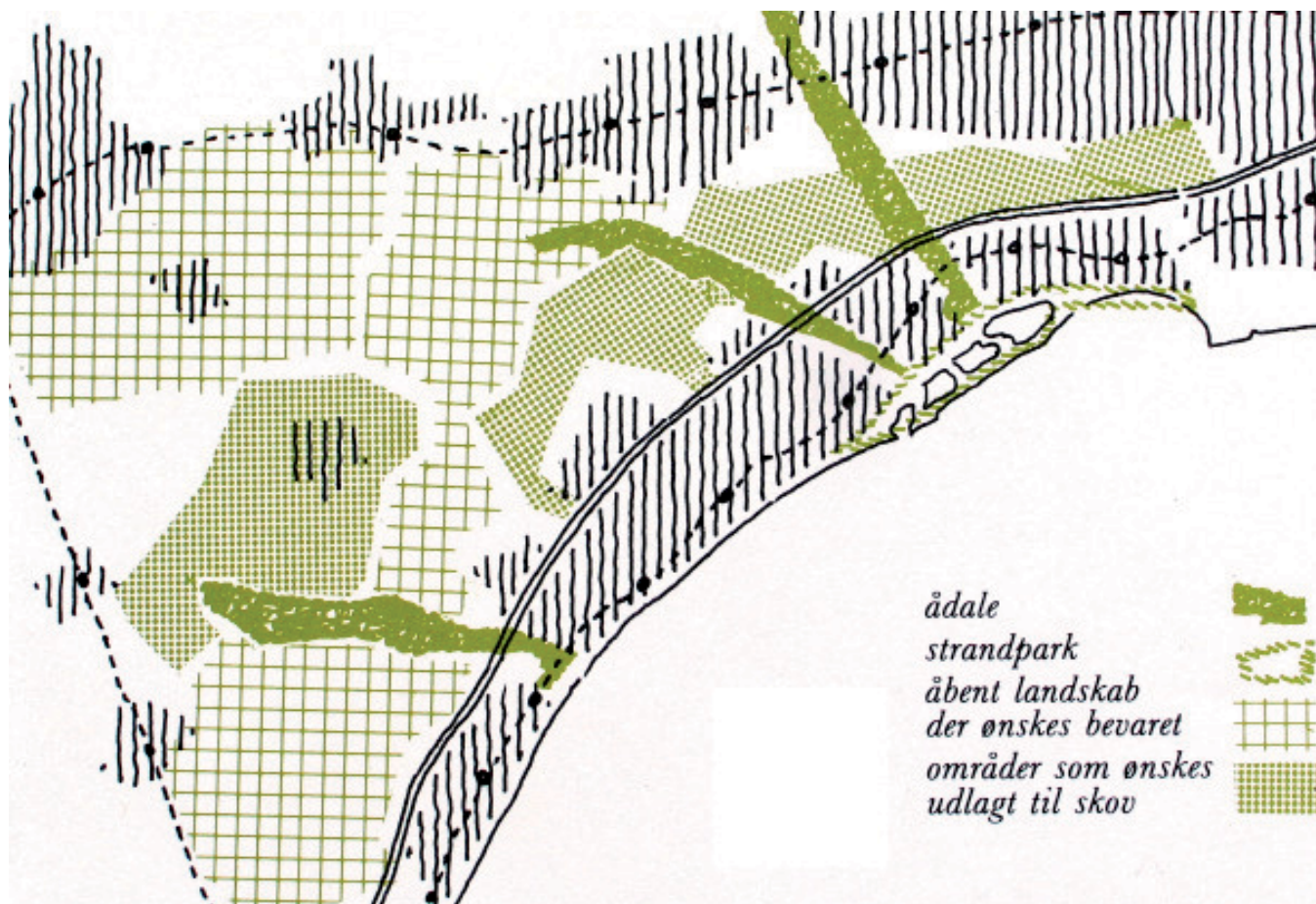
På det lokale plan er planlægningen dog efter min mening realiseret ganske godt, men det vil Grethe fortælle om. Jeg vil blot sige, at vej- og stisystemet stort set er gennemført som planlagt – og det fungerer. Selvfølgelig har udbygningen været med forsinkelser, og der er sket nogle ”smuttere”, f.eks. fortovet på Eriksmindevej.

Og der sker stadig smuttere, f.eks. placeringen for nylig af Lidl ved Køgevej i Ishøj. Et nyt hold politikere og embedsmænd er kommet til, og Køge Bugt-planen er nok ved at gå lidt i glemmebogen. Der kunne godt være brug for et Køge Bugt-udvalg i dag, dels til at minde kommunerne om planen, dels til at varetage de fælles planlægningsinteresser både internt i Køge Bugt-området som helhed og udadtil, f.eks. i spørgsmål om støjenede trafik anlæg i Den Grønne Trekant.

Vi fik en kommunalreform i 1972, som hverken gav os et storamt eller nogle store Køge Bugt-kommuner. Kommuneinddelingen er fortsat baseret på forholdene i jernalderen. Og vi står nu overfor en ny kommunalreform, som blot gør tingene værre: man nedlægger amterne og ophøjer amtsgrænsen mellem Ishøj og Hundige til regionsgrænse. Hundige betragtes ikke som en del af hovedstadsområdet, men lægges sammen med Sjællands Odde og Nakskov.



Centrene og deres oplande



Centre, bymiljø og grønne områder i Køge Bugt-området

*Artikel på baggrund af foredrag.
Arkitekt Grete Plesner*

Centre, bymiljø og grønne områder er vigtige brikker i planlægningen af Køge Bugt-området. Det er længe siden, vi arbejdede med planerne, og det har været nødvendigt for mig at gribe fat i en række gamle rapporter for at huske vores intentioner. Jeg fik desuden den idé at sammenligne nogle af de konkrete planer fra dengang med virkeligheden i dag. Og supplere med de indtryk, jeg fik ved at køre rundt i Køge Bugt-byerne et par dage i august.

Mangt og meget er blevet anderledes end vi tænkte os – vi har jo også hele tiden været klar over, at der var mange andre aktører end os på banen, når planerne skulle realiseres. I de år sekretariatet eksisterede, troede vi på vores ideer og sloges for dem, så langt vi kunne, men vi så gang på gang, hvordan andre hensyn styrede, hvad der blev realiseret. Ydermere blev Køge Bugt-planlægningen lukket ned i 1975, og dermed var vi ude af billedet - men området var langt fra færdigt. I de følgende 30 år har lokale kræfter taget over, og samtidig har den generelle udvikling i samfundet i den epoke sat sig sine spor. Da jeg tog rundt for at se, hvordan der var blevet, kunne jeg gennemgående bedst lide at se de steder, hvor vores planlægning ”har holdt” – men måske opleves det helt anderledes for dem, der bor der...

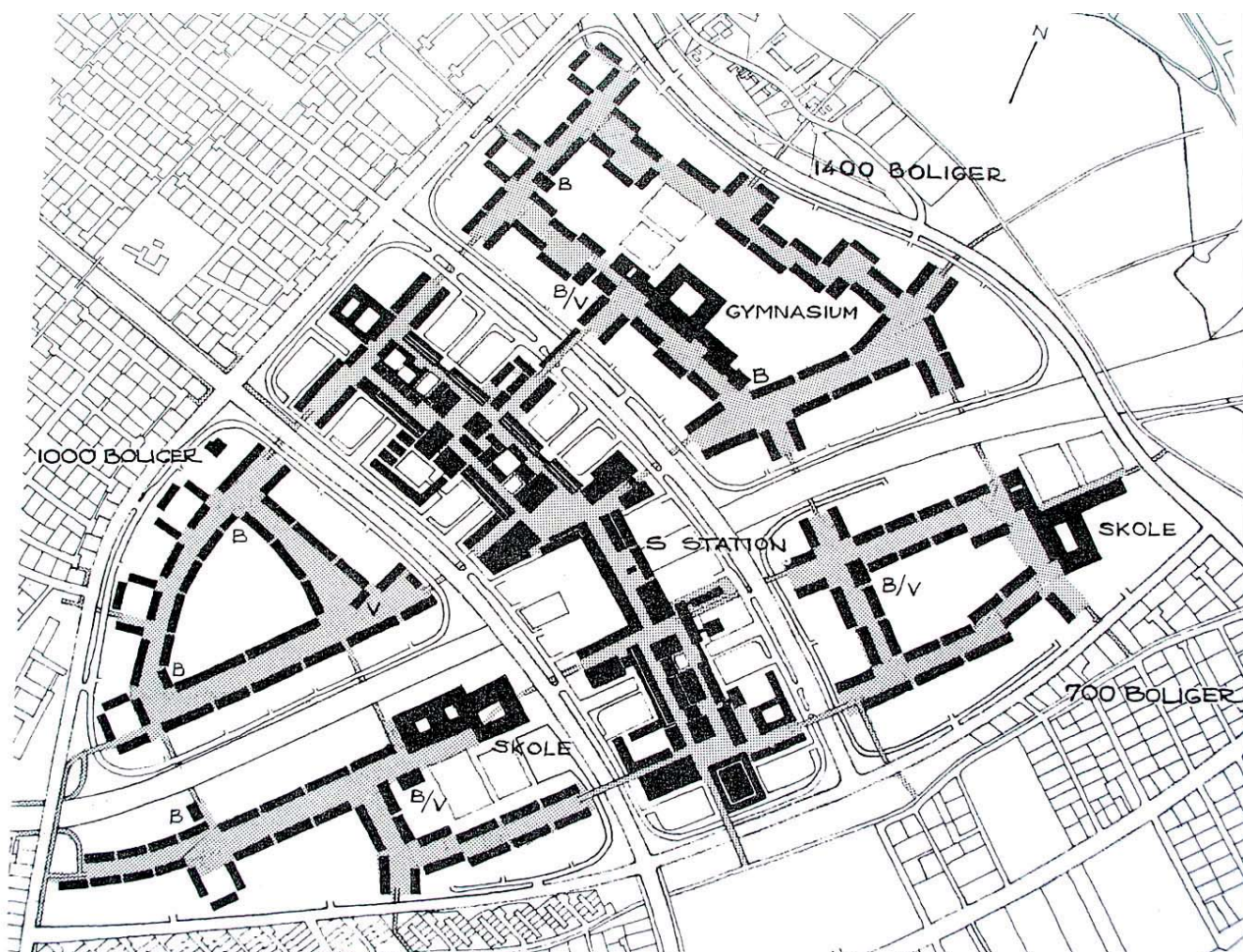
Planerne for centre og bymiljø

Da vi skulle dimensionere centrene i Køge Bugt-området startede vi med en ”byudstysanalyse”, som vi kaldte den. Det var lidt af en banebrydende indsats dengang, og et stort arbejde. Vi analyserede en række velfungerende eksisterende byer af samme størrelse som Køge Bugt-byerne for at finde ud af, hvilket ”byudstyr”, Køge Bugt-området havde brug for, for at blive en ”rigtig by” eller rettere en række ”rigtige byer” omkring stationerne på Køge Bugt-banen.

Samtidig indsamlede vi materiale fra styrelser og ministerier for at undersøge, hvor meget opland, der hørte til alle mulige offentlige funktioner i byen – fra børnehaven til seminarium, fra nærlegeplads til bibliotek. Argumentet var det meget fornuftige, at hvis man ikke gør sig klart hvad byudstyret fylder og afsætter plads til det på forhånd, så bliver det svært at skaffe pladsen siden hen. Analysen endte op i nogle normer, og de blev siden brugt af mange andre planlæggere end os. Spørgsmålet er så, om normer er det rette instrument i vores dynamiske uforudsigelige verden – men hvad skal man ellers gøre, når man skaber helt nye byområder?

I dispositionsplanen placerede vi byudstyret efter oplande. Det blev grundlaget for det differentierede center-hierarki, som vi opbyggede omkring stationerne. I overensstemmelse med regionplanlægningen blev Hundige-centret fastlagt som hovedcenter. De andre stationscentre var af varierende størrelse, som afhang af oplandene. Ud over at placere det offentlige byudstyr forsøgte vi at beregne behovet for butiksareal med de dengang kendte metoder. Vi prøvede også at afsætte plads til den øvrige private service: kontorer, klinikker, forlystelser osv. i et håb om at de ville komme, når de offentlige funktioner var på plads. Vi prøvede endda at tidsfæste det hele i den tidsfølgeplan, vi udarbejdede, hvor vi havde inddelt boligbyggeriet i tre etaper. På den måde forsøgte vi at få byudstyret placeret sammen med boligerne, når der var brug for det – ikke med et langt efterslæb.

Stationscentret var centrum i den enkelte byenhed, og vi forestillede os, at der var en koncentration af byudstyr omkring stationscentret, så beboerne kunne få servicen samlet og ikke spredt i hele byenheden. Centrene skulle bygges op om et bilfrit hovedstrøg fra stationen med butikker og alle de andre funktioner, der passede til oplandet i det enkelte center. Drømmen var mangfoldighed og mange små enheder, og der skulle være både bymæssige og grønne byrum. Oplevelsen af at færdes i byrum skulle fortsætte ud i de omgivende etageboligområder og videre gennem rækkehusområder indtil strøgene blev grønne stier mellem villahaver længere ude i byenheden.



Køge Bugt-udvalgets sekretariat udarbejdede vejledende skitser for alle stationscentrene fra Ishøj og sydpå - her for Hundige Center

Udover stationscentrene skulle der være små kvartercentre i byenhederne med lokalbutikker, børneinstitutioner og måske en skole, og de skulle ligesom stationscentrene være tilknyttet det bilfrie vejnet. Vi ville gerne planlægge, så alle kunne have en lokalbutik inden for 500 m's afstand.

Vi udarbejdede vejledende skitser for alle stationscentrene fra Ishøj og sydpå (de tre nordligste allerede udbyggede kommuner havde ikke behov for det). I sekretariatets rapport om Hundige centret tog vi hele området udenom med i skitserne. Fordi Hundige-centret skulle være Køge Bugt-områdets vigtigste center og flagskib, blev det tegnet ret detaljeret i sekretariatet. Der skulle selvfølgelig være mange butikker, men

også boliger, klinikker, kontorer, institutioner og forlystelser - et centrum for det store byområde, som var rigtigt spændende at færdes i.

Torvet ved stationen skulle være hovedtorv omgivet af større bygninger, hvor der kunne være teater- og koncertsale, sportshaller, stormagasinet, hotel, kontorer og restauranter. Rygraden i centret skulle være en toetages bilfri gade med butikker i stueetagen og kontorer og liberale erhverv i overetagen. Hovedstrøget skulle strække sig tværs over banen, og der skulle være et parallelstrøg og små sidestrøg og torve.

Etageboligerne udenom centret skulle orienteres mod bilfri strøg, som førte direkte ind i centret. Det var i øvrigt tanken at de bilfrie gader i etage-

boligområderne skulle møbleres med legepladser, legehuse, mødelokaler og andre fællesanlæg, for at de kunne blive mere bymæssige og brugbare.

Også i industriområderne foreslog vi, at bilfrie strøg skulle danne byrum mellem virksomhederne. Planlægningen skulle sikre, at virksomhedernes kontorer, udstillingslokaler, kantiner og andre udadrettede funktioner blev placeret langs det bilfrie strøg.

I det hele taget drømte vi om, at de nye byområder kunne få et bymæssigt miljø, selvom de var nye og skød op på bar mark. Vi ville i hvert fald gerne åbne mulighed for, at de kunne udvikle sig sådan med tiden.

De grønne planer

Det langstrakte Køge Bugt-område har et godt landskabeligt udgangspunkt med Køge Bugt på den ene side og store landbrugsarealer – de frodigste i Danmark – på den anden. Køge Bugt-planlægningen medvirkede til, at to store grønne elementer blev realiseret på langs af byfingeren: Den grønne Kile, dvs. de inderste åbne arealer mellem Roskilde- og Køge Bugt-fingeren, og Køge Bugt Strandpark fra Avedøre til Karlslunde.

Køge Bugt-udvalget vedtog i begyndelsen af 1970'erne, at Den grønne kiles 900 ha skulle fastlægges til rekreative formål. De nærmeste 300 m mod motorvejene skulle tilplantes med skov, mosen i Store Vejleådalene skulle bevares som rekreativt landskab og sletterne i resten af området, der dengang var landbrug, kunne bruges til regionale rekreative funktioner, blandt andet golfbane og sportsanlæg.

Ud for de nordlige Køge Bugt kommuner var kysten ikke særligt attraktiv fra naturens hånd. Den bestod af et lavvandet ildelugtende område, som blev afsluttet med lave sandøer mod det dybere vand. Allerede i den første ”grønne regionplan”, rapporten fra 1936 om Københavnsegnens grønne områder, var der forslag om at skabe en god badestrand, hvor sandøerne lå, ved inddæmning. Køge Bugt-sekretariatet konkretiserede planerne sammen med Vandbygningstinsti-

tuttet. Resultatet blev en skitse til ny kyst, der tog hensyn til strøm og bundforhold. Kysten skulle bestå af en sandstrand med klitter bagved, og den skulle blandt andet skabes ved udgravning af det lavvandede område bag stranden til søer. Skitsen blev vedtaget af Køge Bugt-udvalget, men strandparken nåede ikke at blive realiseret inden udvalget blev nedlagt i 1975.

Selve Køge Bugt-området er fra naturens hånd opdelt af ådale på tværs, som adskiller byenhederne. Ådalene blev naturligt nok fastlagt som større parker i dispositionsplanen. Herudover blev der fastlagt en lang række arealer til sport, ophold og leg på grundlag af vores byudstyrsliste. De blev placeret både i ådalene og i byområderne. I Lille Vejleådalene tegnede sekretariatet et helt nyt landskab med en stor bakke, der kunne bygges op af overskudsjord fra byggerierne, og en sø som Lille Vejleå kunne strømme igennem.

Herudover udarbejdede sekretariatet en vejledning for støjbeskyttelse langs Vestmotorvejen. Ifølge fredningslovgivningen skulle der være et 100 m bredt ubebygget bælte hele vejen langs Vestmotorvejen, og udvalget besluttede, at der skulle placeres en støjafskærmning af jordvolde i 100 m bæltet. En del af støjvoldene blev anlagt inden 1975 på grundlag af sekretariatets skitser.

Voldene blev varieret på den side, der vendte mod Vestmotorvejen, for at skabe en afvekslende oplevelse for bilisterne. Også på indersiden mod byområdet fik hver voldstrækning sin egen identitet, fra bastionsagtige former til forskellige bløde bakkeformationer. Voldstrækningerne blev detaljeret, så der blev dannet rum, der kunne bruges til leg og ophold. Voldprojektet indeholdt desuden detaljerede beplantningsplaner, der understregede den enkelte voldstrækning. Blandt andet var der tænkt nøje over farvevirkningen på de forskellige årstider.

I 1974, kort før det blev nedlagt, udsendte Køge Bugt-udvalget en rapport om de grønne områder. Rapporten beskæftigede sig ud over selve Køge Bugt-området også med det grønne bagland indtil Roskildefingeren: Den grønne Trekant. Det

var sekretariatets idé, og den blev først dårligt modtaget af kommunerne og amterne i udvalget, fordi de umiddelbart var stemt for at have deres landbrugsland og landsbyer i baglandet i fred for den fælles planlægning. Men de skiftede mening, da det gik op for dem, hvor meget Den grønne Trekant var truet af regionplanens transportkorridorer og A-zone og planerne om større lufthavn i Tune.

Den primære baggrund for rapporten var en bekymring for realiseringen af de grønne områder i Køge Bugt-området. Boligudbygningen var i fuld gang i 1974, men det kneb med anlæg af de grønne områder, både strandparken, Den grønne Kile, byparkerne og de andre grønne områder. Arealerne var fastlagt, men meget få var anlagt og beplantet. Ved at vise, hvor galt det stod til, skulle rapporten medvirke til at sætte skub i realiseringen. Det gjorde den faktisk også. Blandt andet blev der kort efter skabt en organisation, der kunne sætte strandparken i værk.

Tanken om en rekreativ udnyttelse af Den grønne Trekant var ikke ny. Både rapporten om Københavnsregionens grønne områder fra 1936 og Principskitsen fra 1960 havde påpeget, at Vestegnen var underforsynet med skove og fredede områder i forhold til Nordeggen. Det var også påvist, at Vestegnen og især Køge Bugt-området heller ikke levede op til de normer for dagligt fritidslandskab, der var udarbejdet af Egnspanrådet. Og i en idéskitse til nye rekreative områder i regionen, som blev fremlagt af Fredningsplanudvalgene i Københavnsregionen i 1971, satte man også fokus på Vestegnen, blandt andet ved at foreslå skovplantninger i ådalene i Køge Bugt-områdets bagland.

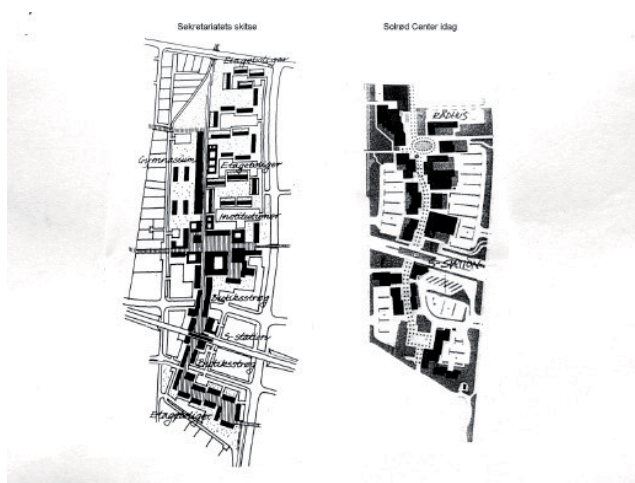
Dette tog den grønne Køge Bugt-rapport op og foreslog, at der med tiden skulle plantes en række åbne skovområder ikke bare i ådalene, men også i udvalgte områder længere inde i baglandet. Rapporten blev inden vedtagelsen sendt til en række relevante myndigheder, som alle gav udtryk for, at de mente, det var en god idé, at så meget som muligt af Den grønne Trekant skulle sikres til rekreative formål samtidig med, at man skulle tilgodese de landskabelige hensyn.

Centrene og deres miljø i dag

Allerede i 1975, da Køge Bugt-udvalget og dermed også sekretariatet lukkede, kunne vi konstatere, at ideerne om centrene så ud til at være svære at realisere, sådan som udviklingen havde været. I de fleste af byenhederne var der endnu ingen S-bane og station. Tidsfølgeplanen for boligerne nærmest centrene havde ikke holdt, og det offentlige byudstyr var ikke kommet som forventet. Kampen mellem lavprisvarehusene havde også haft betydning for alle centrene. Resultatet var, at centerstrukturen på det tidspunkt stort set kun bestod af de to store lavprisvarehuse i Ishøj og Hundige og nogle småcentre rundt omkring, som ikke engang alle sammen lå ved stationerne.

Nu er der gået over 30 år - og de dominerende indkøbsmuligheder i Køge Bugt-området i dag er stadig de to store BILKA lavprisvarehuse i Hundige og Ishøj med henholdsvis 38 og 22 kasseapparater. Alle stationscentre har udviklet sig siden, men hverken den indbyrdes størrelse eller centermiljø og byrum svarer i dag til det, vi forestillet os det, da vi udarbejdede planerne - med Solrød Center som eneste undtagelse.

Hundigecentret er blevet et overdækket center. I mange år var der ikke andet end det store Bilka og en lille centergade med andre butikker, og det lå et godt stykke fra S-banen omgivet af store



Hundige Center - plan og virkelighed



Når man kommer fra stationen og går eller cykler over banen hen mod centret og kommunens kulturcenter Portalen, der blev bygget for nogle år siden giver det en flot velkomst til centret.

parkeringspladser. Også efter, at bane og station var kommet til Hundige, var centret meget bil-orienteret, selvom der blev anlagt en cykel- og gangsti fra stationen til centret, som også fik forbindelse til stisystemerne i etageboligområderne. Senere blev butiksstrøget uden for Bilka forlænget og overdækket. I dag er der centerfunktioner, især butikker, helt hen til banen, og kommunen har bygget et kulturhus "Portalen" lige ved banen og et plejecenter på den anden side af banen. Virkeligheden er dog stadig langt fra det store center med mange funktioner på begge sider af banen, som sekretariatet havde skitseret.



Der er enkelte cafeer og værtshuse, men ikke så mange gratis siddepladser til dem, der ikke har råd.

Når man skal videre fra Portalen, kan man fortsætte ad en cykel- og gangsti langs centrets lukkede nordfacade og forbi Bilkas parkeringspladser. En mindre etageboligbebyggelse ved stien er grundigt aflåst mod stien, vel sagtens af frygt for hærværk.



Bilka er centrets store magnet med særlige Bilka udvalgsvarer-butikker foruden det store supermarked inden for Bilka-hovedindgangen. Både Bilka og resten af centret ser ud til at være populært, der var fuldt af mennesker på de hverdags augusteftermiddage, hvor jeg var der.

Hvis man skal ind i det overdækkede center kan man kun gøre det til fods og kun i centrets, dvs. butikkernes, åbningstid. Der er ikke gjort meget uf af indgangen til centret.

I center-hovedgaden er der de gængse kædebutikker, man finder i alle større centre. Der er bibliotek, posthus, aftenskole, lidt restauranter og cafeer, liberale erhverv mm. i centret - men stadig ingen biograf og ingen overordnede institutioner bortset fra plejecentret. Rådhus, kirke, gymnasium og svømmehal, som burde have ligget i Hundigecentret ifølge dispositionsplanen, blev i stedet placeret i Greve stationscenter, dvs. midt i den Greve kommune, der var resultat af kommune-sammen-lægningen i 70'erne.

Ishøj Center skulle ikke ha været særlig stort, men blev det alligevel på grund af lavprisvarhuset. Hele centret er overdækket ligesom Hundigecentret. Foruden butikkerne - de samme kædebutikker som i Hundigecentret - er der

en del liberale erhverv, en biograf og posthus. I tilknytning til det overdækkede center er der både rådhus, kirke, teknisk skole og hotel, og centret er knyttet fint op på S-stationen.

Bilka er meget dominerende ligesom i Hundige-centret. Der var nogenlunde lige så tæt med mennesker i Ishøj Center som i Hundige-centret.

Solrød Center blev i sin tid tegnet af sekretariatet som et åbent bilfrit gadeforløb mellem huse i to etager. Efter en nervepirrende fase, hvor ejeren af centergrunden, baron Rheedts Thott, i stedet for ville bygge et koncentreret overdækket center med et højhus ovenpå, holdt Solrøds



Der er træer i gaden og toetages butikker, cykelstien midt i gaden fungerer fint, og der er bilfri gade på begge sider af stationen.



På en god sommerdag kan de gamle på plejecentret nyde solen ved rådhusforvet og kikke på de unge fra gymnasiet.

kommunalbestyrelse fast i sekretariatets plan. Det lykkedes at få hele centerarealet købt med ”§ 5-midler” i medfør af Køge Bugt-loven, som et af de få bymæssige arealer, der blev erhvervet på den måde. Herefter kunne Solrød kommune selv bestemme over sit centerområde - og realiserede stort set sekretariatets plan med et gang- og cykelstrøg på tværs af banen og direkte adgang fra stationen til centergaden.

En del af de andre stationscentre er blevet mindre end vi planlagde. **Stationscentret i Karlslunde** er slet ikke kommet, ved stationen er der kun en busholdeplads og en nærpolitistation, men der er endnu store ubebyggede arealer lige ved stationen.

Jersie Stationscenter består af en Aldi og en underetage i den nærmeste etageboligblok med lidt af hvert - og stationscentret i Karlstrup er der slet ikke, for der kom aldrig nogen station.

Ved **Greve stationscenter** ligger som nævnt rådhus, gymnasium og svømmehal tæt ved centret, og det har sikkert gavnet butikkerne i Greve stationscenter, som sandsynligvis har den størrelse, vi regnede med i planerne. Centret er for nylig blevet overdækket. Stationscentrene i Vallensbæk, Brøndby Strand og Avedøre har stadig ret små butiksarealer.

Mange af kvartercentrene i byområdet er ikke kommet som tænkt, der er enten ingenting eller kun en børneinstitution på arealet. Andre kvartercentre er blevet alt for store, som Egedals-centret i nærheden af Karlslunde station, der sikkert har nydt godt af, at Karlslunde Stationscenter aldrig er blevet bygget.

Byrummene uden for centrene i dag

Byrummene i Køge Bugt-området er gennemgående ikke så bymæssige, som vi havde forstillet os, da dispositionsplanen blev til. De overdækkede centre er en sag for sig, der er nok delte meninger om de byrum, der er inden i dem. Beboerne ser ud til at have taget dem til sig, de bliver i hvert fald besøgt af mange mennesker. I de store etagehusbebyggelser er gågaderne i



Stiunderføringen ligger der den dag i dag med en sti hen til industriområdet, men desværre er planen for industriområdet ikke gennemført. Det er blevet en ganske almindelig industriudstykning, og i stedet for det spændende strøg mellem virksomhederne finder man en trist bagsti.



Hvor stierne er mindst interessante og vejene mindst trafikerede er det åbenbart nødvendigt at appellere til folk for at få dem til at bruge stinettet.



Kommunerne har med tiden fået etableret mange sportsanlæg i Køge Bugt-området. Der er også anlagt parker - blandt andet blev bakken med søen i Lille Vejleådal anlagt allerede før 1975 efter sekretariatets planer, og parkområdet er beplantet og fint tilgroet i dag.



Der var ikke så mange mennesker den augusthverdag, hvor jeg besøgte Køge Bugt Strandpark, men på gode sommerdage er der rigtigt mange mennesker.

mange tilfælde formet efter sekretariatets ideer som byrum. Dimensionerne er dog meget store, fordi de er bygget i den periode, hvor det i høj grad var kransporene, der bestemte.

Gersagerparkens grønne gaderum, Vejleåparkens byrum under omdannelse, etageboligområdet Askerød i Hundige, de lange sti-underføringer op i gågaderne, dér hvor de krydser en større bilvej – dekoreret i Ishøj af en lokal kunstner. Bebyggelsen Gadekæret er skabt med udgangspunkt i en skitse af sekretariatet som et tæt-lav svar på Vejleåparken. Her er små provinsielle meget hyggelige byrum i krogede bilfri gaderum.

Det byrum i Køge Bugt-området, man møder mest, er den grønne sti mellem parcelhusene. Nogle få steder er der gjort meget ud af stien med træer eller på anden måde, men som oftest ligger stien mellem to hække.

I et industriområde vest for motorvejen i Karlslunde håbede sekretariatet at få virkeliggjort sine ideer om et centralt bilfrit strøg, som virksomh-

ederne vendte ud til. Det lykkedes, lige før Køge Bugt-udvalget stoppede, at få en stiunderføring under Vestmotorvejen på dette sted, som skulle fortsætte i industristrøget.

De grønne områder i dag

Det store landskab vest for Køge Bugt-området ser ud som det gjorde da dispositionsplanen blev udarbejdet. Et smukt og frodigt, lidt fladt landskab. Der er plantet et rigtigt dejligt mindre skovområde i Karlslunde tæt ved Motorvejen, men der er ingen nye skove længere inde i baglandet. Til gengæld er der heller ikke kommet nye store transportanlæg i Den grønne Trekant – endnu. Der er dog placeret en meget stor højspændingsledning i det fine herregårdslandskab ved Benzonsdal, og der er risiko både for en stor udvidelse af Tune Lufthavn og for en ny fjernbane tværs gennem ”Trekanten”. Der er stadig brug for en indsats for skov og andre rekreative funktioner i Sydvestegnen og for at beskytte landskabet!

Støjvoldene langs Vestmotorvejen er i vidt omfang formet efter planerne, men det er svært at se i dag. De er overalt dækket af en kraftig, tilsyneladende selvgroet beplantning, som får dem til at virke som en ensartet grøn pølse på hele motorvejsstrækningen. Ind mod byområdet kan man dog nogle steder se, at voldformerne danner rum.

I Greve Kommune er de i øjeblikket gang med at anlægge støjvolde tæt ved motorvejen ud for det grønne område omkring Olsbækken. Ved de åbne områder var det i sin tid forudsat, at støjbeskyttelsen skulle placeres længere fra vejen. Men det er sikkert en god idé, at kommunen har valgt at lægge volden, så den beskytter det grønne område helt hen til motorvejen. Hensynet til dem, der færdes i det grønne, er sikkert vigtigere end det hensyn, vi tog, til at bilisterne skulle opleve en afveksling mellem strækninger med støjvolde og åbne strækninger.

Og så er der Strandparken, det vigtigste rekreative område i Køge Bugt-området. Den blev jo ikke gennemført under Køge Bugt-udvalget, men den blev dog ført så langt mod realiseringen i Køge Bugt-regi, at Hovedstadsrådet kunne virkeliggøre den få år efter, at Køge Bugt-udvalget var nedlagt. Nu har strandparken efterhånden været der så længe, at det ikke længere kan ses, at den er kunstigt skabt. Den er blevet til et stort smukt naturområde, der virker som om det altid har været der.

Der var ikke så mange mennesker den augustverdag, hvor jeg besøgte området, men på gode sommerdage er der rigtigt mange mennesker. Strandparken er god at slutte af med, når man skal se på, hvad der kom ud af Køge Bugt-planerne - for her synes jeg virkelig, at de intentioner, vi havde i sekretariatet, senere er blevet ført ud i livet over al forventning.

Diskussion

Michaela Brüel:

Det var mest til Grete jeg ville høre, De der fine diagrammer I havde, dateret 1966, med normer for oplande, for institutioner og principper for

butiksforsyning, der må være meget i den udvikling, der er foregået siden, som har væltet disse forudsætninger. Jeg tænker på, at institutionshyppigheden formentlig var meget lavere i 1966, end den er i dag, og butikker kan have et større opland og være større end den gang. Vi kan jo se, bare når man går fra butikscenteret i Avedøre og her hen, mange af de småbutikker, der ligger i Storehus er lukket, fordi der ikke er opland til dem.

Hvordan oplever du, at jeres forudsætninger fra den gang er bristede?

Grete Plesner:

De bristede jo allerede ved, at de jo ikke kom de der større institutioner de er lagt oppe i Roskilde-fingeren, børnehaver og sådan noget kom. Til butiksberegninger brugte vi jo Centerinstituttets måder at regne på den gang. Men, det har jo ændret sig utroligt meget. Sådan må det jo være. Jeg ved ikke, hvad man skulle gøre, hvis ikke man skulle gøre sådan noget. For når man står med et stykke bar jord og skal lave en by, så må man jo gøre et eller andet for at forudså, hvad der kommer til at ske, og så må tiden ligesom vise om det holder. Hvis man ikke afsætter noget plads, så kommer man jo 'på den'.

Poul Henriksen:

Et par bemærkninger til Gretes indlæg: Greve Rådhus var placeret i Greve. Da lå det jo midt i kommunen, fordi den nye kommune var Hundige - Greve. Karlslunde var jo meget imod at komme under Greve kommune. Det måtte man ligesom gøre op med.

Hundigecentret er bygget af forskellige private investorer i forskellige omgange og derfor går man ud af en dør og ind i næste centerafsnit. Man er i gang med at planlægge, hvordan det skal hænge bedre sammen.

Det er forkert, at der ikke er plantet skov. Der er faktisk plantet en skov ved Karlslunde.

Jørgen Munch:

De der Køge Bugtnormer, det kunne jo være lidt interessant, fordi I lavede et kæmpe arbejde med dem, og en stor del af holdet flyttede ind til Københavns Kommune, hvor man så startede

kommuneplanarbejdet op. Men, sådan som jeg husker det, så løb det lidt ud i sandet. Vi kunne ikke i en udbygget kommune rigtigt bruge det til noget. Der var ikke nogen af de andre forvaltninger, der ville bindes, til sådan nogle normer. Men jeg mener de blev brugt i Vestamagerplanlægningen, som så stoppede og så senere blev det til Ørestad. Men i dag bruger vi jo slet ikke noget der ligner.

Det der kunne være interessant var, om man kunne bruge nogen af de erfaringer, fordi i dag der handler meget planarbejde om at sælge offentlige grunde fra for at lindre budgetterne lidt. Senere finder man så ud af, at nu skal man ud og findes ejendomme til nye institutioner for dyre penge.

Det er jo ikke et planlægningsredskab vi bruger.

Michaela Brüel:

Hvem finansierede købet af grunde, hvor man kunne opføre daginstitutioner?

Grete Plsner:

Det var kommunerne. De har formentlig lavet nogle aftaler med boligselskaberne.

Lykke Petersen:

Staten skød et vist beløb i, til at købe arealer til offentlige formål. Jeg kan ikke huske detaljerne i det.

Svend Illeris:

Det er jo meget vigtige problemstillinger. Jeg synes, at det man kan uddrage af det, det er jo, at man skal prøve på både at lokalisere, placere og indrette bygningerne så fleksibelt som overhovedet muligt. Det lyder måske meget banalt, men der er trods alt mange eksempler på, at det har fungeret.

Herning har jo stort set afviklet sin tekstilindustri, som var meget stor, i løbet af 15 år. Der er ikke én bygning, der er blevet overflødig. Men, det er selvfølgelig også sådan nogle fabriksbygninger. Oprindeligt har meget af det bare være skure, garager og sådan noget, men de har været forholdsvis nemme at omdanne til andre formål.

Jeg har også kigget på en række offentlige institutioner, og i den udstrækning de ikke er totalt nedslidte, så er det rundt om i landet alligevel

fundet en masse genanvendelser, i reglen indenfor den offentlige sektor. Der er selvfølgelig også noget der er blevet solgt fra, men det har jo ikke sat verden i stå. Selvfølgelig ændrer normerne sig, verden udvikler sig jo hele tiden på forskellige leder og kanter. Problemet skal altså ikke overdimensioneres.

Kirsten Andersen:

Jeg taler egentlig mest som beboer her ude. Jeg har boet her i over 40 år.

Den gang, at Niels han kom og sagde, at vi skulle flytte til Avedøre eller Hvidovre. Nej 'Hvidovre', nej nu må du holde op. Men, altså beboelsesområdet var meget fint og smukt. Men det der er fantastisk, det er, at jeg føler det omvendt. Det er blevet mere og mere positivt at bo i det her område. Der er så mange kvaliteter, der er kommet til både bymæssige, centermæssige, trafikalt og grønne områder, så jeg synes da, at de her 40 år har været med til at gøre Køge Bugtområdet til noget konstruktivt .. nu er det jo også fordi vi har fået Arken. Der er så mange ting.

Jeg synes altså, at vi skal tale pænt om Køge Bugtområdet.

Lykke Petersen:

Det synes jeg også.

Livsbetingelser i Brøndby Strand i dag

Arkivar Henning Sørensen, leder af Lokalhistorisk arkiv

Det er kun to dage siden, at jeg blev spurgt om jeg kunne træde til her og har derfor ikke kunnet forberede mig. Jeg har heller ikke fået oplyst, hvad Brøndby Kommunes planchef villet have talt om, så jeg håber, at I tilgiver mig for, at det i kommer til at høre bliver noget andet end forventet.

Jeg er leder af Brøndbys lokalhistoriske arkiv og i den egenskab har jeg arbejdet en del i Brøndby Strand. Vi har igennem en del år arbejdet med, både at beskrive Brøndby Strands historie, men også været en del af det arbejde som foregår i Brøndby Strand i retning af at styrke områdets lokale identitet. Lokalhistorisk Arkiv var for 5-6 år siden med til at skrive en bog om områdets historie, netop med det som formål at give Brøndby Strands beboere en bevidsthed om, at der også her er en historisk baggrund for bydelens karakter.

Jeg har også arbejdet en del sammen med medarbejderne i de boligsociale projekter, dels i forbindelse med Regeringens Byudvalgs indsats, og dels i kraft af kvarterløftsmidlerne, som i de sidste år er ”regnet” ned over bebyggelsen.

Jeg vil egentlig gerne tage fat i det sidste indlæg, for det er et meget godt udgangspunkt for at forstå, at meget af det arbejde der foregår i Brøndby Strand i dag, netop handler om at bryde de – ofte helt fejlagtige - opfattelser af, hvad Brøndby Strand er.

Det kan være jeg lige først skal understrege, at når jeg taler om Brøndby Strand, så taler jeg om bebyggelsen nord for S-banen, og ikke det gamle, oprindelige villakvarter langs med Gammel Køge Landevej.

For at I kan få et indtryk af, hvad Brøndby Strand er for en bydel, så kan vi se på indbyggerene rent statistisk. $\frac{3}{4}$ af dem bor i lejeboliger. Her er

mange unge mennesker. 30% eller flere er under 18 år, 8% er over 67 år, ca. 22% er indvandrere eller efterkommere af indvandrere. Det er formentlig ikke helt korrekt, for hvordan definerer man en indvandrer? Hvis ens bedstefar kom fra Tyrkiet, er man så stadigvæk indvandrer? Og vi ved at det er svært med de her statistikker. Ca. 40% er enlige forsørgere, og 43% (måske endda flere) er udenfor arbejdsmarkedet. Halvdelen af Brøndby Strands indbyggere er på overførselsindkomster i et eller andet omfang.

Som I kan se, tegner det et andet indtryk, end det, man nogen gange der, f.eks. på forsiden af B.T. hvor forstadsbebyggelsen som Brøndby Strand under ét kaldes for ”ghettoer”, hvor man får en oplevelse af, at alting bare går galt. Når jeg færdes i Brøndby Strand, møder jeg mange mennesker, der er tilfredse med at bo dér. Det er rigtigt nok, at der er, eller måske har været, en hel del sociale problemer i bebyggelsen, men det har man jo faktisk i vidt omfang formået at løse.

En informationsmedarbejder i ét af de boligsociale projekter kontaktede engang en journalist, der havde bragt et billede fra Brøndby Strand i forbindelse med en avisartikel om problemer i det, han kaldte ”ghettoer”. Han blev inviteret til bydelen, for at opleve virkelighedens verden, og blev så positivt overrasket, at han måtte skrive i sin avis, at der var en anden historie bagved det.

Man opdagede også, at der i en lærebog i nationaløkonomi, som blev brugt på universiteterne, var et afsnit om sociale problemer i de almene boligområder, som var illustreret med et billede fra Brøndby Strand, hvor man så grå betonbygninger i regnvej. Efter en henvendelse til forlagsredaktionen, lykkedes det at få billedet skiftet ud i bogens næste udgave.

Noget af det, der kan være en kilde til at nuancere billedet af et lokalsamfund, er et lokalt beboerblad. Tager man et tilfældigt nummer af ”Esplanaden”, der er beboerbladet i Brøndby Strand-bebyggelsen, vil man se, at det sprulder af aktiviteter. Det er kendetegnende for Brøndby Strand, at der er rigtigt godt gang i det kulturelle og sociale liv. Mange af dem igangsat ved hjælp

af de førnævnte boligsociale projekter.

I Brøndby Strands kultur-weekend, som er et brag af en fest, at bydelen er et kulturt kraft-center. Arrangementet er ikke drevet af professionelle, som f.eks. Århus Festuge er det, men stort set udelukkende ved frivillige kræfter. Det er sammenholdet mellem beboerne, der gør arrangementet muligt. I Kultur-weekenden kan man oplevet et helt andet billede, end det medierne tegner af Brøndby Strand, hvor det ofte er kriminalitet og indvandrere, der er i fokus, og hvor man gør meget ud af at beskrive en negativ spiral, hvor problemerne bare vokser og vokser.

Hvis I lytter til moderne pop-musik, kender I måske den gruppe der hedder Outlandish. Den består af tre unge mennesker fra Brøndby Strand, og de repræsenterer faktisk noget af det, man kan sige er "lyden af Brøndby Strand". De tre kommer fra forskellige dele af verden og synger på arabisk, spansk og andre fremmede sprog – men blander det med danske indimellem. Dermed repræsenterer de egentlig meget godt den brogede befolkning som lever i Brøndby Strand. De inspireres af et mix af de mange forskellige kulturer, der omgiver dem, og sætter musik på. Gruppen lægger ikke skjul på, at de kommer fra Brøndby Strand, og løfter dermed bydelens image op på et helt andet plan, end der der tegnes i formiddagsaviserne.

Nu er min indfaldsvinkel jo den historiske, så lad mig lige ridse bydelens historie op. Brøndby Strand-planen var jo en af de første planer, der blev sat i gang i starten af 1960'erne, altså kort tid efter, at Køge Bugt-loven kom. I 1961 satte man folk i gang med at skitsere hvad det var, man ønskede sig, og planen blev til det, vi kender i dag: Et to kilometer langt bælte med fire klynger med tre højhuse i hver, samt noget lavere bebyggelse ind imellem. Den eksisterende bebyggelse ved Brøndby Strand blev der egentlig ikke taget hensyn til, og flere landbrugsejendomme måtte nedrives.

I 1969-70 kunne man begynde at leje lejlighederne ud, og indrykkede avisannoncer, der viste, hvilke kvaliteter man prøvede at lokke

folk helt ud til Brøndby Strand med. Man skal huske på, at dengang var Brøndby Strand langt udenfor København. Der var ikke S-tog så langt ud. Eneste offentlige transport var rutebilen, der kørte ad Gammel Køge Landevej, og den stoppede de samme steder, som den havde gjort siden midten af 1930'erne. Man satsede dog på, at S-toget inden så længe ville komme hertil, så de unge familier kunne blive installeret i satellit-byen.

Annoncerne viste billeder af datidens typiske kernefamilie, med mor i køkkenet, far ved middagsbordet og vin og børn placeret rundt omkring. Det var den type familier, Brøndby Strand var bygget til. Lejlighederne var alle sammen store: 4- og endda 5-værelser havde langt hovedparten af dem.

Slagordene i annoncer var "spændende og varieret byggeri", og "Brøndby Strand har udfyldt en livskvalitet". Desværre levede bebyggelsen nok ikke op til de positive signaler, man sendte. Bebyggelsen var jo helt nyopført, og der var ikke noget beplantning rundt omkring, så "livskvaliteten", måtte man vente på, til der flyttede mennesker ind.

Og det gik trægt med at få folk til at flytte herud. Dels var der problemet med de manglende transportforbindelser, dels var der ikke nogen indkøbsmuligheder. De centre, der var planlagt, var ikke bygget, for der var ingen, der turde binde an med at drive forretning et sted, hvor der dårligt nok var kunder.

Snart kom Brøndby Strand ind i en ond cirkel, hvor man ikke fik lejet lejlighederne ud, og dermed kom der ingen penge ind til at betale af på byggelånene. Resultatet var, at huslejen måtte sættes op, hvad der selvfølgelig betød, at endnu færre havde lyst til at flytte herud. Der gik mange år, inden det problem var løst, Man skal helt frem til 1987, før alle lejligheder er lejet ud.

Samtidig kom der i medierne en massiv, negativ omtale af Brøndby Strand, hvad det naturligtvis også afholdt mange fra at tage springet, og flytte herud. Budskabet om det manglende miljø mel-

lem betonklodser, virkede for frastødende.

I slutningen af 1970'erne indtrådte så en ny krise, der forværrede situationen. Man opdagede, at byggeriet var opført for hastigt. Kvaliteten var ikke i orden, betonen smuldrede, træværket i vindueskarmene rådne og hovedet på sømmet blev slået, da bryggerierne nægtede at køre øl ud til Brøndby Strand, fordi de var bange for at øl-vognene ville brase igennem betondækkende over de store parkeringskældre!

Man satte gang i en kæmpemæssig renoveringsproces, der kom til at koste mange, mange millioner kroner. Til gnegæld betød renoveringen, at man dels fik rettet op på de fysiske skader der var på bebyggelsen, men også fik forbedret omgivelsernes udseende. Der blev malet, plantet og i det hele taget gjort en kæmpemæssig indsats for højne kvaliteten i byggeriet.

Og det lykkedes faktisk at gøre Brøndby Strand til et af de mest attraktive steder at bo i Storkøbenhavn. Det er sådan i dag, at der er ventelister for at komme til at bo i Brøndby Strand – i hvertfald i højhusene, hvor man fra de øverste etager har udsigt over Københavns skyline, Køge Bugt og endda til Sverige.

Det, man satte i gang, var i virkeligheden en langvarig proces. Man var klar over, at skulle man imødegå det negative billede, som medierne tegnede af Brøndby Strand, måtte man give befolkningen i bebyggelsen en større selvbevidsthed. Og jeg tror det lykkedes. I hvert fald tror jeg, at beboerne i Brøndby Strand, er meget bevidste om deres lokale identitet. Det gælder de voksne men i høj grad også de unge.

Brøndby Strand er ikke et sted, man finder meget graffitti. Dels sørger gårdmændene for at male det over så hurtigt som muligt, dels tror jeg ikke de unge har lyst til at overmale deres egen bydel. Og gør man det, sker det måske mest for netop at fremhæve sin identitet. At lige netop den gård jeg bor i, er den "sejeste". Det er udtryk for, at de unge mennesker, har slået rødder her. Det er deres by, Brøndby Strand, det er det sted de hører til, og mange kunne ikke forestille sig, at bo an-

dre steder. Og deres store idoler, Outlandish, de bor her jo også, så hvorfor skulle de flytte?

Vi lavede for nogle år siden i Brøndby Kommune et større projekt, hvor vi prøvede at undersøge hvad det er, der skaber identiteten, dér hvor man bor. Hvad er det som gør, at man holder af at bo, dér hvor man bor?

I projektet hørte vi igen og igen de samme argumenter. Vi bor i gode boliger, der er blevet renoveret, der er grønne omgivelser, der er Strandparken tæt på, og man er hurtigt i København, med dens muligheder. Hvad kan man ønske sig mere? Så i dag må man sige, at der i Brøndby Strand er en meget høj grad af tilfredshed, med at bo netop dér.

I 2006 blev der lavet en såkaldt tilfredshedsundersøgelse i Brøndby Strand, hvor sekretariatet for kvarterløftprojektet interviewede tilfældigt udvalgte beboere. Ni ud af ti udtrykte tilfredshed med at bo i Brøndby Strand. Halvdelen havde oplevet, at det var blevet et bedre sted at bo de seneste år. Kun en tiendedel havde planer om at flytte et andet sted en.

Af undersøgelsen fremgik det, at otte ud af 10 beboere var tilfredse med naboskabet, og to tredjedele var tilfredse med foreningstilbud og fællesaktiviteter.

Samtidig med undersøgelsen, viser tal fra politiet, at kriminaliteten i Brøndby Strand-området faktisk er lavere end i tilsvarende bebyggelser. Faktisk er den højere i Vestegnens store parcelhusområder.

Diskussion

Kirsten Andersen:

Man har jo lavet Storehus om. Man troede jo, at man kunne få jet-sættet til at flytte ud i de små lejligheder, men det kunne man ikke. Så forsøgte man at leje dem ud til folk, der ikke kunne få en lejlighed. Det har man fået lavet om, så det er blevet større familieboliger, og det gør, at det er meget attraktivt i dag at bo der.

Henning Sørensen:

Noget af det man har arbejdet meget på er, at man prøver at blande boligformerne noget mere end man oprindeligt havde tænkt sig. Fordi alt det byggeri er jo udlejningsbyggeri. Og nu begynder man at snakke om, at blande andelsboliger med almene boliger. Omkring Brøndby Strand station laver man en ny bebyggelse med ejerlejligheder, med den skumle bagtanke, at man skal tiltrække nogle gode skatteborgere til kommunen, men også tiltrække mere ressourcestærke mennesker, som er i stand til at tilføre bebyggelsen noget nyt.

Og det aller nyeste er jo, at en række go'e mennesker har været i Malmø og kigge på denne her 'Turning Torso', og borgmesteren i Brøndby har fundet ud af, at sådan en vil han også ha'. Den skal stå her nede ved Brøndby Strand, nede ved stationen, 50 etager. Og det er jo en fuldstændig vild tanke, at man skal til at lave sådan noget, men igen baggrunden er jo, at hvis man bygger sådan noget, så er det jo ikke dem på overførselsindkomster, der kommer til at bo der. Så bliver det liebhaver-lejligheder, som ude ved Tuborg Havn.

Søren Hvass:

Jeg har arbejdet i Avedøre Stationsby i 20 år og bor der. Og jeg kan bekræfte, at det går lige så godt som det gør i Brøndby Strand, man løfter store sociale opgaver og der er en stor udvikling i gang, og i Storehus har vi kun 24 penthouselejligheder, men gennsnitsindkomsten er 45.000 kr./md i de lejligheder. Det havde vi nok ikke regnet med for 10 år siden.

I relation til Køge Bugtplanlægningen. Det vi får fortalt der, er jo historien om, hvordan vi får

tingene til at fungere igen. Tilbage i traditionen for Køge Bugtplanlægningen, så måtte vi jo den gang overhovedet ikke beskæftige os med ejerforhold. Hvis vi overhovedet nævnte det skulle vi have ... Det måtte man ikke. Midt under det hele, skete der nogle ting boligpolitisk: høje renter, rentefradrag,

Når planlæggerne bliver beskyldt for det forfærdelige, de har lavet i Køge Bugtområdet, så er det ikke planlæggernes skyld. Det er direktørerne i boligselskaberne.

Når vi ser på det område der ligger mellem Brøndby Strandplanen og motorvejen – dette her grønne overdrev, det er blevet bebygget med parcelhuse, der koster 4 mio. kr. stykket. Hvem er det der flytter ind der? Det er indvandrerne. Og det viser jo, at indvandrere er ikke bare sådan nogen som er på overførselsindkomst, nogle det er synd for. Indvandrere er folk med egen virksomhed som har indtægter, der overstiger sådan en som min, f.eks, og som har råd til at flytte ind sådan et sted. Der ser man det. Alene det at man blander boligformerne gør, at man blander befolkningens sociale sammensætning på en hel anden måde, men det er en lang og indviklet diskussion, som vi kan holde et møde om en anden gang.



Fem bykvarterer

*Stadsarkitekt i København, Jan Christiansen
(båndudskrift af foredrag)*

Jeg kan jo genkende meget af det der er sagt her, for da jeg startede for 5 år siden som stadsarkitekt, havde jeg lige forladt Vejleåparken, Vollsmose, og på min gamle tegnestue var vi med til at løse alle de der voldsomme problemer, der var i sådan nogle områder. Typisk – jeg kan genkende mange af billederne vi har set, også fra Brøndby Strand – med den der idealby fra 60'erne, hvor man jo nok må sige, kiksede totalt i forhold til den udvikling som nu er på vej. Og det man kan diskutere er, om vi også kikser i øjeblikket. Jeg vil i hvert fald prøve at vise, hvad det er vi går og gør i København. Der er som I ser enormt gang i butikken København, enormt gang i planlægningen, en fantastisk udvikling. Og er det så rigtigt, det vi gør? Man kan godt blive lidt betænkelig over alle de aktiviteter over al den planlægning, der foregår næsten helt pragmatisk. Man kan godt blive overrasket over det pragmatiske, tanker fra Holland osv. Hvor vi måske ikke videnskabeliggør planlægningen, men man tager den sådan lidt fra dag til dag, fra sted til sted. Og, hvad sker der så?

Det hele handler jo selvfølgelig meget om København og byens udvikling. Det billede som vi alle sammen kender, den by vi holder af, og vi har diskussioner og i øjeblikket arbejder vi med .. vi har sidste hånd på værket .. om en højhusstrategi i København, og jeg kan love jer, at den bliver liberal, så det basker, og det er folk stolte af, eller mindre stolte af. Vi skal udvikle byen, men vi skal samtidig passe på den som bare pokker.

Man kan diskutere om vi passer nok på den i øjeblikket .. det der billede, det bliver i al fald snævrere og snævrere, altså lige til venstre for ligger Radisson Hotel og lige til højre for det her billede ligger scenetårnet på Operaen. Så, selvom vi kan .. fra det navn jeg ikke må nævne, der hedder Kløvermarken .. der hvor der også skal bygges – temmelig kraftigt i øjeblikket, når vi kigger derfra ind over byen, så har vi stadig den gamle profil – den skal vi være lidt glade for,

og det er et af de sidste steder vi har den, og det er her vi dirigerer udenlandske arkitekter rundt, når de kommer til København. Vi kører ind langs havnen og kommer rundt der og ser det fantastiske billede.

Det her er områder, der skal udvikles i øjeblikket. Som sagt kan I se, det er .. vi er alle sammen planlæggere, så I kender jo området. Det er de mørkerøde, der er i spil i øjeblikket. Det er Ørestaden, selvfølgelig, det er Sydhavnen, det er centerhavnen, det er havneparken, Islands Brygge, Nordhavnen, Søndre Frihavn, og så i det hele taget Frihavnen og Refshaleøen. Vi går nu i gang med at planlægge, her i næste uge fik jeg at vide fra nogle af de her super-planlæggere, Kramer Mikkelsen og Karl Gustav Jensen, der har slået pjalterne sammen, om at lave det der fantastiske udviklingsselskab omkring Ørestaden og Københavns Havn, og nu handler det om at udvikle Nordhavnen og Refshaleøen, og lænke Ørestaden fra Holmbladsgade og ud til Refshaleøen, og så skal man sende en metro der ud fra begge retninger, og så begynder det at ligne, at der skal ligge en ø imellem, hvor vi så også har en metro. Så det er altså indenfor de næste 20-30-40 år meget store planlægningstanker man gør sig, men der er også nye områder der viser sig hele tiden. Bare i de seneste måneder eller halve år, der var F.L. Smidt, så kom grøntorvet, som vi har møde om i næste uge, og vi har sat en helt proces i gang omkring Carlsberg, som også bliver et helt nyt byområde.

Jeg har kaldt det her ”Fem bykvarterer”, og det er et foredrag til et seminar oppe i Norge, et byplanseminar i Oslo, hvor vi, folk fra de forskellige nordiske lande, diskuterede, om hvilke bykvarterer der foregår en udvikling i. Så det er en bgrænsning til områderne: Ørestad Syd, Sydhavnen, Islands Brygge / Artellerivej og så Nordhavnen.

Vi tager et ’rush’ op igennem. Vi kommer fra syd, Sydhavnen, Inderhavnen og vi har Nordhavnen liggende her med alle de der kommende potentielle områder, hvor der kan foregå en udvikling. Frihavnen og på Lange Liniespidsen er der jo foregået noget og på gitter molen – kom-

mer vi lidt tættere på, kan vi se Kobber-højhuset, som er en del af Vest-8's plan for hele det område, dem bruger vi som konsulenter i området her. Her er det, at vi sejler de store skibe ind til noget vi kalder Amerika Plads, der ligger en terminal nu. Amerika Plads er ved at blive udviklet som en slags Mini Østerbro, nogle store tunge karreer, meget store huse, et meget spændstigt byrum, som er noget anderledes end de ideale klassicistiske byrum, vi arbejder med i København, som vi ser på billedet til venstre. Vi har de tre kobbertårne, som efter xx Krøses opfattelse er en slags signifikant udtryk for København og de danner så pladsen her nede omkring terminalen mod nord og det er et område, som så småt er ved at være færdigt. Her ser I kobbertårnene, det blev ikke så bananagtigt som V8 havde forestillet sig, fordi her ude er det Classen og Co der er flyttet ind, og de skulle have et antal hjørnekontorer, der svarede til antallet af indehavere, og det har bestemt arkitekturen – der er mange uransagelige veje for sådan noget.

Dette her er terminalen, 3x Nielsen, og en fin ting, man kan få de store skibe helt ind i byen. Vi har nogle lydæssige problemer, men de er til at løse. Og her har vi Lone Viggers fine beboelse-shus, ejerlejligheder midt på Amerika Plads med Kobbertårnet, en meget urban storbyagtig stemning, der slås an her, og så har vi det her lille slotpræge hus, Nordhavn Station, liggende ned mellem – kæmpe scalaskift – vi var 4 gange i udvalget før vi fik lov til at lægge det der. Tager I ud og ser det, så vil I kunne se, at det er rigtigt at gøre det, det er rigtigt at have det historiske spor lige på det sted.

Men boligbebyggelsen, det er bare en illustration, men det er bygget, og det er endnu smukkere end på tegningen.

Kobbertårnet, et billede af det. Et billede på udviklingen af det her meget urbane område, som vi kalder Søndre Frihavn.

Og her har vi Lene Tranberg, som slutter af ned mod syd, som også er meget tung teglbebyggelse med endnu et tårn, det koster lidt hver gang med de her tårne, men på grund af, at arkitekturen og idéen i det her hus var så stærk, så blev det altså 4 etager man accepterede. Der er i det hele taget en lidt 'skriden' overfor høje huse, og det er jeg

selv mægtig tilfreds med, men der er selvfølgelig lidt forskellig opfattelse af, hvordan det skal ses. Her har vi havnestaden, som den så ud for et stykke tid siden. Det er såmænd ikke så lang tid siden, men vi kan se havnefronten nede for neden. Det er der hvor der er ved at blive bygget kraftigt for øjeblikket, og der vil også komme en bro over havneløbet der. Den blev åbnet første gang i dag, første gang i dag man kunne køre over den. Vi har hele det område her, som vi kalder Artellerivej Syd, som ligger syd for de store siloer, lige ovre til højre vil I se Venberg-siloen og Frø-siloen, LO-huset og så har vi hele det her sydlige område her, som vi nu skal til at have gang i og prøve at videreudvikle i forhold til Havnestaden. De af jer, der har været i Havnestaden – mange af jer har været der, fordi vi har jaft nogle ture derud – det vil I jo se, det er lidt mainstream-agtigt arkitektur, der er lavet en grøn kile ned, det hele er sådan meget pænt, det mangler måske lidt saft og kraft, der er de medarbejdere i Plan og Arkitektur, som fik trumfet igennem at de to siloer blev liggende, det er måske der der ligger den sådan den egenart i Havnestaden. Og det vil vi så prøve at gå videre med. Syd for kan I så se Drechslersgade, det er et område ned til Nokken, det er det vi har lagt i spil nu og der har været udskrevet en stor arkitektkonkurrence, hvor Vest 8 sammen med BIG vandt konkurrencen. Det var et tysk forslag det her, som lagde sig som sådan nogle små byenheder, lidt forsvarsagtigt, ud i det åbne land man lagde sig altså ude i det grønne område ude i kanten af Amager Fælled, som sådan nogle små by-mæssige enheder, ganske godt forslag der blev udformet sammen med nogle helt unge danske arkitekter. I denne her konkurrence blandede vi udenlandske firmaer med yngre danske firmaer. Vi lavede sådan et blandingsforhold mellem udenlandsk og dansk. Det kom der også denne her sådan lidt meget typiske moderne europæiske arkitektur ud af, Hollandsk inspireret, som man nu bygger huse i dag.

Det næste projekt blev udformet af MRDV, de havde en idé om at lave sådan et kæmpe Man Hatten-lignende bebyggelse, lige efter Strygejer-net og lige efter Havnestaden og så videre syd på og når man nåede frem til Nokken og havekolonierne så stoppede man byen, og så voksede

der enfamiliehuse op. Det var så også en del af lokalplanens idéer, som skulle tages med. Projektet var tænkt sådan som bogstavby, det var typisk for vores tid kendt fra, f.eks. fra Vejle og andre steder. Det er sådan en underlig pragmatisk måde at lave planlægning på, og jer gamle seriøse planlæggere vil sikkert synes det er fuldstændigt vanvittigt at man begynder at arbejde på den måde, men hvorfor ikke, alt muligt andet, altså – jeg ved ikke om det var rigtigt det man gjorde med Avedøre Stationsby i sin tid, og Brøndby Strand. Det her kan vel være ligeså rigtigt.

Det har selvfølgelig også noget med placeringen at gøre. Det her er i hvert fald meget urbant, og det er en afvarianterne over MRDV's forslag, hvor man sender havnen ind i gårdrummet. Det vil sige man laver et gårdrum, som består af vand, dvs. friarealerne i denne her by er vand, ganske enkelt.

Her har vi så den der Man Hatten-lignende ting i forhold til hvordan det oprindeligt ser ud ude – I kan se siloerne til venstre, og så har vi den sydlige Artellerivej plus Nokken ude til højre, og så rejser sig den her xxtanske by. Det var ikke det forslag der vandt. Det forslag der vandt det ser sådan her ud – nej det er faktisk sådan det ser ud i øjeblikket. Og 1. præmien ser sådan her ud. Det er tegnet af Vest (sammen med BIG og det består af en by i 3 etager, altså genopfindelsen af det som hollænderene kalder de københavnske kartoffelhuse, altså opført som kartoffelrækkerne som vi var ude og vise dem, lavet sådan en hel by i 3 etager med de her meteornedslag som vi også kender det fra Borneo Island og Java Island i Amsterdam. Altså rækkehuse i 3 etager og så tunge huse ned midt imellem, og når det er færdigt, som I kan se, så skær man et Quick eller en vig, fjord ind der, og lægger en badestrand der og efter fjorden kommer så Nokken med enkelte skæve sådan lidt krøllede øldåser som boliger rækkehuse og enfamiliehuse, og så bevarer man ellers det oprindelige miljø på Nokken af bådtyper osv. Men det er det rationelle tætte by, der afløse af Quick og så kommer det mere vildtvoksende by længere ned. Det er sådan den meget stiliserede måde at planlægge på, men også med en fuld bevidsthed om, hvornår det er tæt og hvornår det ikke er tæt. Her ser vi det som det ser

ud i dag, og som det kommer hen ad vejen. De her vifteformede huse her nede er tegnet af BIG og der næsten sådan nogle badehotels-agtig form for arkitektur, men prøv at se hvor fint rækkehusene bevæger sig rundt om området, går ned og lægger sig på havnen – de er kun 3 etagers rækkehuse ud til promenaden på Københavns Havn.

Så kan I se meteornedslagene er megahuse. Det er ikke de eksisterende siloer der bliver bevaret. De bliver revet ned, og så bliver de bygget op på samme måde og man ligesom bevarer den historie der var engang og Quicken der går ind der, jeg tror det vand der går ind der foroven, yderst i Quicken man er igan med sammen med Kay Wilhelmsen for at det ikke skal være løgn, og at lave en underlig form for arkitektur der oppe – Kaj er blevet meget arkitekturinteressert her på sine gamle dage. Her ser vi ud mod havnen, hvordan det ser ud og ser vi hele dender mangfoldighed af huse, og man kan ane den treetage rækkehusestruktur, som bliver den der dominere ud mod havnen når man går i gå højde, men så stikker der alle de her ting ud.

Længere nede i Sydhavnen har vi hele den historie om, hvordan vi udvikler det gamle industriområde. Vi starter oppe foroven, helt oppe ved DSB's K32, altså den store bygning der oppe. Vi har den snar berømte Kalvebod Brygge til vendte her. Hvis vi så kikker på det billede her, så kan I se, turen nedad her – jeg tror det var Michaela der startede på det område her, men det var igen et område der igen går ud på – med nogle meget store landskabelige træk kan man sige, ligesom i mange andre tilfælde – store landskabelige træk der kommer nede fra Køge Bugt og bevæger sig op gennem byen og stødert ind der i Postterminalen, og under det der, - og det var hele vitsen i det der - der ligger Rigsarkivet som en jordhule nedenunder, for hvordan skulle man ellers bygge sådan et åndsvagt arkiv som ikke har nogen vinduer.

Det er også en slags bodsvandring for Kalvebod Brygge, man laver den der store park oppe i trediesals højde, så har man da gjort lidt godt på det her sted i byen.

Længere nede – det skal jeg springe lidt hurtigt hen over – men det er altså Havneholmen, hvor vi bygger et nyt på spidsen - det er det der ligger foran Fisketorvet – et butikcenter, hvor Lene Tranberg, Lauritzen, og Wiengaard fra Göteborg, har lavet et fællesprojekt, der består af et nyt hovedsæde til Aller på spidsen, og så er der nogle boliger, som egentlig er ganske flotte, som Lene Tranberg er i gang med at lave, til nogle boliger hvor vi også laver kanaler – flere kanaler end nogensinde – vi kan ikke få kanaler nok siger udviklerne, fordi hver gang vi laver en kanal, så kan vi sælge boligerne udfor.

Derfor bygger vi kanaler her – det betyder ikke en kæft for prisen – de øverste lejligheder her koste 15 mio. kr. stykket, og de er solgt. Så det er en utroligt vækst. Havnebadet – alle steder laver vi også havnebade – det er der også penge i og det giver også nogle forøgede grundpriser osv. osv.

Her er vi så nede længere sydpå, hvor vi er i gang med Sodars store plan her, om 4-5.000 boliger i den sydlige havn, som udformes som karreer i første omgang, som I ser her nede i sydpå. Og det er de karreer vi er ved at bygge i øjeblikket, de er meget tæt på at blive bygget. Vi har forskellige billeder dernede fra. Her ser I nogle helt andre som Vandkunsten, nogle Helgoland-agtige boliger, som står på søjler ned i vandet, og de er ved at rejse sig op af vandet. Vi var ude at sejle her mandag aften, og der kan man se, at de her huse er altså ved at komme op af vandet, på sådan en helt organisk måde. Det er ret flot at se, og vi glæder os meget til de huse, fordi de – som I kan se – de bliver ret fantastiske. De står på søjler og det nederste dæk er nogen gange oversvømmet. Så går man med gummistøvler der, men man kan også komme tørskoet der op. Det er et meget flot havnemiljø, som Vandkunsten er ved at skabe her.

Og så kommer de her karréhuse, Sodars koncept fra Java Island, hvor en masse danske tegnestuer er på spil. De store tegnestuer bygger de store huse ud mod promenaden og de små bygger de små rækkehuse ind der hvor husene står ned i

vandet. Og det som sagt ved at være færdigt. Der er indflytning .. her er nogle studier omkring det. Her ser vi nogle modelstudier tættere på, der er 25 tegnestuer i spil, af forskellig slags, der laver forskellige huse, 2-3 stykker hver. Det kommer der en meget frodig og afveksende arkitektur ud af.

Her er vi inde i gårdene, og her er vi ude på kanalen, hvor vi ser de her smalle huse, hvor man rigtigt dykker ned i vandet og der er et skridt ned til båden. Dette er ikke Amsterdam, men Københavns Havn. Det er ved at være færdigt og det er ved at blive taget ibrug, og det ligger bag ved de her Valby Bådeklub, som er en helt fantastisk ting der ude, og det spiller fint sammen og der er en go' overensstemmelse med hinanden. Og ude på spidsen af Havneholmen bygger vi det her lidt badehotel –smølle-agtige huse af Puker Siftels, som også er ved at skyde op i øjeblikket, og også er solgt og blevet en meget stor succes, sådan ser det ud – og vi har Nokken liggende ovre bag ved – og om et par måneder kan man altså se det her hus i fuld størrelse.

Ørestaden er selvfølgelig meget det der fører hen til tanken om byen på det åbne land, men alligevel selvfølgelig en by, som hæfter sig på en storby. Jeg vil ikke gå ind i Ørestadens nordlige del, som er ved at blive en kendt succes, men gå helt ned syd på, hvor vi arbejder med den her helt nye by, og det er bare 'tæt by', der er partielle bebyggelsesprocenter på op til 400, hvor vi prøver at koge tingene sammen, hvor vi virkelig prøver at lave den her europæiske by. Jeg ved sku' ikke om det er rigtigt. Jeg har været meget i tvivl, men altså, løbet var ligesom kørt, da jeg startede. Idéen er, at man har sådan nogle nord-sydgående klumper af by, og ind imellem dem ligger der et skovbælte, et parkbælte og et kanalbælte. Og så sørger man for, at alt livet i byen kommer ud i de bælte. Som bliver suppleret med en masse pladser, som går på tværs, en hovedgade en slags – der hvor stationer – der to stationer her ude – to metrostationer, der ligger der, og så har vi hovedgaden, der går ned igennem ned til det åbne land. Det er jo en by, der ligger på kanten af en metro med 12 min. til Kgs. Nytorv. Adgangen er fra de store gader ind til karreernes gårde. Ca. halvdelen, den sydlige del af det er

allerede solgt. Vi troede aldrig vi skulle komme i gang med det der, man regnede med at man kunne komme i gang i begyndelsen af 2007. 2008 der kunne man måske begynde at planlægge det her. I dag er stort set det hele solgt to gange og planlægningen er overstået, og nu er der udskrevet arkitektkonkurrence om alle karreerne, og vi er også ved at være færdige og de fleste karreer nede syd på er godkendt nu. Det har jeg desværre ikke nogle billeder med af det.

Midt i forløbet lavede vi en arkitektkonkurrence. Her ser vi Stig L. Andersens forslag til en Ørestad der består af en kraftig naturbeplantning, hvor man så gik ind og lavede by hen ad vejen. Den svenske arkitekt fra Göteborg Wiingaard har lavet nogle meget store højhuse og Tegnestuen Cebra lavede en helt vild by her – man kan sige, de går lidt stærkere frem end vi egentlig gør i Ørestaden – vi følte os på ingen måde overhalet, forstået på den måde, at vi var såmænd vilde nok, men den generation der kommer efter os er formentlig endnu vildere. Her er så sådan som husene kommer til at se ud.

Det der er interessant er, at vi kæmper en kamp for at få lagt alle mulige funktioner ind, belært af vores forstæder, belært af Brøndby Strand, belært af Vollsmose og hvad der nu er. Vi prøver at få alt muligt ind, altså alt det vi overhovedet kan. Vi er også samtidig – uanset kommunen kommer med alle sine ting, som man kunne smide der ud – der er lige aftalt at lave en kirke i Ørestad Syd – så prøver vi også med luftkasteller, om at få lagt nogle funktioner der ud, nogle kreative miljøer, nogle funktionssteder for musik og film og hvad det nu kunne være. Også så prøver vi på – det er meget stor, som jeg ikke kan komme ind på her – et meget stort analysearbejde, at finde ud af hvordan pokker kunne man skabe liv i denne her by, hvad er det for nogle elementer, hvor langt skal de ligge fra hinanden, eller hvor tæt skal de egentlig ligge sammen, hvor er der liv, hvor er der ikke liv? Som Jan Gehl siger: Der er formentlig ikke meget liv i sådan en by, der består af 100m² lejligheder med én person i hver. Det har han selvfølgelig ret i. Det er ikke Nørrebro med 8 mennesker i en to-værelses. Så det skal skabes. Og det er han så gået ind i og

lave nogle analyser af, og det arbejder han som sagt med, helt vildt.

Her har vi nogle modelstudier af karreerne, hvor man kan sige, hvis vi laver de karreer meget tætte, næsten umulige at være i, så kan vi forhåbentligt sikre at folk kan bo i et godt område. Det lyder mærkeligt, men er altså en måde at planlægge på og den elsker bygherren. Der er satan æde mig nogle kvadratmeter.

Så har vi nogle forskellige karresystemer som vi kan se, og der kan I se hvor tæt vi går ind i karrérum, vi laver en hel rækkehusstruktur i karreerne, der ovre. Vi skal virkelig undgå at det bliver de der attraktive .. de skal bruges til at bygge i, til at være i komme ud osv. og være i, og så skal man være ude i de mellemliggende arealer, de tre nord-sydgående bæltter, det er det der er filosofien i det.

Her ser vi så systemet set fra nord. Vi har Ørestad syd liggende længst oppe, og så har vi alt det andet ... det er centret der. Her ude til højre er det Liebeskind .. lige ved at lægge sidste hånd på værket, en helt ny bydel, og det der lige syd for, det er en lang række meget høje huse, 80 m i forholdsvis tætte urbane kompositioner. Det er det der er idéen i det.

Til aller sidst vil jeg lige vise det vi arbejder med i øjeblikket på Faste Batteri. Vi har universitetet liggende mod syd her nederste del af det billede her, det er universitetet, den humanistiske afdeling, og så har vi her det her Faste Batteri, som populært kaldes Moskégrunden. Ude til venstre, efter det meget høje hotel, der ligger der også en moské, og resten er ... af stueetagen, og overvejende bolig og en lille smule halvt af hvert. Det er et pyramidelandskab i op til 100 m's højde, hvor man bevæger sig rundt og på alle leder og kanter har en kolossal tæthed. Det er Freja som er udvikler på den her – jeg vil ikke sige at Freja er kapitalister, men de er udtryk for det, de er rigtig go'e til at tjene penge, og på den måde ... og her ser vi så hotellet til venstre, og moskéen og boligerne, og alt det der fælles der foregår inden under, og universitetet syd for, som er meget glade for det her projekt, og virkelig kæmper for, at det bliver realiseret. Det er vi også nogle andre der gør, der er også nogle mine gamle chefer:

Michael Sole og Højfeldt og sådan nogle, der synes at det er ganske forfærdeligt. Vi er begyndt at kunne snakke sammen om det, i hvert fald. Det er en helt anden måde at anskue verden på. Det er BIG med Bjarke Ingels i spidsen, og det er ikke kun BIG, det er en hele den her generation af arkitekter, det er udtryk for .. vi har lige set det på Bienalen, der også arbejder med den her type mega-projekter i mega byer. Og de betragter København som en mega by, en mega metropol, og de er også sådan meget ungdommelige og meget overmodige, og vi lukker øjnene og vores borgmester elsker dem. Her ser i den - moskéen i forgrunden, den er fantastisk flot. Den bliver formentlig ikke til en skid, fordi i København kan vi overhovedet ikke enes om noget som helst, vi får en masse små moskéer.

Diskussion

Jesper Harvest:

Der tales så meget om, at der skal være billige boliger i København, så postbude og andre normalt lønnede har et sted at bo. Det du lige har vist, hvad koster det? 15 mio. eller mere pr. bolig?

Jan Christiansen:

Hver gang de kommer, de der developpere, er det første de siger: Vi vil meget gerne lave billige boliger. Så siger vi: Det lyder godt, kom indenfor. Og så kan man snakke. Hvis du følger med i pressen, hvis du læser Jyllandsposten, vil du forstå, hvordan det hænger sammen. En del af forklaringen er jo, at man laver en forhandling, og de øverste lejligheder i sådan nogle strukturer, som jeg har vist, kan sælges for 'kassen', og de nederste lejligheder, de bliver nok til billige boliger. Så man laver det der "kryds-subsidiering", så vi får masser af billige boliger fremover. Men der er så også nogle, der får lov til at bygge ...

Jesper Harvest:

De fattige får lov til at bo i kældrene ...

Jan Christiansen:

Det kan man sige populært sagt. Sådan er storbyen nu en gang. Det er jo politisk, det du siger der.

Jesper Harvest:

Ja, det er det, men hvorfor skal København ligne Shanghai eller sådan noget?

Jan Christiansen:

Det tror jeg, der er nogen der gerne vil ha'.

Jesper Harvest:

Det er jo forkert. Altså, der er jo ikke nogen, der vil drømme om at bygge op om ...

Jan Christiansen:

København skal jo nok ikke ligne Shanghai, men København skal nok være mere storby end vi er vandt til. Der kommer virkelig høje huse, jeg tror ikke, der kommer ret mange rigtigt høje huse, for der er ikke ret mange, der vil bo i dem. Men der kommer høje strukturer, meget stor tæthed.

Kirsten Andersen:

Er det ikke et spørgsmål, om man kan bevare hele den indre by med de bestemmelser der er?

Jan Christiansen:

Det er vi ved at lave nogle nye bestemmelser for.

Kirsten Andersen:

Nå. Altså, der er nogen i regionplanen.

Grethe Plesner:

Tror du, at familier med børn vil bo i de huse i stort tal?

Jan Christiansen:

Jah, det ved jeg snart ikke, men altså det .. det er nok i virkeligheden sådan, at når man har fundet sig en kone eller en mand og har fået et par børn, så flytter man ud i forstæderne, og får sig et ordentligt hus der ude. Det gør man sådan set stadigvæk. Men, der er sket et lille skifte, at nogle af dem, som tidligere er flyttet ud i forstæderne, de forlanger nu at blive boende i København, og de tjener kassen, mange af dem, der er også almindelige mennesker, det er der selvfølgelig, men nogen af de der nyuddannede, altså min generations børn, som har fået en akademisk uddannelse og er i bio-tech eller IT-

branchen, de tjener kassen. De vil gerne have en bolig i København, de vil godt betale for den, og den skal fanden galemig ligge ved havnen, ikke? Der skal være udsigt, der skal være tagterrasse, der skal være det hele, og vi kan slet ikke bygge så hurtigt som efterspørgslen er. Det er sku' ikke fordi vi prøver at lokke nogen til at flyttet til byen, overhovedet ikke, tvært imod, der er en kø på 20.000 mennesker der gerne vil bo i København, siger de store ejendomsmæglere. Politikerne kan selvfølgelig sige, "fuck dem, de må sku' flytte et andet sted hen", men politikerne har altså valgt at sige, "jah vi vil gerne ha' dem, og så bygger vi for dem. Vi bygger højt, det vil de gerne bo i".

Ib Asger Olsen:

Hva' med den gettorisering, der sker, har I nogen løsninger på det?

Jan Christiansen:

Det prøver vi jo .. altså, Langelinie er et mareridt, og vi har prøvet at undgå gettoriseringen ved at arbejde med en Ørestad, altså der hvor Peder bor. I den sydlige del, i de havnehuse jeg viste, har vi prøvet at arbejde med nogle modeller der hedder 30 % almene, 30 % andel og 30 % ejer. Det er også lykkedes. Vi har lavet mange af dem, men så kom det nye rammebeløb lige pludselig sejlene ned fra den borgerlige regering, på 17.000 kr./m² og så måtte vi droppe den plan. Det kan vi altså ikke lave alligevel. Nu forestiller vi os, at der sker en øget gettorisering, men jeg kan jo sige .. altså Langelinie er jo en getto, men der er ikke nogen, der er tvunget til at flytter derud. Men jeg ved jo godt ... det er et meget ensartet boligområde, det er død sygt, og du kan sejle rundt ude ved Langelinie et kvarter uden at se et øje, fordi de bor ikke engang der ude, de bor nede syd på. Så det vil vi prøve at undgå, det er klart, det kæmper vi hårdt for. Men vi lever jo i et halvsygt samfund, man kan jo ikke drive det frem. Det var ærgerligt, at vi mistede den mulighed med, at vi kunne blande kortene. Men den har vi altså ikke mere.

Inge Alstrup:

Det er spændende at se, om den der tradition med at bygge så tæt også får folk til at rykke der ud

- og blive der i de der død syge tomme områder. Det er spændende at se om de kommer ..

Jan Christiansen:

Forleden aften gik jeg en tur .. vi var ude til et møde, hvor Ørestad Nord gruppen .. vi gik en tur i pausen, eller mens man arbejdede i gruppen, der var folk der kom hjem fra arbejde, der var folk der flyttede ind, der er altså et liv i Ørestad Nord, som nærmer sig et ganske almindeligt tæt boligområde i København. Det fungerer rent faktisk.

Peder Boas Jensen:

Det er også meget forskelligt fra andre områder, for der er offentlige institutioner, der er DR's personale, 2-3.000 mennesker, som færdes der dag og nat, for de skal jo sende radio og der er unge studerende i Tietgens Kollegiet og IT-universitetet, hvor der ligesom på arkitektskolen også er folk dag og nat.

Jan Christiansen:

Ja, det er noget vi diskuterer meget. Skal vi forbyde folk at lave terrasser f.eks., skal man sige 0-terrasser. Det siger Jan Gehl: så kan I være sikre på at der kommer et vist liv nede i gaden. For så sidder folk sgu' ikke og hænger der oppe, vel. Men det er altså en kæmpe afvejning. Der er ikke mulighed for at skabe liv som i de gamle byer, for der er simpelthen ikke mennesker nok, uanset, at vi er oppe på bebyggelsesprocenter på 400. Så det er noget med at udvælge særlige pladser, særlige aktiviteter, lægge en særlig temaskole der ud, lægge noget af 'Luftkastellet's aktiviteter der ud, stille en masse kvadratmeter gratis til rådighed for unge idémagere, det er den måde man kan skabe historie på. Det er ikke nok at bygge tæt. Det har du ret i.

Inge Alstrup:

Hvis man dropper terrasser og altaner, så kommer de, man skal sælge boligerne til, i hvert fald ikke.

-: Du indledte med et billede af noget af det, vi skal værne om, sagde du selv, København set fra Kløvermarken. Alle ved hvad der er ved at ske der ude nu. Hvordan forholder du dig som plan-

lægger til det? Det er ikke den vilde kapitalisme, der er ved at æde sig ind på Kløvermarken, det er faktisk politiske kræfter.

Jan Christiansen:

For at tage det sidste først. De vilde markeds-kræfter, de findes faktisk slet ikke i Købehavn. Sjælsø og NNC, det er dem der laver det fine. Hårde kapitalister, de rigtige bisser, det er jo Allan Andersen fra Freja, det er Kramer fra Ørestadsselskabet, det er Karl Gustav ude på havnen. Det er dem der tjener penge. De andre, de er jo flinke. Så det er jo ikke helt rigtigt. Kapitalismen har ligesom slået en kolbøtte. Jeg har ikke nogen mening om Kløvermarken, i princippet, vel, men vi har et problem her.

-: Hvorfor har du ingen mening?

Jan Christiansen:

Så skulle vi lukke dørene. Og i al fortrolighed, så synes jeg også, at det er et problem med den skide Kløvermark. Det er det da. Men, det der sker nu er .. den fyldte 250 -300.000 m², den er jo sådan lidt afgørende for 5x5-planen, ikke. Og nu er den altså nede på det halve og kan altså stadig være en væsentlig del af 5x5-planen. Så jeg vil sige, at der sker en udvikling, og vi arbejder med Kløvermarken ... og jeg har virkelig været oppe at diskutere med overborgmesteren, og det er nogen gange lidt for meget af det go'e. Det er sku' ikke helt nemt.

-: Et spørgsmål i lidt samme bolgade. De ting du viser der, ryger lige op i Nokken. Stort set alle vil jo sige, at det er en vældig kvalitet. Tror du selv på, at Nokken ligger der om 25 år?

Jan Christiansen:

Ja, ja. Det er jo fordi .. det er Aukens genistreg her for et par år siden. Altså, Auken sørgede for, at man kunne stemme sig frem til vedvarende kolonihaver. Dem brugte Nokken. Jeg vil også sige som byudvikler og som planlægger, at det er lidt ærgerligt, at de har erobret Nokken. Tænk sig hvad vi kunne have lavet af moderne byer der ude. Det kan vi ikke. Den er død den der. Det er meget godt gået. Det må vi leve med. Kolonihaver de ligger der.

Mulige konklusioner - oplæg til debat

Arkitekt, professor emer. Peder Boas Jensen

1. "Byplanfolket" er tyvedoblet – eller noget i den retning – siden dengang i 1960'erne, hvor Køge Bugt planerne først så dagens lys. Vi var måske 20 – 30 stk. – i hvert fald under 100 – der i egen selvforståelse var byplanarkitekter.

Vi var stort set beskæftiget os med den samme slags planer, byudvikling, dispositionsplaner og byplanvedtægter (nu kommuneplaner og lokalplaner) som f. eks. i Køge Bugt sekretariatet. Vi tegnede, tegnede, tegnede og tegnede planer som rigtige arkitekter især inspireret af engelske, i nogle tilfælde også franske og amerikanske forbilleder.

Selvfølger var der også mange andre, som rent faktisk bedrev byplanlægning, stadsingeniører, kommuneingeniører, trafikingeniører og landinspektører. Men de hørte i by-planarkitektens selvforståelse ikke hjemme i den helt snævre, "lille familie".

Og selvfølgelig var der en historie, som rækker længere bag ud end verdenskrigen 1939 - 45, og som Jens Kvorning har berettet om. Men for flere af os dengang unge var den historie forholdsvis ukendt eller uinteressant, når vi så kort efter krigen i genopbygning af Fremtidens Danmark (Jens Otto Krags program for Socialdemokratiet 1945) holdt med sejrherrene.

Der ligger de så, Køge Bugt byerne, som beskrevet af Niels Thouggaard, Grete Plesner og Poul Henriksen en stribe i det store og hele gennemarbejdede – der er altid skæverter – funktionalistiske New Towns eller Garden Cities, engelsk inspireret, lidt Corbusier og med trafikdifferentering a la det, vi dengang fra USA kaldte Radburn princippet.

Det er nok det nærmeste, vi dengang kom de engelske New Towns planer, siden måske kun overgået af Ørestad, der som en rigtig Develop-

ment Corporation også sidder på ejendomsretten til jorden. Et eksempel på dansk planøkonomi.

2. Fingerplanen, Københavns egnsplan (regionplan) fra 1947 var en plan for begrænset vækst baseret på en fremskrivning over demografiske forudsætninger fra før krigen 1939. Den holdt ikke, som bekendt. København blev i 1950'erne og 60'erne som andre store byer i Europa udsat for grasserende vækst i indbyggertal, biltal og forbrug af byareal.

Fingerplanen måtte revideres. Og det skete som omtalt i tidligere indlæg med Princip-skitsen og 1. Etapeplanen fra 1961 – 63 i en intensiveret indsats for hele den sydvestlige del af hovedstadsområdet, for Roskildefingeren omkring Høje Taastrup og for Køge Bugt med nogle få byplanlæggere, i praksis som næsten enerådende koordinatore.

Planlovgivningen og plansystemet dengang var anderledes og mere primitiv. Planlægning for byudvikling var begrænset til et fåtal af større bysamfund. Opdelingen i inderzone og yderzone (nu byzone og landzone) var ikke som nu landsomfattende. Planlægningskompetencen var desuden delt op flere udvalg, også flere udvalg i Københavnsområdet med Byplannævnet for København og for resten af landet som formelt koordinerende myndigheder.

Siden har vi i 1970'erne og 80'erne været igennem en ny periode med begrænset by-vækst forstået som vækst med splinternye forstæder, etagehuse, tæt-lav og parcelhuse især, der spreder sig i det åbne land. Det betyder, at interessen naturligt har vendt sig fra den traditionelle form for byudvikling til byfornyelse, fortætning og omdannelse i den eksisterende by.

Og det betyder, at interessen har vendt sig mod andre metoder i byplanlægningen, fra den overvejende restriktive planlægning (forbud mod hvad "man" må i forventning om, at "man" så, væksten taget i betragtning, gør det rigtige) til proaktiv, strategisk planlægning eller bypolitik (og hvad man ellers kalder det), der handler om konstruktivt at initiere den ønskede udvikling.

Samtidig, omkring og efter planlovene i begyndelsen af 1970'erne er "byplanfoldet" blevet tyvedoblet. Det er ikke længere den samme "lille familie" af velkendte fætre og kusiner. Vi er blevet en stor flok af langt mere specialiserede fagfolk.

Vi har forskellig uddannelse, kommer fra forskellige fag. Der er forskel på offentligt og privat, den offentlige og den private byplanlægger. Og selv blandt de private, som er dem jeg bedst kender til, er sket en specialisering.

3. I 1990'erne vender væksten tilbage til København og andre større byer, i Københavns kommune i et nærmest hæsblesende tempo som demonstreret af Jan Christiansen. Og det er næsten alt for fristende at sammenligne 1960'ers tempo og Køge Bugt planlægning med 1990'ers tempo og Ørestad.

Det er i begge tilfælde bybygning af kolossalt omfang efter danske forhold. Og det er bybygning ideelt efter Fingerplanens forskrifter med byer/bydele som "perler på en snor" omkring S-bane eller metro.

I Køge Bugt er det industrialismens forstæder med relativt lave tætheder, med byudstyr og friarealer beregnet efter alle kunstens regler, planlagt på tværs af de mange kommune-grænser, baseret på en restriktiv planlovgivning, uden helt at have styr på ejendomsforholdene, med væsentlige forsinkelser i anlæg af S-banen og deraf følgende forvridding i bystrukturen.

I Ørestad er det sevice-samfundets storby med høje tætheder og blandede funktioner, planlagt i én kommune i et selvstændigt men offentligt (parastatsligt) selskab, der samtidig sidder på ejendomsretten til jorden og en metro, der står færdig, før de første beboere flytter ind. Og det er storbyplaner, hvor staten venligst følger trop med investeringer f. eks. i et KUA, et IT-universitet og et DR-byggeri.

Køge Bugt byerne er planlagt efter datidens bedste metoder, herunder metoder, der som f.eks.

byudstysrlisten ikke var bragt så systematisk i anvendelse tidligere. Diskussionen gik om den ideelle bystørrelse, en næste religiøs debat, men også sund snak om oplandet for en skole, en børneinstitution osv. Det var funktionalistisk planlægning på godt og ondt.

Godt, fordi det lykkedes med Køge Bugt planerne som et af de væsentligste initiativer, f.eks. med anlæg af badestranden fra Brøndby Strand til Hundige at løfte den brugsmæssige status for hele den sydvestlige del af Københavnsegnen, f.eks. i sammenligning med kongernes Nordsjælland.

Ondt, når metoderne tog overhånd, f.eks. i Avedøre Stationsby:

- Prefab byggeriet blev projekteret i alt for store enheder til hurtig ekspedition. Retfærdigvis ikke kun i Køge Bugt, men i hele landet med Boligministeriets gode støtte;
- Trafikdifferentieringen blev gennemført inabsurdum, bl.a. med niveaufri kryds mellem veje og stier og underjordiske tunneller, hvor fodgængere og cyklister dårligt tør færdes efter solnedgang. Igen retfærdigvis en undtagelse fra en ellers gennemtænkt og vel afbalanceret planlægning for trafikken i resten af Køge Bugt;
- Og lejlighedsfordelingen blev fastlagt efter et nøje beregnet gennemsnit af den danske befolkning mht. fremtidige husstandsstørrelser, køns- og alderssammensætning. Men det var helt andre mennesker, der efter kommunernes boligpolitik flyttede ind.

Alligevel er selv Avedøre Stationsby i sin lidt derangede skikkelse sammenlignet med de oprindelige planer og efter en flot socialpolitisk indsats et rart sted at bo. Det samme gælder det forkætrede Brøndby Strand jvf. Poul Sverrilds og Henning Sørensens indlæg.

4. Væksten i København, hæsblesende som den er i disse år, sker dels som nævnt i form af byfornyelse, fortætning og omdannelse af eksisterende byområder, dels men måske i mindre grad som udvikling af ny forstad, og dels som bryspredning til de fjerneste egne af Sjælland,

langt ud over HTområdet grænser. Det fordrer måske en ny form for sammenfattende planlægning, men baseret på en nyfortolkning af de traditionelle spille-regler.

I de eksisterende byområder kunne man forestille sig en ny slags Fingerplan, men altså en Fingerplan der holder sig indenfor byens nu bestående grænser:

- Fortætning som vejen til en globalt miljørigtig og pulserende storby forudsætter formentlig forskning i strategier for lokalisering af indsatsen, i det i forvejen tætte city (i den såkaldte metropolzone omkring Rådhuspladsen), i de i forvejen tætte brokvarterer eller i den spredte forstad;
- Og fortætning bl.a. i form af højhuse skal planlægges med skyldig hensyntagen til eksisterende og planlagt infrastruktur, f.eks. som i Køge Bugt planerne omkring en kollektiv trafikåre, og nærheden til og forsyningen med robuste friarealer f.eks. som i Paris og Barcelona, de store forbilleder.

Byspredning til de fjerneste egne af Sjælland sammenholdt med den stigende industrialisering af landbruget og de mange hobbylandmænd mm. stiller spørgsmål ved den verserende planlægning for by- og landzoner:

- Er der behov for en overordnet, sammenfattende strategi, der rækker ud over HT-området, og ligesom for byområderne en mere differentieret planlægning for arealanvendelsen i mindre byer og landskaber fra København til Smålandshavet og Storebælt?

Deltagere

Byplanhistorisk seminar 2006

Inge Alstrup, arkitekt
Kirsten Andersen, arkitekt
Søren B. Jensen, cand.polit
Kirsten Birk, arkitekt
Jørgen Birkedal, arkitekt
Nanna Bjerre-Jepsen, mag. Art
Peder Boas Jensen, arkitekt
Stella Borne Mikkelsen, arkivar
Michael Brüel, arkitekt
Jan Christiansen, arkitekt
Jens Clemmensen, arkitekt
Pia Dahl
Schernings Dybbro. Arkitekt
Jørgen Eskemose, arkitekt
Anja Gabelgaard, arkitekt
Ole Gerstrøm, arkitekt, tidl. planchef
Ole Hæstrup, arkitekt
Martin Hartung, journalist
Jesper Harvest, arkitekt
Poul Henriksen, civilingeniør
Maria-Louise Hjerl
Lisbeth Hollesen, stud. mag. etnologi
Søren Hvas, socionom
Svend Illeris, professor
Lars Jensen, arkitekt
Jens Johansen, arkitekt
Rasmus Johnsen
Ernst Kristoffersen, civilingeniør
Jens Kvorning, arkitekt, professor
Kristian Larsen, arkitekt
Elith Juul Møller, arkitekt
Niels Klyesbech, arkitekt
Dorthe la Cour, politiker
Lis Langvad, arkitekt
Kai Lemberg, professor, tidl. generalplanchef
Vagn Lykke Pedersen
Simon Lyngholt Rasmussen, planlægger
Hans Helge Madsen, kunsthistoriker
Jørgen Mikkelsen, arkivar
Jørgen Mentzel, civilingeniør
Jørgen Munch, arkitekt
Ole Munk, arkitekt
Torben Nøhr, tekn. dir., formand for Dansk By-
planlaboratorium
Ib Asger Olsen, landskabsarkitekt, professor
Grete Plesner, arkitekt

Randi Romerdahl, studerende
Poul Erik Skriver, arkitekt
Lisbet Snoager Sloth, arkitekt
Anne-Mette Sørensen, studerende
Henning Sørensen, arkivleder
Henning Strøm, tidl. departementchef
Poul Sverrild, arkivchef
Niels Thougard, arkitekt
Dorte Wenøe Breddam, geograf

Oversigt over Byplanhistoriske noter

60.

Byen og den byhistoriske kartografi.

24. seminar, november 2007. RUC.

UNDER FORBEREDELSE

59.

Industri- og erhvervsvirksomheder i byplanlægningen 1938-2007.

23. seminar, september 2007. Den Kongl. Veterinær- og Landbohøjskole.

UNDER FORBEREDELSE

58.

Byplanhistorie og byudvikling i Hillerød 1945-2006.

Udvidet særtryk fra Særtryk af Hillerødbogen 2006.

Af Vibeke Dalgas. 2007. 92 s

PRIS 150 kr.

57.

Dansk Planlægning – hvor kom ideerne fra – hvordan blev planerne ?

22. seminar, sept. 2006. Avedørelejren, Hvidovre.

Red.: Jens Clemmensen. - 76 s

PRIS 150 kr.

56.

Lokaliseringen inden for byerne i den offentlige sektor

En undersøgelse i Herning, Hillerød, Køge og Randers.

Af: Sven Illeris. 2006. 64 s.

PRIS 100 kr.

55.

Hvordan skriver vi historie for den moderne by 1945-2000

21. Seminar sept. 2005, Carlsberg Akademi. 98 s.

PRIS: 75 kr.

54.

Egnsudvikling - egnsudviklingens historie i Danmark

Af: Sven Illeris. 2005. 42 s.

PRIS: 50 kr.

53.

Byplankonsulenternes betydning i nyere dansk byplanlægning.

Af Vibeke Dalgas. ÅR UNDER FORBEREDELSE

52.

Regionplanlægning - bidrag til regionplanlægningens historie

Af: Vilhelm Brage Michelsen, Karsten Bay Christensen og Ib Ferdinandsen. 2004. 62 s.

PRIS: 50 kr.

51.

Centerplanlægning – Udvalgte byplanopgaver Udført i konsulentfirmaet Institut for Center-Planlægning i 1960'erne.

Af: Jesper Harvest. 2004, 46 s.

PRIS 100 kr.

50.

Københavns skitse til en generalplan 1954. - holder planlægningen 50 år efter ?

20. seminar, sept. 2004, Københavns Rådhus.

Red.: Søren B. Jensen, Michaela Brüel og Jesper Harvest. 2006. 60 s.

PRIS 75 kr.

49.

Byen og Banen. Byplan og kollektiv trafik i Københavnsegnen.

19. seminar, maj 2003. Ørestadsselskabets informationsbygning.

Red.: Michaela Brüel og Jesper Harvest. 2005.

55 s.,

PRIS 50 kr.

48.

Mit Arkitektliv

Af Kirsten Andersen. 2003. 64 s.

PRIS: 50 kr.

47.

Da Danmark blev lavet om – Kommunalreform og nye planlove

Byplanhistorisk udvalgs 18. seminar, maj 2002.

Red. Elith Juul Møller - 48 s.

PRIS 300 kr.

- 46. Om byplan i Grønland - mellem præstestyre og hjemmestyre.**
Af Poul Lyager. 2002. - 82 s.
PRIS: 90 kr.
- 45. Lem Præstegård i Vestsalling : Betragtninger over børnenes legevirkosomhed, udarbejdet i den regnfulde sommer 1987**
Af Max Sigumfeldt. Red. Edmund Hansen og Vibeke Dalgas. 2001. - 22 s.
PRIS: 50 kr.
- 44. Danske Stationsbyer i byplanlægningens århundrede**
17. seminar maj 2001, Gammel Dok
Red. Poul Sverrild, Jens Johansen, Vibeke Dalgas og Elith Juul Møller - 87 s.
UDSOLGT
- 43. ÆBÆ : Ældre byplanlæggere 1954-2000.**
Red. Kirsten Andersen. 2001. - 131 s.
PRIS: 90 kr.
Omtale
- 42. Byplanhistorisk status ved årtusindskiftet: Danske byers planlægning fra 1945-2000 -**
102 s. Red. Inge Alstrup, Lisa la Cour, Sven Allan Jensen og Kristian Larsen
PRIS: 50 kr.
- 41. Fyn - regionen i midten: Regionplanlægningen fra Kommunalreformen til "Lov om planlægning".**
15. seminar, 28. maj 1999.
Red. Lisbet Wolters og Ole Winding. 2001. - 66 s.
PRIS: 50 kr.
- 40. Danmark under forvandling: De store planer og deres skæbne.**
14. seminar, maj 1998.
Red. Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1999. - 43 s.
PRIS: 50 kr.
- 39. Fra gamle dage til nutidens begyndelse : Overfredningsnævnets arbejde i årene 1962-1976.**
Af Johan Garde. 1998. - 53 s.
PRIS: 90 kr.
- 38. Byplanuddannelsen i Danmark 1930 til 1997.**
13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg.
Red. Inge Alstrup og Lisa la Cour. 1998. - 86 s.
PRIS: 50 kr.
- 37. Arkitektskolernes byplanuddannelse 1930-1997.**
13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg.
Red. Ole Winding. 1997. - 70 s.
PRIS: 50 kr.
- 36. Strandhaven - et kolonihaveområde bliver til lav, tæt boligområde.**
Af Kirsten Andersen. 1997. - 47 s.
PRIS: 50 kr.
- 35. Hovedstadsregionen i historisk tilbageblik. 12. seminar, juni 1996.**
Red. Elith Juul Møller. 1997. - 24 s.
PRIS: 50 kr.
- 34. Købstædernes byfornyelse. 11. seminar, 8. december 1995,**
Arkitektskolen i Aarhus. Red. Lisbet Wolters og Ole Winding. 1999. - 63 s.
PRIS: 50 kr.

- 33.**
Ti år med en generalplanskitse 1958-1968.
Af Poul Lyager. 1996. - 60 s.
PRIS: 90 kr.
- 32.**
Hovedstadsrådet, 1. april 1974 - 31. december 1989 - erindringer 6 år efter.
Af Hugo Marcussen. 1996. - 27 s.
PRIS: 50 kr.
- 31.**
Byfornyelse - fra gadegennembrud til integreret byfornyelse.
10. seminar, juni 1995.
Red. Kirsten Andersen, Sven Allan Jensen og Lisa la Cour. 1996. - 71 s.
PRIS: 90 kr.
- 30.**
Det åbne land. 9. seminar 1994.
Red. Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1995. - 61 s.
PRIS: 90 kr.
- 29.**
Lidt om fredningsplanlægning og om nogle af de mennesker jeg mødte hen ad vejen.
Af H.H. Holden Jensen. 1994. - 64 s.
PRIS: 90 kr.
- 28.**
Forstæderne - bydannelse og byplaner.
8. seminar, juni 1993.
Red. Sven Allan Jensen og Poul Strømstad. 1994. - 66 s.
PRIS: 90 kr.
- 27.**
Byens offentlige rum.
7. seminar, juni 1992.
Red. Vibeke Dalgas og Poul Strømstad. 1994. - 84 s.
PRIS: 80 kr.
- 26.**
Københavnske generalplantilløb 1932-1958.
Af Poul Lyager. 1992. - 63 s.
PRIS: 90 kr.
- 25.**
Sommerhuset - fødsel og opvækst.
6. seminar, juni 1991.
Red. Elith Juul Møller og Poul Strømstad. 1992. - 60 s.
PRIS: 70 kr.
- 24.**
Da miljøet kom til byen.
Af Bent Flyvbjerg. 1991. - 63 s.
PRIS: 90 kr.
- 23.**
Fra sommervilla til feriehytte - om århundredets og mellemkrigstidens fritidsbebyggelser.
Af Nan Dahlkild. 1991. - 62 s.
PRIS: 120 kr.
Udsolgt - kan lånes på biblioteket.
- 22.**
Trafikken og byerne - udvikling og planlægning.
5. seminar, juni 1990.
Af Edmund Hansen m.fl. 1991. - 103 s.
PRIS: 70 kr.
- 21.**
Fingerplanen - tilblivelsen, oplevet fra gulvet 1945-50.
Af Sven Allan Jensen. 1990. - 38 s.
PRIS: 50 kr.
- 20.**
Københavns Kommune - humanitær byplanlægning 1940-70.
Af Max Siegumfeldt. 1990. - 38 s.
PRIS: 60 kr.
- 19.**
Boligbyggeriet og boligområderne i by- og regionplanlægningen i vort århundrede.
4. seminar, juni 1989.
Af Tim Knudsen m.fl. 1990. - 86 s.
PRIS: 70 kr.

- 18.**
Rødovre - træk af kommunens byplanhistorie.
Af Niels Fosdal. 1989. - 23 s.
PRIS: 40 kr.
- 17.**
De første landsplanår 1959-64.
Af Kirsten Andersen og Erik Kaufmann.
1988. - 25 s.
PRIS: 40 kr.
- 16.**
De store vækstår - fra ca. 1960 og videre frem.
Seminar, juni 1988.
Af Sven Allan Jensen m.fl. 1989. - 62 s.
PRIS: 50 kr.
- 15.**
Industri kvarteret i Gladsaxe.
Af Vagn Isaksen, Edmund Hansen og Ella Bredsdorff. 1988. - 114 s.
PRIS: 60 kr.
- 14.**
Notat om STORKØBENHAVNS PLANLÆGNING.
Udsendt af Boligministeriets 2. kontor den 30. maj 1960. Genoptryk 1988. 47 s. PRIS 50 kr.
- 13.**
Med de venligste hilsner fra Steen Eiler Rasmussen.
Red. Vibeke Dalgas. 1988. - 28 s.
PRIS: 40 kr.
- 12.**
40'ernes og 50'ernes byplanhistorie - indlæg mv. fra seminar, juni 1987.
Af Edmund Hansen m.fl. 1987. - 77 s.
PRIS: 50 kr.
- 11.**
Værløse - en kommunes byplanhistorie 1944-74.
Af Max Siegumfeldt. 1987. - 69 s.
PRIS: 50 kr.
- 10.**
20'ernes og 30'ernes byplanhistorie - indlæg fra seminar, juni 1986.
Af Edmund Hansen, Lisbeth Balslev og Ole Thomassen. 1987. - 41 s.
PRIS: 35 kr.
- 9.**
Lærestalernes Fælles Byplankursus 1955-69.
Af Kirsten Andersen. 1986. - 45 s.
PRIS: 40 kr.
- 8.**
Bag kulisserne - Køge Bugt lovens politiske og administrative forspil.
Af Frank Bundgaard. 1986. - 55 s.
PRIS: 45 kr.
- 7.**
Planlægningens græsrodde.
Af Carl Evald Hansen. 1986. - 20 s.
UDSOLGT.
- 6.**
Byplanhistoriske erindringer fra midten af 40'erne til begyndelsen af 50'erne.
Af Jesper Termansen. 1986. - 47 s.
PRIS: 40 kr.
- 5.**
Tilbageblik.
Af Edmund Hansen. 1985. - 43 s.
PRIS: 25 kr.
- 4.**
Bidrag til naturfredningens historie.
Af C. Blixencrone-Møller. 1985. - 74 s.
PRIS: 35 kr.
- 3.**
Athen-erklæringen.
Oversat og kommenteret af Ernst Kristoffersen. 1985. - 20 s.
PRIS: 20 kr.

2.

Havneby på Rømø.

Af Jesper Termansen. 1985. - 37 s.

PRIS: 30 kr.

1.

**Udokumenterede optegnelser om et halvt år-
hundredes levnedsløb.**

Af Flemming Teisen. 1985. - 89 s. (genoptryk).

PRIS: 40 kr.

Byplanhistoriske noter kan købes i Dansk By-
planlaboratorium.

Bestilling tlf. 33 13 72 81 eller

www.byplanlab.dk/publikationer

ISBN XX-XXXXX-XX-X

ISSN XXXX-XXXX