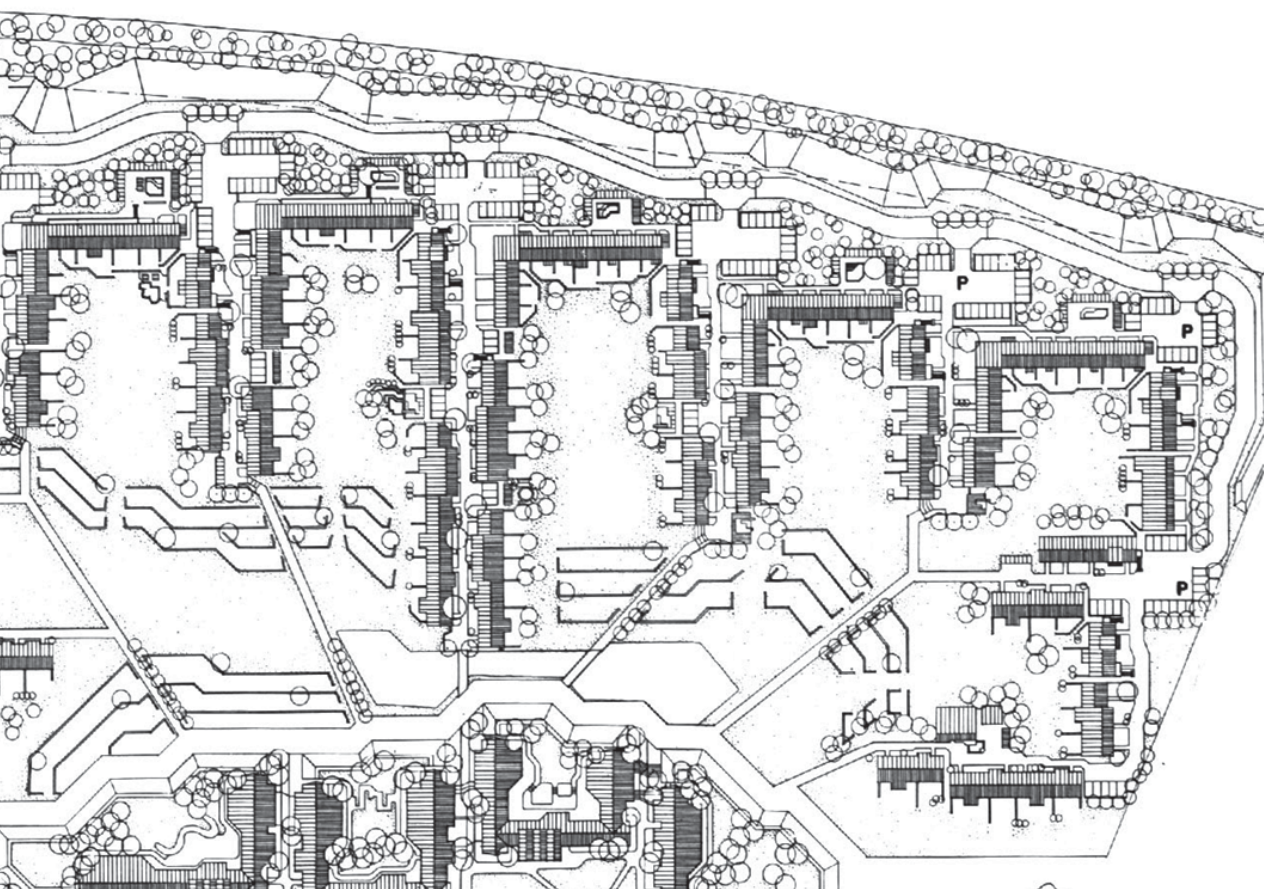


FRA GRÆNSELØS OPTIMISME TIL KRITISK EFTERTANKE

Byplankonsulenttegnestuerne i 1960'erne og 70'erne



27. SEMINAR NOVEMBER 2010
PÅ STATENS BYGGEFORSKNINGSINSTITUT

DANSK BYPLANLABORATORIUM
BYPLANHISTORISKE NOTER

NR: 66

**FRA GRÆNSELØS OPTIMISME
TIL KRITISK EFTERTANKE**
Byplankonsulenttegnestuerne i 1960'erne og 70'erne

Byplanhistorisk seminar fredag den 12. november 2010

*Fra grænseløs optimisme til
Kritisk eftertanke
27. Byplanhistoriske seminar
Fredag den 12. november 2010*

Byplanhistorisk note nr. 66

*Redaktion: Vibeke Dalgas (ansvarshavende) og
Hans Kristensen*

*Grafisk tilrettelægning: Grafisk tilrettelæggelse
Emil Egerod Hubbard og Vibeke Dalgas
Jens Clemmensen har stået for tilrettelæggelsen
af artiklen om "Vandkunstens arbejder".*

Forside: Blå By, 1983

*Copyright 2011: Dansk Byplanlaboratorium og
forfatterne*

Oplag: 250

Skrifttype: Times new Roman

Trykt hos: Wallin & Dalholm, Lund Sverige

Støtte af: Realdania



ISSN: 0900-3274

ISBN: 978-87-87487-28-3

Dansk Byplanlaboratorium

Byplanhistorisk Udvalg

Nørregade 36

DK-1165 København K

Tlf: +45 3313 7281

Fax: +45 3314 3435

www.byplanlab.dk, db@byplanlab.dk

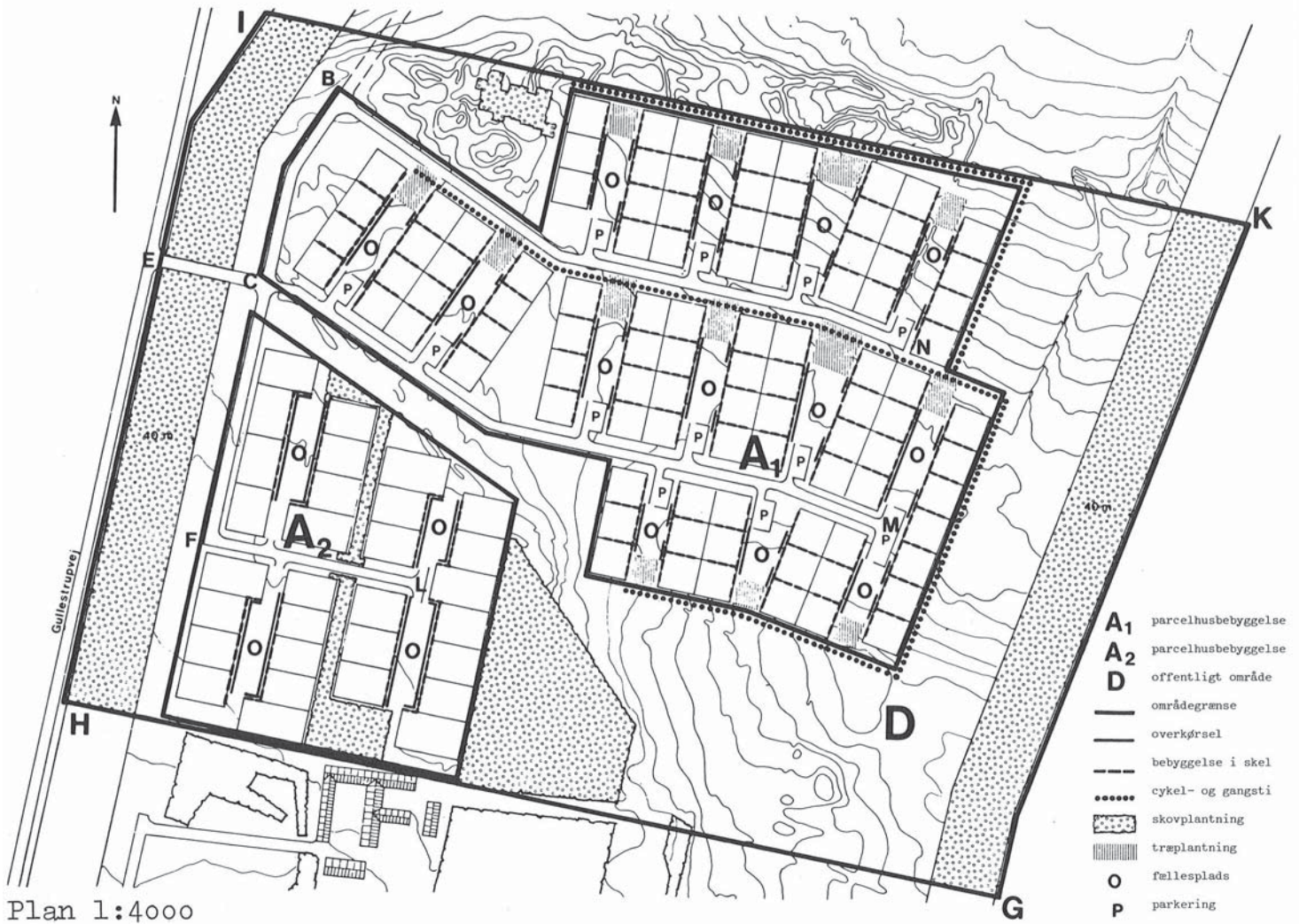
Formålet med at udgive "Byplanhistoriske noter" er at bidrage til belysningen af den danske byplanhistorie i det 20. århundrede. Det sker blandt andet ved, at planlæggere og andre, der har medvirket, med deres egne ord fortæller om den udvikling, de har deltaget i.

Noterne kan bestå af notater, erindringer eller beskrivelser af særlige emner eller begivenheder, såvel som arbejder af mere forskningsmæssig karakter.

For hvert af de af udvalget afholdte seminarer om særlige planlægningsmæssige emner er der udsendt noter med gengivelser af indlæg og referater af drøftelser blandt seminardeltagerne. Det er udvalgets håb, at disse "Byplanhistoriske noter" vil inspirere til, at andre på samme måde vil berette om deres oplevelser og erfaringer og således bidrage til fremskaffelse af nyttigt baggrundsmateriale for senere forskning – et materiale, som det ellers ville være vanskeligt at skaffe til veje; og til at inspirere til sådan forskning.

Indhold

Forord	7
Indledning	9
Søren Mørch: <i>En forrygende tid</i>	13
Carsten Thau: <i>Athen-erklæringen og den nutidige by</i>	19
Elith Juul Møller: <i>Byplankonsulentens rolle</i>	27
Peder Boas Jensen: <i>Byplankonsulenternes opgaver: Dispositionsplanerne og forstædernes ekspansion</i>	31
Vibeke Dalgas: <i>Byplankonsulenternes opgaver: Kampen om bykernerne</i>	47
Jens Thomas Arnfred: <i>Vandkunstens arbejder</i>	69
Gert Nielsen: <i>Den planlagte by – erindringer og erfaringer</i>	87
Bilag:	
Deltagerliste	97
Fortegnelse over Byplanhistoriske noter	99



Førord

Den 12. november 2010 afholdt Byplanhistorisk Udvalg sit 27. seminar på Statens ByggeforskningsInstitut (SBI), Hørsholm. Nærværende publikation, som udgør Note 66 i udvalgets serie af ”Byplanhistoriske Noter”, indeholder seminarets indlæg i artikelform, en fortegnelse over tidligere noter, samt en deltagerliste m.v.

Men Note 66 kan ikke stå alene, da den er nøje sammenknyttet med Note 65, idet udgivelsen af begge publikationer er det afsluttende led i et større forskningsprojekt, støttet af Realdania, som udvalget har arbejdet med siden begyndelsen af 2010. Projektet omhandler ”Byplankonsulenttegnestuerne i 1960’erne og 70’erne”, og tager udgangspunkt i en række interviews af nogle af de konsulenter, der var aktive dengang. Projektet har til formål blandt andet at belyse tegnestuernes opgaver og virksomhed samt deres betydning for byplanlægningens udvikling i den pågældende periode.

Seminaret - og hermed også Note 66 - indgår i forskningsprojektet på den måde, at seminaret skulle tjene som et supplement til interviewene og give et billede af tiden i 1960’erne og 70’erne og af de vilkår, under hvilke dansk byplanlægning for alvor udviklede sig kvantitativt og kvalitativt.

Seminarets og notens titel: ”Fra grænseløs optimisme til kritisk eftertanke”, siger en hel del om denne forrygende og tankevækkende tidsperiode.

Note 65, som udkommer i oktober 2011, vil indeholde en nærmere redegørelse for forskningsprojektets tilrettelæggelse, forløb, foreløbige resultater og videre perspektiver, samt en artikel om hver af de fjorten byplankonsulenttegnestuer, som har medvirket i interviewundersøgelsen. Når Note 66 udkommer før Note 65, skyldes det, at indholdet i den sidst nævnte har et større omfang og kræver en mere omfattende bearbejdning end indholdet i den første.

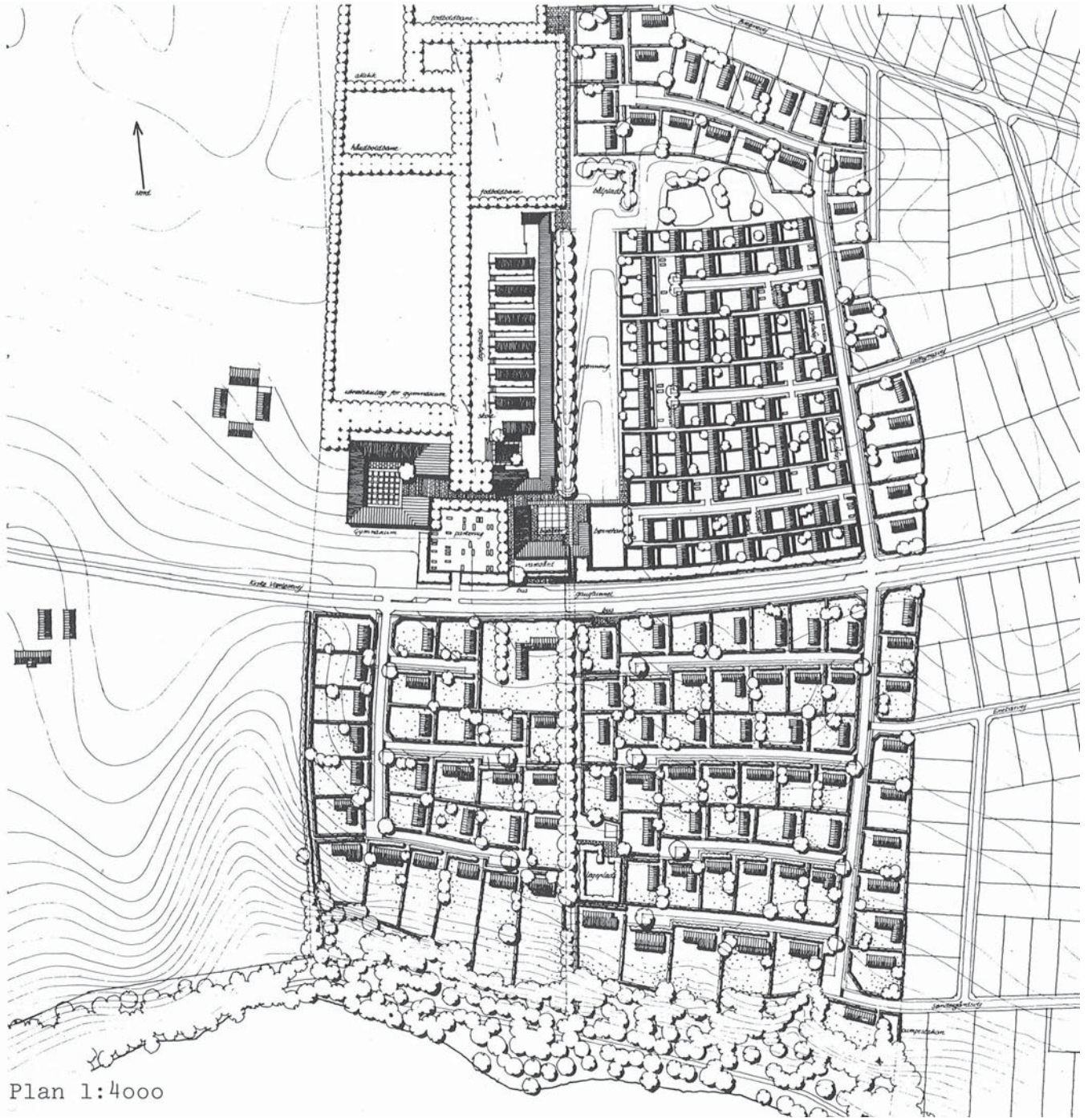
Til seminaret var - udover de sædvanlige indbydelser - sendt en særlig invitation til alle de implicerede byplankonsulenter. Til vores store glæde var der vældig god tilslutning til seminaret. Over 80 personer deltog, blandt disse de fleste af de stadig levende ”gamle” byplanlæggere. Seminaret var meget vellykket, snakken gik livligt, og der blev sat så mange tanker i sving, at vi sagtens kunne have brugt meget mere tid på at diskutere, hvad de to intensive årtier betød for byplanlægningens udvikling.

En særlig tak skal rettes til Realdania, der har gjort det muligt for Byplanhistorisk Udvalg at gennemføre det efter udvalgets målestok usædvanligt store forskningsprojekt, inklusive afholdelsen af seminaret og udgivelsen af de to publikationer.

Også en varm tak til seminariets forelæsere, der her har forfattet notens artikler. Desuden en tak til redaktionsgruppen og til de unge studentermedhjælpere fra Dansk Byplanlaboratorium, som har hjulpet os undervejs med forskellige praktiske opgaver.

Til slut skal jeg bringe en god nyhed, idet Byplanhistorisk Udvalg fra november 2010 har fået tilladelse fra laboratoriets bestyrelse til at oprette: ”Det Digitale Byplanhistoriske Arkiv”. I dette arkiv vil udvalgets historiske materiale fra seminarer, publikationer og interviews m.v. blive placeret. Det betyder, at byplanlæggere, historikere, forskere og andre interesserede kan gå ind på Dansk Byplanlaboratoriums hjemmeside: ”www.byplanlab.dk” og herfra få nærmere oplysninger om indhold og tilgængelighed.

Vibeke Dalgas
Projektleder



Plan 1:4000

Søndersø Park-Værløse, 1967, S. Dybbro & K. Haastrup

Indledning

Den arbejdsgruppe, som indenfor Byplanhistorisk Udvalgs rammer står for gennemførelsen af forskningsprojektet: ”Byplankonsulenttegnestuerne i 1960’erne og 70’erne” og herunder også for arrangementet af udvalgets 27. seminar i november 2010, består af fire arkitekter, en geograf og en sociolog. Alle har oplevet de to årtier, som undersøgelsen koncentrerer sig om på nært hold, enten som konsulenter eller som ansatte på tegnestuer og i centraladministrationen.

Disse oplevelser og erfaringer er naturligvis særdeles værdifulde for hele projektet og bidrager til at give det en vis autencitet og en karakter af samtidshistorie på godt og ondt. Det gode er, at man har mulighed for af og til at få fat i oplysninger, som det ellers ville være vanskeligt eller helt umuligt at finde frem til. Det mindre gode er, at det store personlige engagement i tidens hændelser kan gøre det svært at få distance til begivenhederne og kan medføre en subjektiv bedømmelse af situationen.

Det var derfor ikke så underligt, at det tog nogen tid og megen kraft før arbejdsgruppen blev enig med sig selv om at seminarets titel: ”Fra grænseløs optimisme til kritisk eftertanke” gav det ønskede signalement af perioden og åbnede op for alle de mange interessante emner, der trængte sig på som mulige indlæg på seminaret.

De vigtigste resultater af forskningsprojektet er, at der nu foreligger en interviewundersøgelse af en lang række af de byplankonsulenttegnestuer, som var aktive i 1960’erne og 70’erne. Resultaterne består af optagelser og udskrifter af interviewene, indsamlet materiale, samt en artikel med tilhørende illustrationer og faktasider for hver tegnestue. Interviewene m.v. indgår i ”Det Digitale Byplanhistoriske Arkiv” på Dansk Byplanlaboratorium, mens artiklerne samles i Note 65, som forventes at udkomme i oktober 2011.

Der indgår således ikke i projektet, at der skulle udarbejdes nogen videregående komparativ

undersøgelse det være sig af tegnestuernes opgaver og virksomhed, kommunernes planlægning eller af byplanernes udvikling. Men den indsamlede dokumentation har et stort potentiale for fremtidig forskning, helt i tråd med projektets formål.

Da interviewundersøgelsen omfattede de enkelte tegnestuer hver for sig, kom ideen ind i billedet om at afholde et seminar undervejs. Dette skulle bidrage til at sætte projektet ind i en mere overordnet sammenhæng og til at give interviewene et videre perspektiv.

I programmet for seminaret beskrives 1960’erne og begyndelsen af 70’erne som en forrygende tid med en vældig optimisme, økonomisk vækst og et historisk byggeboom. Byerne fik behov for at vokse, men måtte leve op til deres byplanforpligtelser i medfør af byplanloven af 1938, for at det kunne lade sig gøre. Markedet var vidt åbent for byplankonsulenterne at etablere sig! Og 1960’erne blev et tiår, der brød med mange af fortidens stivnede former, siden husket som 1968-oprøret. Men det var også en tid med store kontraster og voksende problemer. Energikrisen i 1973/74 var et forvarsel om svære tider med arbejdsløshed og voksende miljøproblemer.

Det første indlæg skulle derfor handle om denne voldsomme vækstperiode og give et billede af de store forandringer som var på vej i det omgivende samfund. For at få en passende distance til stoffet lykkedes det at få en erfaren og professionel historiker: Søren Mørch til at holde den indledende forelæsning og at tage udgangspunkt i det foreslåede emne: ”En forrygende tid”.

Det næste indlæg skulle handle om et ligeså principielt emne som det første, nemlig om planlæggernes opfattelse af byen som begreb og planlægningens indhold og metode. Beskrivelsen i programmet lød således:

Ifølge byplanloven skulle alle byer over tusinde indbyggere udarbejde Det nye

bybegreb havde tendens til at blive meget funktionelt betonet, rationelt og todimensionalt. Hvad var idealet, og hvad betød det for de eksisterende traditionelle byer og deres kvaliteter? Hvilke spor satte det sig i byernes udformning?

Overskriften blev: ”De traditionelle byer og funktionalismens byplanlægning”, og heldigvis fik vi her en professor og arkitekturteoretiker: Carsten Thau til at stå for indlægget. Han har oven i købet siden da skærpet indholdet i den efterfølgende artikel, som direkte har fået titlen: ”Athen-Erklæringen og den nutidige by”.

Det var herefter oplagt, at det tredje indlæg skulle behandle spørgsmålet om: ”Byplankonsulenternes rolle”. Arkitekt Elith Juul Møller, som er en af de ældste og mest erfarne blandt byplankonsulenterne, og som ofte har hjulpet andre konsulenter, påtog sig uden tøven denne opgave. Beskrivelsen heraf lød som følger:

Hvad var byplankonsulenternes rolle, og hvilke interesser skulle de varetage i deres position mellem politikere, kommunale teknikere og borgere? Gav rollen som konsulent ekstra frihedsgrader – eller blev man en ”lus mellem to negle”? Hvilke forpligtelser havde konsulenterne i forhold til byplanlovgivningen og de statslige direktiver m.m. Hvordan var forholdet til Boligministeriets kommitterede i byplansager?

Nu var tiden inde til i eftermiddagens to første indlæg at belyse nogle af tegnesteuernes vigtigste opgaver. Det indledende tema, som blev valgt, var: ”Dispositionsplanerne og forstædernes ekspansion”. Emnet fik følgende kommentarer og spørgsmål med på vejen:

En af de mest hastende opgaver for kommunerne var, at få udlagt nye forstadsområder, byggemodnet grunde og at få nogle attraktive skatteydere til at flytte ind. Vækst var stort set det samme som udvikling! Parcelhuset blev den foretrukne boligform, og konsulenterne fik ofte til opgave både at udarbejde dispositionsplanen og udstyknings-

og bebyggelsesplanen samt de tilhørende servitutter eller en byplanvedtægt. Hvilke var forbillederne til disse arbejder, og hvor hentede konsulenterne deres inspiration?

I dette tilfælde kunne arbejdsgruppen selv stille med en forelæser, idet en af byplankonsulenterne professor Peder Boas Jensen, der selv havde deltaget i interview undersøgelsen både som interviewer og som ”offer”, havde den bedste baggrund for at kunne løse denne opgave.

Det andet hovedtema, som blev valgt for at illustrere byplankonsulenttegnesteuernes opgaver måtte naturligvis fokusere på bykernernes planlægning, som gav anledning til mange diskussioner og problemer. Temaet, der fik overskriften: ”Kampen om bykerne”, beskrives således:

Allerede omkring 1950 dukkede de første ”Centerplaner ” op, som havde til formål at søge de gamle bykerner omdannet, så de kunne leve op til den nye tids krav om bl.a. rummelighed, butiksstørrelser, trafikbetjening og parkering. Dette medførte store nedrivninger og indgreb i nogle enkelte bykerner, men snart rejste sig en diskussion for at finde andre og mere hensynsfulde løsninger. Bykernen kunne aflastes af lokalcentre, eller man kunne etablere et egentligt aflastningscenter.

Også her havde arbejdsgruppen en af konsulenterne som forelæser: professor Vibeke Dalgas (undertegnede), idet hun gennem alle årene især havde arbejdet med udvikling af indhold og metoder i bykernernes planlægning.

I eftermiddagens tredje indslag blev besluttet, at ”Boligernes og boligområdernes udformning og udvikling” skulle tages op. De opståede problemer blev beskrevet som følger:

De nye parcelhusområder bredte sig snart som store tæpper omkring byerne. Og nu kunne man også vælge at bygge et typehus, der var færdigtegnet, billigt og hurtigt at bygge. Det stod dog snart klart, at

villaområderne havde lige så store problemer som fordele. De optog store arealer, skabte afstands- og trafikproblemer og gjorde på mange måder bylivet ganske besværligt. I lyset af tidens vægt på sociale fællesskaber opstod et ønske om at finde alternative bebyggelses- og boligformer. Kollektiver og tæt-lave boligområder blomstrede op.

forskningsprojekt. Dels ved, at det har bidraget til at skærpe arbejdsgruppens overblik over stoffet, og dels ved forelæsernes interessante og værdifulde indlæg på seminaret og her i artikelform.

Vibeke Dalgas
Projektleder

Til denne forelæsning var der ingen tvivl om navnet: Professor Jens Thomas Arnfred fra tegnestuen ”Vandkunsten”, der også indgår i undersøgelsen af tegnestuerne, sagde heldigvis ja til at bidrage med dette indlæg. ”Vandkunsten” er en af de første tegnestuer, som forholdt sig kritisk til tressernes endeløse parcelhusudstyknings og eksperimenterede med alternative boliger og boformer.

Som afslutning på dagens indlæg var der enighed om at invitere Gert Nielsen, tidligere kommunalpolitiker og boligdirektør, og siden 1966 borger i Albertslund kommune. Hans opgave skulle være at fortælle om sine egne ”Erindringer og erfaringer fra en planlagt by”.

I programmet står der følgende stikord til forelæseren:

Albertslund er en af de få helt nyplanlagte byer, som vi har fra begyndelsen af 1960-erne. Den er udtryk for et intensivt tværfagligt samarbejde mellem byplanlæggere, trafikeksperter, landskabsarkitekter og boligbyggere. Og ikke mindst for en meget engageret kommune. Forbilledet var endda den meget romantiske lille italienske by Chioggia ved lagunen syd for Venezia. Hvordan har det været – og er det – at bo i denne by? Blev planideerne realiseret? Og var det godt?

Arbejdsgruppen spiller hermed bolden videre til læseren, der i de følgende artikler kan se, hvordan de forskellige forelæsere har forholdt sig til deres emner og de formulerede problemstillinger. Der er ingen tvivl om, at seminaret, som det var tænkt, har været både nyttigt og givende for det igangværende

En forrygende tid

Af Søren Mørch

Oplæg: *1960'erne og begyndelsen af 1970'erne var en forrygende tid med en vældig optimisme, økonomisk vækst og et historisk byggeboom. Byerne fik behov for at vokse, men måtte leve op til deres byplanforpligtelser i medfør af byplanloven af 1938 for at det kunne lade sig gøre. Markedet var vidt åbent for byplankonsulenterne at etablere sig! Og 1960'erne blev et tiår, der brød med fortidens stivnede former, siden husket som 1968-oprøret. Men det var også en tid med store kontraster og voksende problemer. Energikrisen i 1973/74 var et forvarsel om trange tider med arbejdsløshed og voksende miljøproblemer."*

To byplankatastrofer i Odense

For os, der dengang var en fyrre-halvtreds år yngre, end vi er nu, var 1960'erne og 70'erne, som der står i overskriften: En forrygende tid. Selv kom jeg til Odense i 1966 som nyuddannet magister for at være med til at opbygge et helt nyt universitet. Derved kom jeg til på nærmeste hold at følge, hvordan en byplanmæssig katastrofe – bygningen af Thomas B. Thrigesgade foldede sig ud. Den gav anledning til besvær på det nyetablerede historiestudie, fordi en af inspektørerne på Nationalmuseet, som vi plejede at bruge som censor på institutterne i København og Århus, kun ville komme til Odense efter mørkets frembrud, fordi han ikke orkede at blive konfronteret med ødelæggelsernes vederstyggelighed.

Den var – og er – også ganske forfærdeligt. Hvis man er i det humør, kan man trøste sig med, at det blev værre endnu. Den skrækkelige Thomas B. Thrigesgade er blevet efterfulgt af den endnu værre byplankatastrofe i Vollsmose, hvor konsekvenserne er langt mere uhyggelige end de æstetiske ved Thomas B. Thrigesgade. Vollsmose har dog et forsonende element ved sig, som Thomas B. Thrigesgade savner: Kvarteret ligger for sig selv uden for byen. Hvis man ikke lige er politibetjent eller brand- eller ambulancemand, kan man let holde sig derfra. Det gør vi så -

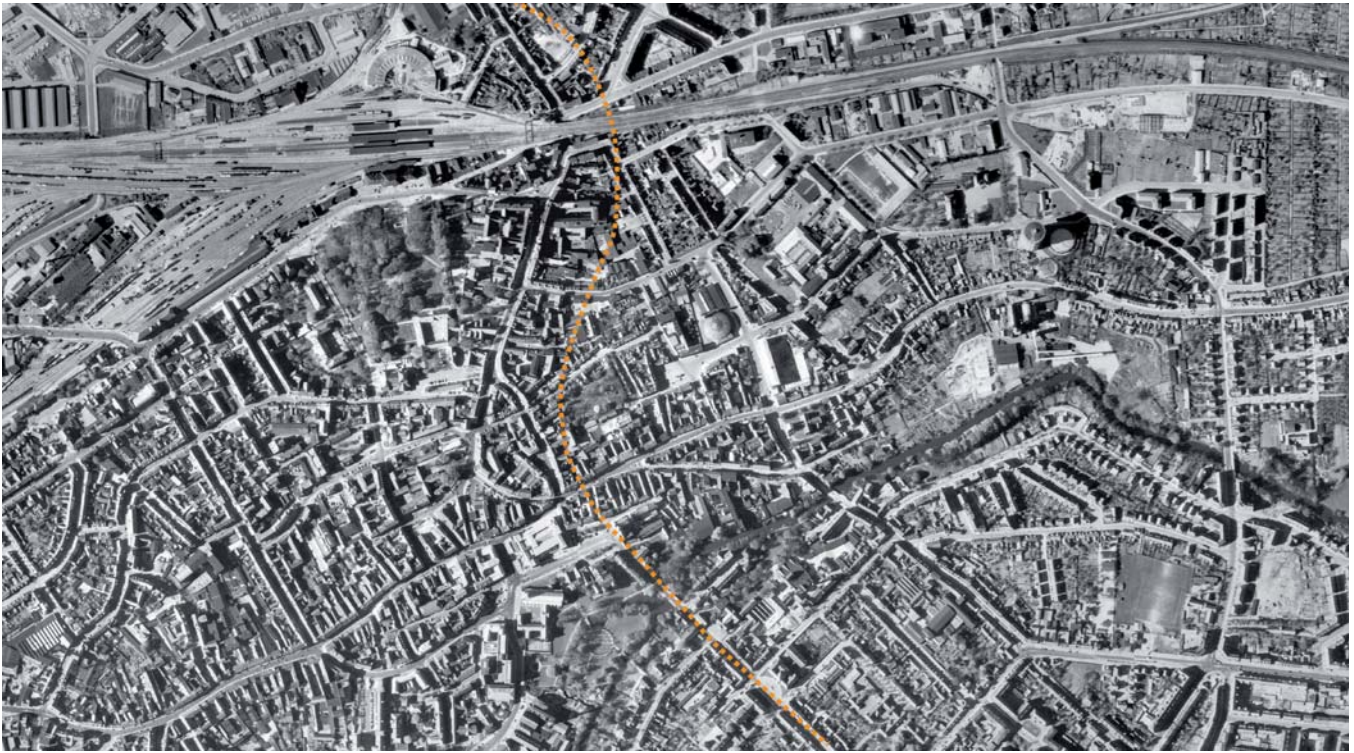
alle vi der kan. Der bor vist ikke så mange byplanlæggere eller arkitekter i Vollsmose. Thomas B. Thrigesgade kan man ikke slippe for.

Dens historie kan illustrere, hvorfor det gik så galt, som det gjorde i 1960'erne og 70'erne. Odense havde allerede i 1930'erne et stort trafikproblem. Hestevogne og lastbiler holdt hver dag i lange rækker i gaderne, fordi så mange ad dem skulle fra det store og rige sydlige og østlige opland over åen og ind igennem byen for at komme til havnen og jernbanen. Stadsingeniøren lod foretage trafiktællinger i 1939, 1947 og 1948 for at dokumentere problemets omfang, og byrådet vedtog, at konsultere landets højeste sagkundskab, professor Steen Eiler Rasmussen for at få en sagkyndig bedømmelse af stadsingeniørens løsningsforslag: At foretage etorstilet gadegennembrud midt igennem byen fra en udbygget bro over åen ned til havnen.

Professoren havde i sit responsum, som han afleverede i 1949, ingen særlige indvendinger mod planen. Kun foreslog han, at man lod den nye store og brede automobilgade slå en bue uden om de lave huse i Hans Jensensstræde og Bangs Boder. Over for de lave gamle huse ville der opstå en række attraktive byggegrunde til stormagasiner og lignede forretninger, mens der til den side, hvor de lave, gamle huse lå med Steen Eiler Rasmussens ord ville være et stærkt behov midt i Odense for "tankstationer, autoværksteder, smørehaller og andre virksomheder, der naturligt har til huse i ganske lav bebyggelse."

På en fin lille skitse i responsummet til Odense Kommune tegnede Steen Eiler Rasmussen, hvordan det hele ville komme til at tage sig ud med, som det hed, en bred midterrabat, som skulle danne "et frodigt grønt bånd", hvor piletræerne skulle have lov til "at vokse op til stor højde."

Byrådet var glad for ideen om at lade den nye automobilgade svinge uden om de lave gamle huse i det, som siden blev kaldt H. C. Andersen-kvarteret, og vedtog planen i 1952, hvorefter man i løbet af 1960'erne trøstigt gik i gang med de omfattende nedrivninger.



Luftfotos af Odense bymidte, øverst fra 1954 før Thomas B. Thrigesgade blev anlagt, og nederst fra 2009

Ødelæggelsernes omfang rystede odenseanerne, da de så dem i virkeligheden. Der var ingen, der følte trang til at bygge stormagasiner langs den nye store gade, og det stærke behov som Steen Eiler Rasmussen havde forudset for ”tankstationer, autoværksteder, smørehaller og andre virksomheder, der naturligt har til huse i ganske lav bebyggelse,” udeblev fuldstændigt. Handelen flyttede udenfor byen til Rosengårdscenteret, Tarupcenteret, Bilka og de andre steder, hvor der var plads til at parkere.

Som ung og rebelsk nyvalgt byrådsmedlem i 1970 var det Ritt Bjerregaards første store politiske bedrift at få forhindret et allerede vedtaget nyt gadegennembrud ved Odinsgade i den anden ende af byen. Men på det tidspunkt var skaden allerede sket. Odense er forblevet en grim og usammenhængende, kedelig by. Af det kan man lære – hvis man ikke skulle have vidst det i forvejen – at to halve byer ikke udgør en hel.

Hvordan kunne det gå så galt?

I Odenses tilfælde var der ikke tale om amatørisme, sjuskeri, manglende omtanke eller spekulanterens grådighed. Man havde taget sin tid, rådført sig med landets førende sagkundskab, ikke sparet på skillingerne eller skudt billige genveje. Og så alligevel dette makværk.

Det endnu mere sørgelige er, at Odense ikke er alene om at være blevet kedelig og grim. Andre steder er det gået værre, f. eks. i det Henrik Dahl kalder Hundredekilometerbyen, der ligger mellem lillebæltsbroerne og Århus Havn. Når man ser sig om i Danmark, er det forbavsende, så lidt byggeri af kvalitet den vel nok største byggeperiode i landets historie kan overgive til eftertiden. Det har ikke ændret sig i det 21. århundrede, hvor det bedste man kan finde på er at bruge nogle milliarder kroner på at rive noget af det værste ned igen.

Umiddelbart ser det ud til, at der ikke er noget at råbe hurra for i efterladenskaberne fra det 20. århundrede byggeri og byplanlægning, men det er en forhastet konklusion. I 1960 var der knap 200.000 biler og motorcykler i Storkøbenhavn. De tog livet af 163 mennesker og sårede

ca. 9.000. I 2010 er der ca. 600.000 biler og motorcykler, men ulykkernes antal er ca. en femtedel af, hvad de var for et halvt hundrede år siden. Hvis tallene ellers er nogenlunde rigtige, er det en meget stor bedrift, der kaster et forsonende skær over byplanlægningen eller manglen på samme.

Der er ingen grund til at tro, at byplanlægningen tager mere fejl end de andre samfundsfaglige spådomsvidenskaber. Tænk engang, hvis alt det sludder, de økonomiske vismænd har øst ud, var blevet opført i beton, eller hvis det vås, politologer har sagt under den kolde krig, henlå som asfaltstriber i land- eller byskabet.

Kan skaderne fra 1960-70'erne afhjælpes?

Der er ikke andet at gøre end ganske banalt at konstatere, at det er svært at spå. Man kan sige, at den just vedtagne ghettoplan anviser en perspektivrig vej ved at bevillige nogle milliarder til at rive de værste skandaler ned igen. Når man kan det, så kan man vel også, hvis det skal være, sløjfe en mislykket motorvej eller to, på sammen måde som man i sin tid sløjfede mislykkede jernbaner, f. eks. Midtsjællandsbanen mellem Helsingør og Ringsted.

Forudsætningen er, at den økonomiske vækst kan fortsætte – og hvorfor skulle den ikke kunne det? Der er ingen grund til refleksmæssigt at gå ud fra, at den økonomiske vækst er et nulsumsspil sådan at forstå, at Kinas og Indiens voksende rigdom skulle formindske Europas og USA's.

Det forholder sig ikke, som der står i oplægget til det, jeg skal fortælle om her, at ”Energikrisen i 1973/74 var forvarsel om trange tider med arbejdsløshed og voksende miljøproblemer.” Der kom nemlig ingen trange tider efter energikriserne. Som Gunnar Viby Mogensen skriver i sit fremragende værk: Det danske velfærdssamfunds historie I – II, Tiden efter 1970 (Gyldendal 2010), s. 559 – 60, så holdt Danmark,

- trods vanskeligheder med at forbedre midlellevetiden på grund af den problematiske nationale livsstil med tarvelige fødevarer og for meget alkohol og tobak og deraf følgende

store træk på velfærdsressourcerne i sundheds- og pensionssektoren,

- og trods oliekriserne,
 - og trods den u hensigtsmæssige økonomiske politik med store lønstigninger, højt renteniveau og mange devalueringer,
 - og trods formindskelser af arbejdsudbuddet på grund af indføringen af efterlønnen i 1979,
 - og trods en række nedsættelser af arbejdstiden på tilsammen 15%,
 - og trods udgifter til lavtkvalificerede indvandrere, der var forholdsvis dobbelt så store som de tilsvarende i Tyskland og tre gange højere end i USA -
- så lykkedes det trods alle disse kalamiteter ikke desto mindre at holde en økonomisk vækst på gennemsnitlig 2% om året i perioden 1970 til 1993 med en stigning op til 2,3% i årene op til finanskrisen i 2008.

Sådan et par procent om året lyder ikke af noget særligt, men når det, som i Danmark i 1970 begyndte på et sammenlignet med andre lande højt niveau og fortsatte uafbrudt i 40 år i træk, så bliver det takket være rentesrenteregningen til overordentligt meget. Hvor meget i realværdi, det bliver til, er næsten ikke til at finde ud af, fordi man hele tiden må sammenligne med noget, der ikke kan sammenlignes. Hvad betyder det f. eks., at vi bruger computere sammenlignede med, at vi før i tiden brugte skrivemaskiner af forskellige slags og før den tid fyldepenne eller som i min barndom elastikpenne og blækhus?

Den amerikanske økonom William D. Nordhaus har mange forskellige overraskende og tankevækkende eksempler på, hvor kolossale resultater der kommer ud af rentesrenteberegninger over lange tidsrum (Øen Manhattan f. eks., der i 1626 blev købt for 26 \$ og som nu er 120 milliarder \$ værd.) Han har foreslået, at man kan benytte lys som en fysisk konstant og så finde ud af, hvad man til forskellig tid betalte for 1 lumen, frembragt med en fakkel, et tællelys, en el-pære eller et neonrør. Resultatet bliver, at vi nutidsmennesker har et usandsynligt stort antal tusind gange flere ressourcer til disposition, end vores

forfædre havde for et par hundrede år siden. Det betyder, at nutidsmennesker har langt flere handlemuligheder til rådighed, end man skulle tro.

”De gode, gamle dage”

Men hvad så med forureningen som optales i oplægget? Er den så mon ikke blevet værre og nærmer sig efterhånden det u håndterlige? Også det er vanskeligt at måle, men jeg tror det ikke. Hvis jeg skal være ærlig: Tværtimod!

Som tegneren Ib Spang Olsen skriver i sine erindringer om at være dreng på Østerbro: ”Da jeg var barn, var der ingen forurening, men der var meget røg.” Han slog sin barndoms folder ved Sortedamssøens bredder, så nogenlunde der, hvor jeg boer nu. Dengang boede der tre familier i det hus, vi nu bor to mennesker i. Vi har fjernvarme – huset havde, indtil det i 1970erne fik centralvarme, fem kakkelovne. Det gav meget røg, og til hvert hus var der ét lokum i gården. Natmændene bar en gang om ugen lokumsspanden gennem trapperummet ud til deres ventende hestevogn. Men der var ingen forurening!

Dødede beboerne af det? Ja, det gjorde de faktisk. Middellevetiden var, da Kartoffelrækkerne blev bygget i 1880’erne, en 20 – 30 år lavere end den er nu, men den var alligevel bedre, end den havde været før. Først en gang efter midten af 1800-tallet blev større byer i stand til at opretholde deres befolkningstal uden tilvandring fra landet. ’Byer æder folk’, sagde man.

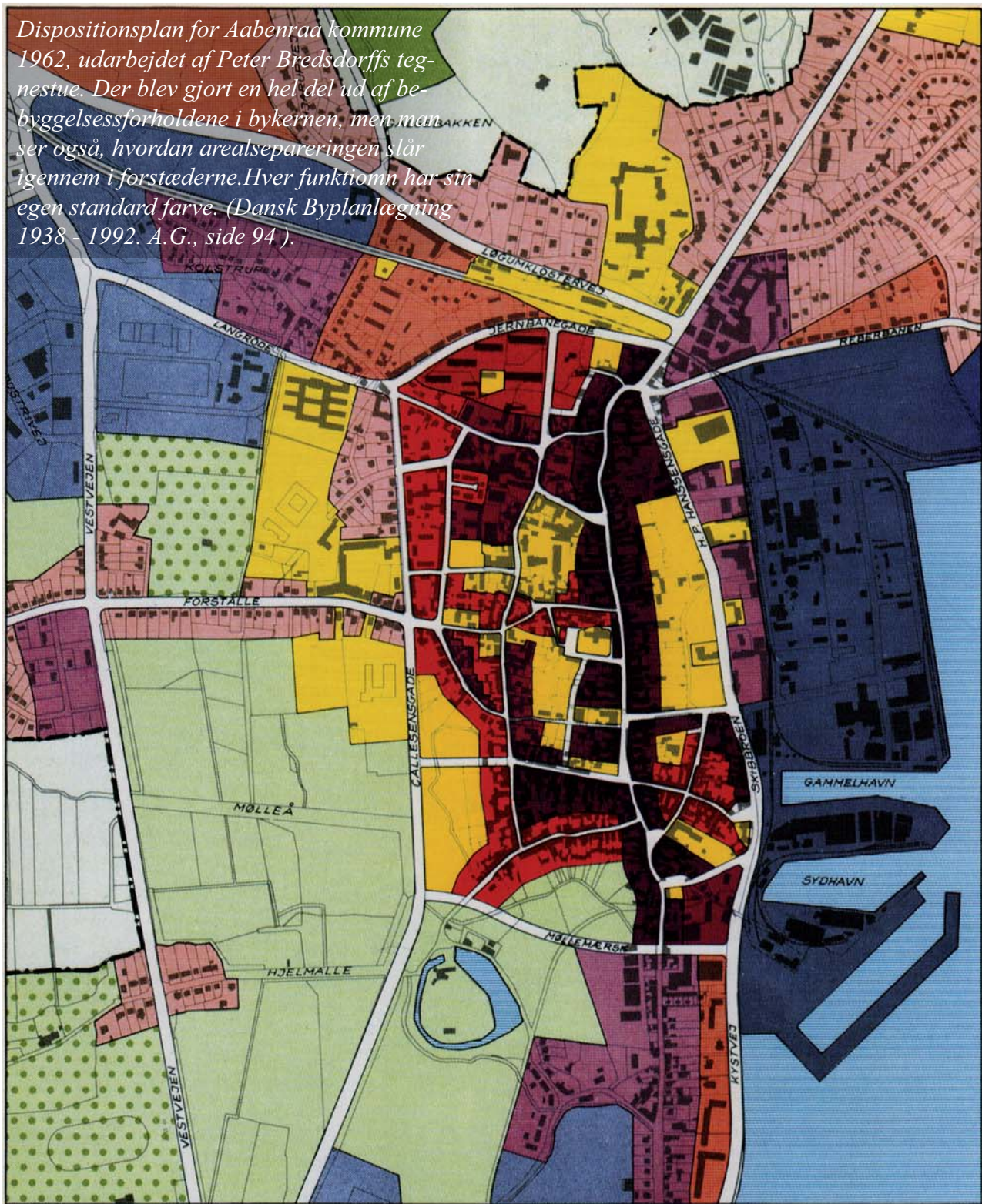
Næste trin er beskrevet af historikeren og museumsmanden Peter Rismøller i Sultegrænsen (1966). Den blev først overvundet efter 2. verdenskrig. Endnu da jeg var barn, blev der hver sommerferie sendt særtog med ferie børn i hundredvis fra de store byer og specielt fra København ud på landet for at blive fedet op. De kom en tur op på kartoffelvægten, når de ankom, og når de blev sendt hjem igen. Opholdets succes viste sig ved, hvor mange kilo de havde taget på. I det 21. århundrede er de fleste julemærkehjem

nedlagte. Der er ikke længere brug for steder, hvor underernærede og tuberkuløse børn kan komme til kræfter. De fire julemærkehjem, der er tilbage, tilbyder ti-ugers ophold til støtte for børn, der bliver drillet, fordi de er for tykke. Det er blot et af mange eksempler på, hvor vanskeligt det er at bevare pessimismen. Selvom Krisen ikke ser ud til at blive til noget, lever forestillingen om de gode gamle dage i bedste velgående. Det er, som Storm P. sagde, sært at tænke på, at denne onde tid om få år bliver til de gode, gamle dage.



“Det pudsige er, at om hundrede år er denne onde tid blevet til de gode gamle dage”, Storm P. i Berlingske Aftenavis d. 7.7.1945

Dispositionsplan for Aabenraa kommune 1962, udarbejdet af Peter Bredsdorffs tegnestue. Der blev gjort en hel del ud af bebyggelsesforholdene i bykernen, men man ser også, hvordan arealsepareringen slår igennem i forstæderne. Hver funktion har sin egen standard farve. (Dansk Byplanlægning 1938 - 1992. A.G., side 94).



UDSNIT AF DISPOSITIONSPLAN FOR AABENRAA KOMMUNE, 1962.

MÅL 1 : 10.000.

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ETAGEBOLIGBEYGGELSE
U. MAKS. 0,5. MAKS. 3 ETAGER BOLIGBEYGGELSE
U. MAKS. 0,5. MAKS. 2 ETAGER ETAGEBOLIGBEYGGELSE
U. MAKS. 0,4. MAKS. 3 ETAGER ÅBEN, LAV BOLIGBEYGGELSE
U. MAKS. 0,2. MAKS. 1½ ETAGE GRÆNSE FOR BYOMRÅDET KOMMUNEGRÆNSE | <ul style="list-style-type: none"> ERHVERVSBEYGGELSE (HAVNEFORM.)
MAKS. 3 m²/m² ERHVERVSBEYGGELSE
MAKS. 3 m²/m² BL. BOLIG- OG ERHVERVSBEYGGELSE
U. MAKS. 1,0. MAKS. 2½ ETAGE BL. BOLIG- OG ERHVERVSBEYGGELSE
U. MAKS. 0,6. MAKS. 2 ETAGER BL. BOLIG- OG ERHVERVSBEYGGELSE
U. MAKS. 0,5. MAKS. 2 ETAGER | <ul style="list-style-type: none"> OFFENTLIGE BYGNINGER OG ANLÆG
(DEN CENTRALE BYDEL) OFFENTLIGE BYGNINGER OG ANLÆG
(YDEROMRÅDERNE) OFF. GRØNNE AREALER (SPORTSPLADS,
KOLONIHAVER, TEKN. ANLÆG M. V.) ENGE OG ANDRE PERMANENTE
GRØNNE OMRÅDER LANDBRUGSOMRÅDER
(YDERZONER) |
|--|--|--|
- AJOURFØRT 1-1 1962. - PÅBEGYNDT BYGGERI'ER VIST MED KONTUR. - FORBEHOLD MED HENSYN TIL KORTETS NØJAGTIGHED.

Athen-Erklæringen og den nutidige by

Af Carsten Thau

Athen-erklæringen (også kendt som Athener Chartret) hører til de meget indflydelsesrige skrifter i den moderne byplanlægningshistorie. Erklæringen er afgørende præget af fremtrædende skikkelser i den moderne arkitekturs teori og historie som Siegfried Giedion, José Louis Sert og ikke mindst Le Corbusier, der førte pennen efter C.I.A.M.'s møde i Grækenland 1933. Der er tale om et skrift af koncentreret indsigt og klarhed, der udgør et koncist røntgenbillede af den moderne storby's udfordringer og dynamik.

Skriftet er samtidig drevet af en social indignation, knyttet til mellemkrigstidens forhåbninger om et nært forhold mellem fremtid og fremskridt, to begreber der i dag ikke er nær så tæt forbundne, hverken i arkitektfaglige kredse eller i befolkningen i øvrigt.

Når det er af interesse i denne sammenhæng at kaste et blik på Athen-erklæringen skyldes det ikke blot, at en række af de problemer man udpeger stadig er påtrængende, hvis man betragter verdens byer under de aktuelle enorme vækstprocesser, skriftet er også af interesse fordi det virkede ind på dansk lovgivning i en epoke, hvor det moderne Danmark tog sin aktuelle fysiske skikkelse. Erklæringens doktriner er trængt ind i selve fysiognomien af det vi opfatter som vor tids urbane rumstrukturer.

Le Corbusier og mange andre byarkitekter opfattede industrialiseringen og de moderne mekaniserede trafikformer (først og fremmest bilismen), som et dramatisk indbrud i den traditionelle historiske by. I Erklæringen hedder det: "Maskinens tidsalder har bragt umådelige forstyrrelser såvel i menneskers adfærd og deres fordeling over jorden som i deres foretagender, hæmningsløs koncentration i byerne begunstiget af den motoriserede hastighed, en brutal og verdensomspændende udvikling uden fortilfælde i historien. Kaos er trængt ind i byerne." (Note 1: Athener-erklæringen fra 1933,, Dansk Byplan

laboratorium, Byplanhistoriske Noter nr. 3, s. 10 ,oversat af Ernst Kristoffersen). Fordi Le Corbusier og med ham C.I.A.M-folkene så det som en historisk forandring af katastrofalt omfang, blev de ikke blot blinde i forhold til den kontinuitet der trods alt eksisterede mellem den førindustrielle by og de historiske forandringer, der indtrådte, de blev også mindre kritisk eftertænksomme i forhold til karakteren af de store, systematiske reformer de nu anså for tvingende nødvendige. Ganske vist anbefaler erklæringen: "De arkitektoniske værdier må bevares, såvel (i form af) enkelte bygninger som bymæssige helheder." (Note 2: ibid. s, 16). Dette dog kun når de har "almen interesse" og når deres bevaring ikke har til følge at "dele af befolkningen må leve under usunde forhold". Det hedder videre , at "fjernelse af slumkvarterer omkring historiske seværdigheder giver mulighed for anlæggelse af grønne områder". (Note 3: ibid. s. 17). Af forståelige historiske grunde er anlæggelsen af grønne områder højt prioriteret. Samtidig får man imidlertid indtryk af, at det der skal bevares er tre-stjernede arkitektoniske seværdigheder, dvs. ældre, mere jævne bystrukturer er som sådanne ikke væsentlige, og tænkning vedrørende byen som et væv af forskellige strukturer er næsten fraværende.

Le Corbusier opfatter overordnet historiske bystrukturer som udrangerede. En af konsekvenserne af de foreslåede store reformer bliver en arrogance i forhold til historisk hukommelse forstået som spor i byens udbygning. Ydermere bevirkes et tab af urbanitet, forstået som mangfoldigheden af aktiviteter og daglig omgang med forskellighed.

I dag – siden 1980'erne - er overleverede fysiske spor blevet et essentielt element i arkitekters principper for byens udvikling, vi ser gerne byen som en palimpsest af lag-på-lag. Vi bevarer gamle strukturer som nedlagte jernbanelinjer, fabrikskomplekser, el-værker eller tårnsiloer, der har mistet deres funktion. Dette til forskel fra den heroiske modernismes tankegang. Den nu herskende tankegang knytter sig dels til en bekymring for et kollektivt tab

af historisk bevidsthed, dels til den interesse for kompleksitet, der præger mange kunstneriske og sociale oplevelsessammenhænge.

Le Corbusiers storstilede Voisin-plan for Paris, der er mere radikal end Athen-Erklæringen, ville have medført udslettelsen af store dele af Place de la Concorde, Rue de Rivoli, Madeleine-kirken mv. Han tænkte sig blot at bevare nogle mikroskopiske, isolerede enklaver i sin store plan - dog ikke som bygninger eller linjer transformeret til nye formål - men som sporadiske ruin-enklaver tiltænkt kontemplation. I hovedsagen var hans monumentale byplanlægning a clean machine, der gjorde kort proces med forskelligheder. Alt skulle være på rette plads i et rigoristisk gennemført funktionsskema udført på baggrund af systematisk dataindsamling og analyser af statistisk materiale.

Parallelt med fortidens repræsentation som isolerede showcases, forestillede le Corbusier sig, at den ny by en gang for alle - og nu af tidløs gyldighed - kunne løse urbanismens problemer. Det han eksempelvis spottende kaldte Paris' gamle "skorpe" og de krogede gader han benævnte "æselvejen" indebar menneskelige kontaktformer, man nu måtte forkaste af historiske grunde. Tilfældige møder på gadehjørner, i portåbninger, ved de forskelligartede gadedøre og kælderhalse, eller kommunikationssteder som småbutikker, skulle erstattes af selve glæden ved at bevæge sig hurtigt gennem rummet mellem boligområder, industriområder, rekreative områder, indkøbszoner og store trafikknudepunkter, med deres særlige zone-mæssige polstring med grønne arealer.

I Athen-Erklæringen og andre skrifter fra den tid forfattet af le Corbusier formuleres på den ene side en voldsom kritik af industrialiseringens og den motoriserede trafiks følger for byens overleverede livsformer, på den anden udfoldes der en veritabel tiljubling af glæden ved selve farten, dvs. ved i bil at bevæge sig med høj hastighed fra et punkt A til et punkt B med minimal friktion. Le Corbusiers tidlige tilknytning til den futuristiske bevægelse fornægter sig ikke i hans olympiske blik på

dynamikken i en ny konstellation af rum og tid i den moderne metropol. Hans vilje til at bruge bulldozer for i sidste ende at redde byen som en art fællesskabsdannende formation er dog, skal man ikke glemme, i sin humanistiske motivation forskellig fra de italienske futuristers kynisme, der gjorde alt mekaniseret og maskinpræget til post-humane vidundere. Maskiner som endeligt kunne trække menneskeheden ud af et romantisk hængedynd. På den anden side er Athen-Erklæringen ikke uden forbindelse til den radikale avantgarde fra starten af århundredet.

I Athen-Erklæringen anbefales højhuse som en fremherskende type. Men ikke alle le Corbusiers teoretiske forslag går ud fra høje punkthuse som grundstammen i moderne bybygning. I visse af hans forslag optræder således en art storgårdskarréer. Men skal man vurdere reformtankegangen i erklæringen i forhold til den traditionelle bys gadestrukturer, må der kort drages nogle bymorfologiske sondringer. I bogen *On Streets* diskuterer Desmond Ellis (Note 4: Desmond Ellis: "The Spatial Structure of Streets". in: *On Streets* s. 115 – 133, edited by Stanford Anderson, MIT Press u.å.) den traditionelle by som en by med gader i et "system af differentierede åbne rum" vs. Athen-Erklæringens, om man vil, by med dens system af blokke og "udifferentierede åbne rum". Sidstnævnte reducerer byen til en basal tilstand af massive blokagtige elementer og åbne rum. En gade i den historiske by med dens nuancerede rumoplevelser indbefatter en vej med dens tilstødende to rækker af huse og fortov, samt de indbyrdes relationer mellem disse elementer. Gårdrummene indeholder desuden typer af information og differentieringer, der på forskellig vis kan kommunikere med gaden.

Men denne struktur er i dag ikke dominerende i den urbane topografi, endsiige en absolut integreret del af vores urbane livsverden, hvad alle ved. Den brydes af freeways, highways og andre trafikårer, samt de store bebyggelsesplaner. Flere af disse områder udgør typer af non-places, eksempelvis som vejudfletninger, store ubenyttede mellemrum og spredte punkthuse og er derfor ikke så tillokkende blandt vore indre

billeder af, hvad en typisk by er for et fænomen. Idet denne forestilling fremdeles forbinder sig med byzoner præget af et ”antropologisk” stedsbegreb, steder der indeholder en tæthed af betydning, af historisk hukommelse, aflejringer, rumlige variationer og fortællinger.

Kevin Lynch siger i *The Image of the City*, apropos hvilke billeder vi danner os af byen, om formpsykologiske aspekter af den bymæssige omverden, at det ikke kun drejer sig om visuel prægnans men også om ”historiske minder”, ”legender”, dvs. hvilke myter et givet område bærer med sig. Og at disse forhold forøger et visuelt tegns værdi.

I henhold hertil må indtrykket af byen relateres til individuelle erfaringsindhold i disses forbindelse til elementer i den bredere, kollektive bevidsthed. Hverken spektakulære motiver eller en markant kunstnerisk udsmykning kan som sådan erstatte elementerne i det antropologiske stedsbegreb..

Følelsen af emotionel forbundethed hænger sammen med alsidigheden af sociale relationer forbundet med rumlige erfaringer. Sådanne forhold gør, at man ikke blot og bart føler sig opbevaret. Hvad der efterspørges vil være en arkitektonisk ramme i byen, der tilgodeser individets samfundsmæssige og individuelle grad af modenhed, i forhold til at erfare mange perspektiver af historisk og aktuel art, som imødekommer det modne individs appetit på kompleksitet, byen som en ”verden”.

Det fysiske erfaringsområde for social viden bliver i perioder af det 20. århundrede mere og mere ensidigt struktureret, som følge af byområdets funktionalisering i monokulturelle enkeltområder.

Miljøets ensidighed og stereotypisering træder ind i os selv via vores perceptionsprocesser. Lever man eksempelvis i et af 1960’ernes monokulturelle områder, parcelhusbebyggelserne, vil man være mere fremmed over for ukendte indtryk. Tilsvarende i etageblokkene. Udtalte ghettodannelser, der af årsager der ikke nødvendigvis består i arkitekturen, er kommet til siden, har haft den funktion at forstærke isolerede grupper

egenart og gøre dem fremmede for den øvrige befolkning. Hvilket med tiden bliver en både selvvalgt og selvforstærkende identitet. Beboergruppen forstærkes ”indadtil” og gør sig fremmed over for grupperne ”udenfor”, tilsvarende befolkningen i middelklassens parcelhuskvaterer. Folk fra forskellige dele af byen møder som følge af opsplittningen og monokulturen hinanden med mistro.

Det rationaliserede etagehusbyggeri afspejler den sociale adfærds regression i forhold til de højere idealer om urbanitet, netop fordi man giver afkald på skabelse af den offentlige sfære. De store byer spaltes gennem en lang epoke op i stadig flere zoner, der tjener begrænsede formål og finder snæver anvendelse.

Sådanne omgivelser reagerer ikke på menneskets samfundsmæssigt udviklede behov, man opbevares, man er ”contained”, føler sig til tider som slet og ret en krop.

Dette er i nogle europæiske samfund et gigantisk problem, således i de vidtstrakte monofunktionelle byområder, der ikke er integreret i eksempelvis Paris. Områder afskåret fra kollektiv trafik, områder der ikke har noget lokalt liv, men kun tjener opbevaring, heriblandt opbevaring af hundredetusinder af unge uden arbejde eller chancer på arbejdsmarkedet. Disse strukturelle problemer kan imidlertid langt fra udelukkende tilskrives arkitekturens container-karakter.

Det der var bylivets progressive kvaliteter (glæden over og evnen til at møde det fremmede – forskellighed, adfærdens civiliserende normer, samt tolerance og afvikling af stive standsgrænser) dette truer med at forsvinde igen, fordi byområder falder fra hinanden – bliver opdelte og segregerede.

1960’ernes typiske byplaner beror på stokke eller rækker af punkthuse, består af isolerede ”solids” i et simpelt arrangement, som Ellis siger, bygningsblokke frit tilgængelige fra alle sider – byen som ”park” motiveret af idéer om hygiejne, lys, buskads, parkeringspladser, samt

trafikårer til bilisme, metro-baner etc. Denne by kan defineres som en struktur af "solids", siger Ellis med et ord der ikke helt lader sig oversætte. Det er disse massive blokke man orienterer sig efter. De har ikke noget "bagland" af sammensat information, af gårde, smøger, passager mv. Man kan fra et enkelt punkt ekstrapolere, hvordan det hele ser ud: husenes karakter, bebyggelsesplanens standardstruktur, tilkørselsforhold, typer af beplantning m.v. Men det fremgår samtidig klart hvorledes blokkene eller stokkene er de overordnede, "generative" elementer. Gaderne opfattes blot som veje, selve rummet mellem blokkene er hverken noget der er blevet til overs eller et artikuleret "rum", påpeger Ellis, det er blot en del af et forskelsløst kontinuum, med ofte øde og forblæste mellemrum. Vejbaner, cykelstier, rabatter – udparcelleret hver for sig - og de til blokkene tilgrænsende arealer truer med at falde fra hinanden, ja at leve hver for sig. Det der udmærkede den traditionelle bys (med Ellis' udtryk) fællesskab gennem façadernes delte vertikale plan, falder desuden som offer for le Corbusiers generelle mistro til byens gamle "skorpe" og bliver ekstruderede blokke, hvori alle komponenter gentages serielt.

I den selvgroede by vil bygninger og de åbne rum udgøre en organisk integreret enhed, hvor alle elementer i krydsende uforudsigelige determinationsforhold forudsætter hinanden. Og fordi de offentlige rum opleves som skiftende volumener med skiftende funktioner, bliver de forstået som eksteriøre og offentlige rum. Dette til forskel fra de eksteriøre rum i drabantbyer, der er mere ubestemte, uden en vifte af funktioner og i nogle tilfælde en kilde til agorafobi.

Colin Rowe sagde engang i en forelæsning, at de grønne flader mellem blokkene i tressernes etagehusbebyggelser lader sig sammenligne med det der sker for en gruppe spiritister, hvis man med ét fjerner bordet imellem dem. De vil miste det forbindende led og sidde og stritte med fingrene ud i rummet. Tilsvarende er der too much public space i en række af de nye reformbyggerier fra 1960'erne. De offentlige arealer gøres ikke til genstand for strukturel

artikulation, men snarere til et felt for diverse kosmetiske arrangementer, slutter Ellis. Den monofunktionelle bys rumdannelser glider sine beboere af hænde.

Det forhold, at mange beboere i monofunktionelle boligområder opfatter deres områder som kedelige, har også afsmittende virkning på hilseadfærden og tilbøjeligheden til at spille sig ud i det urbane rum, at opleve det scenisk, at bevæge sig gennem det med overskud og med cigarføring. Bymiljøer skal netop anspore den enkeltes sociale evner og evnen til at investere sin lyst i byens miljø som samfundsmæssig omverden. Stereotyp og formaliseret behovstilfredsstillelse bliver et korrelat til den monofunktionelle by.

I det kartografisk organiserede, skematiske arrangement savnes et samspil samt en intrigerende konfiguration af rumdannelse, irregulære matrikler, diverse hustyper, gårdrum, udvekslinger af for- og bagsider mm., som kendetegner den selvgroede by.

Den selvgroede bys uforudsigelighed og indhold af funktioner og rumdannelser udgør metaforisk det fysiske korrelat til aspekter af det vi vil opfatte som urbanitet.

Som det vil fremgå er urbane sammenhænge i dag et vidt begreb, som omfatter relationer af psykologisk og sociologisk art. En allerede berørt præmis for de følgende betragtninger er antagelsen om, at forskelligartethed af mennesker og formål, multifunktionalitet i det hele taget, er et aktiv, når vi taler om byen. Ikke blot fordi diversitet skaber en stimulerende omverden, men også fordi det udgør en motor for demokratiske holdninger.

Offentlig versus privat - et historisk tilbageblik

Offentlighed bestemmes definatorisk i modsætning til privathed. Det private menneske er beskyttet af en række retsgarantier, ligesom dets bolig er ukrænkelig. Man må ikke bryde ind uden dommerkendelse, ikke bryde brevhemmeligheden eller aflytte telefonsamtaler

mv. Når en person forlader sit private hjem og træder ud i offentligheden, møder han/hun andre borgere i samfundet. Dette kan ske på markedet, som før i tiden, eller på beværtninger, restauranter, teatre, gader og stræder. Aviser er en slags skrevne (og tidlige) medier for den offentlige mening, hvori privatpersoner og interessegrupper giver deres opinion til kende. Netop fordi vi har rettigheder som privatpersoner og selv kan indgå aftaler og kontrakter, er samfundet præget af det, Max Weber kaldte ”ufuldstændig integration”, hvilket er et gode, fordi det giver samfundet en vis åben struktur, hvori det urbane menneske kan navigere og handle. Dette i modsætning til bonden på landet, der førhen var underlagt herremanden i et og alt. Bonden kunne også straks identificeres ved sin klædedragt.

I byen kan man ideelt set ikke længere med sikkerhed aflæse folks stand eller placering i det sociale hierarki. På corsoen i en italiensk by vil man om aftenen genkende kustoden fra et museum, man har besøgt, men også direktøren for et rejsebureau. De bærer begge en urban, civiliseret påklædning, og man kan ikke, uden at kende de meget fine koder, umiddelbart placere dem socialt.

Urbanitet og byens nutidige udvikling

Offentligheden var tidligt knyttet til markedet, hvor privatproducenter udbød deres varer, uden at øvrigheden længere kunne bestemme priser og mængder. Ved disse markeder kunne der ligge såkaldte coffee houses, der selv udgav aviser. Markedets situation af spillende relationer var den tidligste form for offentlighed. I dag er de økonomiske processer temmelig uigennemskuelige, præget af store finansinstitutioner, internationale mærkevareproducenter, globale transaktioner og magtkoncentrationer, kædevarehuse etc. Tilsvarende er en god del af mediebranchen forvandlet fra offentligheder frembragt gennem en rig underskov af aviser til kapitalstærke elektroniske mediekoncerner med betydelig magt over den offentlige meningsdannelse. Men i den idealtypiske konstruktion af byen og offentligheden forestiller vi os stadig

markedsituationen med dens ”ufuldstændige integration” af aktører og handlende med private friheder og spillerum som grundmatricen. På det individuelle plan taler vi imidlertid i forlængelse heraf om urbanitet som et ideal for habitus og adfærd hos civiliserede mennesker i moderne tid.

Kompetencer og lystbesættelse af byens rum

Det urbane menneske har kompetencer, der strækker sig fra hurtigt at finde rundt i undergrundsbaner til at tjekke caféer ud for bekendte eller bestille billetter til koncerter, biografteatre og teatre, viljen til stadighed at møde og tackle det ukendte. Det urbane menneske kan læse byens skov af tegn og typer, vise anstand og improvisere under møder eller situationer med friktion, lave morsomme bemærkninger som små pirouetter på en tallerken. Undertiden kører det bare, man har et run.

Endelig belønnes man i kraft af sin orienteringsevne og overskud med en evne til stoppe op og glæde sig over sin by. Byboen har en indre kognitiv skematik for typologien af rum han passerer, han kan identificere en stor variation af rumdannelser, ikke kun fordi han kender sin by, men fordi han har udviklet et særligt stort repertoire i forhold til at identificere de bymæssige omgivelser og morfologier, en større kapacitet for mønstergenkendelse.

Byens rum vil imidlertid for alle parter virke ubehagelige, hvis de består af et grænseløst rod. Byens offentlige rum må gerne være komplekse, men ikke forbløde i alle retninger, de skal være tilstrækkelig intelligible til, at man har lyst til at udforske dem og være tilstede i dem. De skal indeholde træk, der udfordrer tanken, bygningsmæssige og spatiale belønninger. Heriblandt besidde byarkitektoniske egenskaber, hvor man undertiden kan opleve sig libidinøst besætte rummet og udsigten, det være sig i København på Østerport Station, foran en løjerlig tidslomme af en butik på Vesterbro, på Højbro Plads stående i parallaksen med et blik mod Slotsholmen og et andet op ad Strøget, i en ankomsthale til en bank, under kørsel på

stormagasinet rulletrappe, på motorcykel forbi Bellevue og Bellavista, eller i bil på strækninger ved havnen frem mod Knippelsbro eller en efterårsdag på Frederiksberg Allé, henholdsvis en aften med snefog i Nyhavn osv. Øjeblikke af stille fornøjelse vi kan kalde urbane epifanier. Den lejlighedsvist libidinøse besættelse af det offentlige rum er afgørende for at bymennesket får opladt sine mentale depoter. Hvis den bymæssige kontekst, som følge af martrende biltrafik, forurenede luft eller discount-byggeri præget af vandalisme, afviser sådanne oplevelser, kastes den enkelte tilbage i sig selv og går i indre emigration. Det urbane menneskes følelse af overskud og evne til at tage del i byens skuespil, at repræsentere sig selv og spille sin civiliserede rolle, afhænger således af en flerhed af prekære balancer.

Brugen af det offentlige rum afhænger naturligvis af om man er barn, studerende, i den erhvervsaktive alder, indvandrer eller pensionist. Disse grupper har hver deres adfærdsmønstre og offentligheder, hvad man kan forvise sig om ved at iagttage livet på en italiensk plads, hvor forskellige mennesker og funktioner på en vital måde fletter sig ud og ind af hinanden. Det sammensatte og multifunktionelle i en given zone af byen er afgørende for en vellykket offentlighed. Et offentligt rum er kun rigt, hvis det byder på krydsende formål, interesser og foretagsomhed. Ensidige eller ”monokulturelle” rum virker tynde og fungerer ikke i videre dele af døgnets udstrækning. Hvorfor det alt andet lige vil være farligere at færdes der end i zoner, som har mange passanter med skiftende intentioner. Caféter, småpladser, bænke, avis kiosker, døgnbutikker, indgange til parker, pølsevogne, butikker med thai-mad og midlertidige boder har hver deres små offentligheder. Den multifunktionelle tæthed er et afgørende parameter for urbanitet og offentlighed. En række af disse mikro-offentligheder udvikler deres egen jargon, en egen kommunikativ tæthed og atmosfære. Den københavnske pølsevogn er et eksempel på en offentlighedscelle, der har sin opvakte, folkelige sprogbrug, kultiveret over tid. Vognen selv kendes undertiden som ”svineekspressen”, en pølse kan hedde ”en

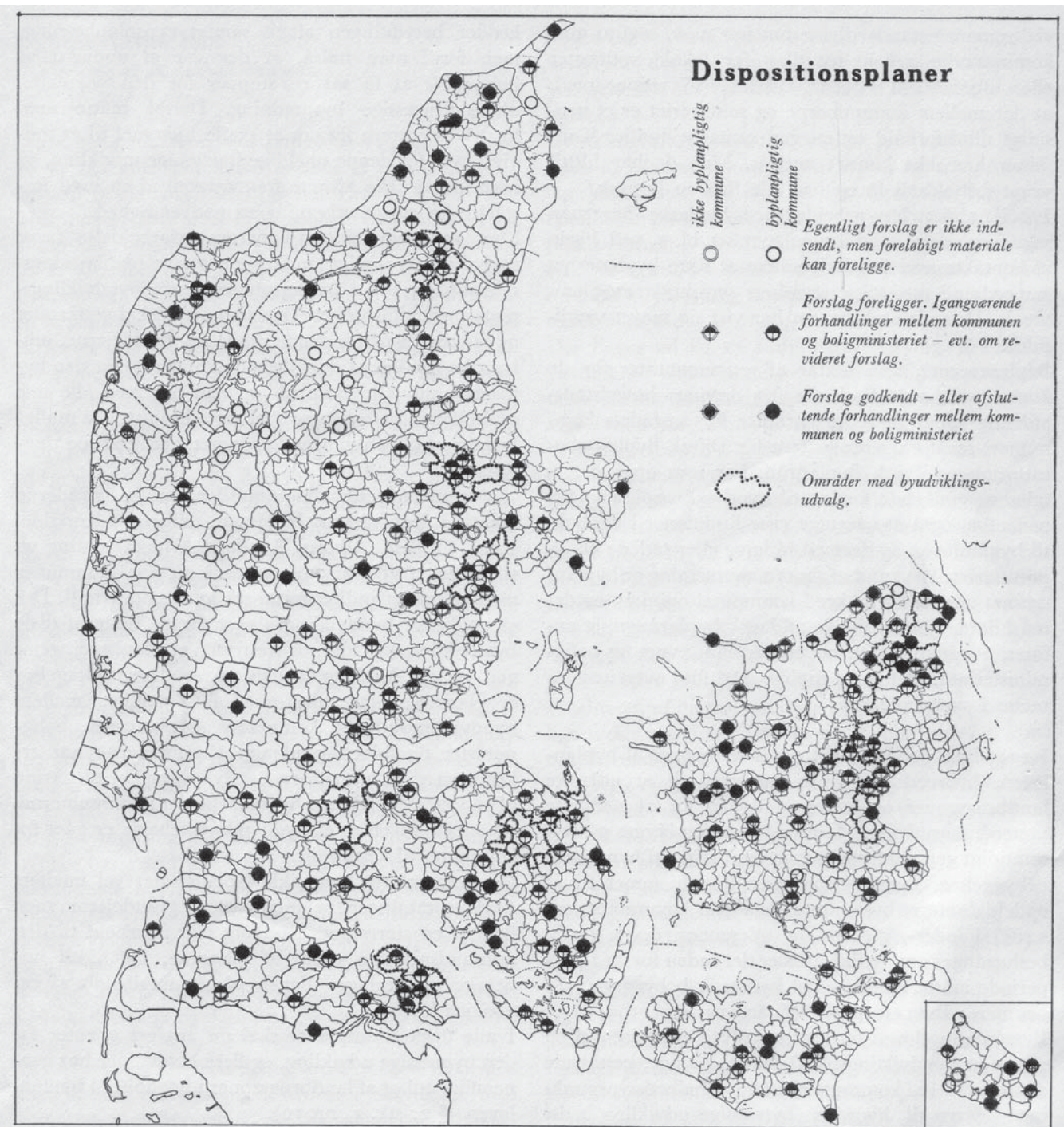
nissearm”, en ”Stalinpik”, en ”Otto Leisner med skinkevest”, en hot dog kan kaldes ”en ristet indianer i kano med slam og det hele”. Pølsevognens indehaver kan spørge om den skal være til højre eller venstre hånd, hvorpå kunden svarer: ”Tak, det spiller ingen rolle, den er til et barn”. Rige urbane offentligheder udvikler en række ordspil og særlige sproglige konventioner,

Multifunktionalitet, arkitektur og byens mikrobiologi

Arkitekturen kan som nævnt indledningsvist ikke løse alle problemer og mangler, det omhandlede samvirke af små og store trivial-kommunikationssteder er af vital betydning for byen: området omkring Danske Bank på Bremerholm i København er helt sterilt trods husenes variation, fordi området er monofunktionelt på linje med den zoneopdelte by. Dette til forskel fra en række andre områder i indre by med en beslægtet sammensætning af hustyper og beslægtede gadestrukturer (og som begynder straks efter ved Nikolai Plads), men som er præget af diversitet i funktioner og adfærd. Arkitekturen er således ikke helt og aldeles afgørende for, at der opstår offentlighed, den spiller imidlertid en vigtig rolle. Det er af betydning, at husene har en porøsitet, at der etableres en rapport mellem boligernes private indelukke og det eksteriøre rum. Det kan være i form af artikulerede indgangspartier til ejendomme, et intelligent modtagelsessystem, karnapfremspring, og opbrudte facader eller i form af porte til gårdrum som i Paris, Rom og Skt. Petersborg. Endvidere i form af atrier og spaciøse lobbies som i New York (hvor gårdrum ikke melder sig mod gaden) eller trapper, der spænder over gabet til kælderetagerne som i store dele af det centrale London. Ydermere i skikkelse af forhaver som i de københavnske Kartoffelrækkehuse, arkadegange som i Bologna, eller butikker i gadens plan, skulder ved skulder som små lystelte, der både er interiør og eksteriør, som i Venedig. Målet er at udvikle en rapport mellem huset og det offentlige rum. Vigtigt for frembringelsen af offentlighed er det ikke mindst, at overgangszonen mellem hus og by tillader tilstedeværelsen af forskellige mennesker med forskellige formål og adfærd.

Det vil her føre for vidt at gennemgå den rige variation af byhuse og bebyggelsesstrukturer, der beforder et offentlig liv – og som stærke økonomiske kræfter inden for detailhandel (storcentre) og trafikudvikling modarbejder. Ikke desto mindre er det af vigtighed, at den praktiserende arkitekt er opmærksom på formidlingen mellem huset og konteksten, således også hvilke udfordringer og tekniske muligheder en nutidig arkitektur stilles overfor.

Siden 1980'erne har der ikke blot fra almindelige mennesker, men også blandt arkitekter lydt en kritik af den monofunktionelle by le Corbusier og CIAM en periode advokerede for og hvor rumoplevelsen var ekstremt underlagt en skematisk formålstænkning.



Dispositionsplaner og byudviklingsudvalg. Oversigtskort udarbejdet på grundlag af igangværende statusarbejde hos Boligministeriets kommitterede i byplansager (oktober-november 1958). På grund af de mange særlige forhold i forbindelse med den storkøbenhavnske byplanlægning indeholder kortet ikke oplysninger om København og Frederiksberg kommuner og om kommunerne i Københavns amtsrådsreds. Foruden landets ca. 250 byplanpligtige kommuner arbejder ca. 60 kommuner med dispositionsplaner. Der er nedsat 11 byudviklingsudvalg og ca. 30 samordningsudvalg. Mål 1:2 mill.

“Byplanstatus 1958. I anledning af et dobbeltjubilæum” af Vagn Rud Nielsen, *Byplan nr.5*, 1958. Det dobbelte jubilæum skyldtes, at det var 20 år siden Byplanloven trådte i kraft, samt at det var 10. årgang af *Byplan*. Artiklen er omtalt under afsnittet: “Kampen om bykerne”.

Byplankonsulentens rolle

Af Elith Juul Møller

Hvad er egentlig en konsulent? Leksikon'et siger ganske kort *sagkyndig rådgiver*, og det er vel ikke helt skævt.

De gule Sider indeholder i dag 2.411 konsulenter af alle slags, lige fra adfærdspsykologer til åndemanere. For 50 år siden eksisterede rubrikken slet ikke. Dengang kendte man kun landbrugskonsulenter o.l. – og så var der altså en lille flok byplankonsulenter. Vi var sjældne fugle og befandt os i et nyt fagområde, der var født af lovgivningen. Det prægede vores rolle: Vi var pionerer og skulle så at sige opfinde konsulentbegrebet undervejs i arbejdet.

Min vej til konsulentverdenen gik gennem Skaarup & Jespersen, hvor jeg begyndte allerede som studerende. Her mødte jeg Ib Andersen, og vi begyndte at lave konkurrenceforslag, som gav en del 2. præmier. I 1963 blev jeg sendt til Århus som leder af egnsplanlægningen, men Ib og jeg fortsatte med konkurrencerne og fik i 1964 1. præmie med et forslag til en stor ny bydel i Skanderborg. Dermed var vores egen tegnestue født.

Byplankonsulenternes rolle i 1960'erne og 1970'erne var et vidt begreb. Det vil jeg vise ved at se på en række typiske sager og indkredse, hvilken rolle konsulenten havde. Jeg vil ikke sige så meget om de konkrete sager. Det kommer i de efterfølgende foredrag.

Jeg vil begynde med at sætte et skel omkring 1970. Der var nemlig stor forskel på de to årtier før og efter kommunalreformen og planlovreformen.

1960'erne – mange kommuner og få planer

I 1960 fandtes i alt 1.388 store og små kommuner. De mindste var *meget* små, havde omkr. 200 indbyggere, men skulle i princippet løse samme opgaver som Århus og København. Det var kun kommuner med et bysamfund på

over 1.000 indb., der havde byplanpligt, men en del flere kommuner gik frivilligt i gang med at planlægge.

Mine tidligste erfaringer som konsulent fik jeg gennem to store opgaver, Egnspan for Århuseggen og det nye byområde Skanderborg Øst.

Arbejdet med Århus-planen løb fra 1963 til 1966. Vi skulle lave en samlet byvækstplan for 21 kommuner, og opgaven var lagt i hænderne på det private firma *Sven Allan Jensen, Skaarup & Jespersen*, fordi de mindre kommuner omkring Århus ønskede en neutral konsulent. Et tidligere egnsplanarbejde havde Århus Kommune stået for, men den model var de små kommuner ikke glade for.

Nogle af kommunerne havde dispositionsplaner af vekslende standard, medens andre stod på bar bund. Vi blev hurtigt klar over, at visse landinspektører leverede »gratis« dispositionsplaner efter princippet: »Hvad kan kloakeres?« Det blev til byområde, og derefter indtegnedes et vejnet. Dermed havde man en dispositionsplan – og landinspektøren tjente honoraret hjem på alle de udstykninger, der skulle laves i det »planlagte« område.

Der var ingen synderlig lovhjemmel til egnsplanlægningen. Det forslag til lands- og regionplanlov, vi havde regnet med at støtte os på, faldt med et brag ved jordlovsafstemningen i 1963. Derfor blev egnsplanlægningen i stedet til et tidligt eksempel på forhandlingsplanlægning, hvor vi med alle mulige midler søgte at skabe en sammenhæng i planlægningen i de 21 kommuner.

Konsulentens rolle var for det første at være *mediator*, ikke ulig den forligsmetode, der i nyere tid har vundet indpas i den juridiske verden. For det andet var rollen at være *pædagog*. Som neutrale konsulenter havde vi nok større frihed end de offentligt ansatte kolleger, og den frihed benyttede vi til at gøre egnsplanen til lidt af en lærebog, som også gav en række gode råd til den kommunale planlægning. Vi

hjælp endda nogle af de helt små kommuner med uformelle planskitser, så de havde lidt at begynde med i deres egen planlægning.

Den anden store opgave fra denne tid var Skanderborg Øst fra 1964. Her skulle vi lave en helt ny by til omkr. 10.000 indbyggere, og arbejdet strakte sig over en lang årrække. Vi kom helt ned i detaljen ved gennemarbejdningen af de mange enkeltkvarterer. Konsulentens rolle var her *den klassiske arkitektrolle*, hvor vi – dvs. især Ib – var ledere af hele det store projekt. Vi mærkede tydeligt, at vi nød en særlig prestige som konkurrencevindere.

De tidlige dispositionsplaner skulle godkendes af ministeriet (med den kommitterede som sekretariat). Vi lavede bl.a. planer for Haslev og Bogense og fægtede os frem på grundlag af lærdommen fra Akademiet. Arne Gaardmands »Vejledning i dispositionsplanarbejde« kom først i 1966. I disse planer lagde vi især vægt på byens form og funktion: Byarkitekturen og byens måde at fungere på. De første dispositionsplaner blev til velskrevne bøger om den gode by i fortid, nutid og fremtid, men de var nok lidt upræcise som styringsredskaber. Vores rolle var at være *inspirator* – at pege på byens kvaliteter og muligheder, og vi var typisk *underleverandører* til stadsingeniøren. Som konsulenter var vi respekterede omtrent som den klassiske, alvidende huslæge: En udvalgsformand kaldte os altid for »eksperterne«, og en plan blev betragtet som noget godt, der »skabte udvikling«. Som det ofte lød i de små kommuner landet over: »Vi må have noget industri!«

Men der var stor forskel på kulturen fra sted til sted. Det var ganske dækkende, da der engang var en notits i en lokal avis: »Den nye dispensationsplan er nu vedtaget!« Og så landede planen i kommuneingeniørens reol og blev hurtigt glemt. Det var heldigvis ikke en af vores kommuner.

De tidlige byplanvedtægter skulle også godkendes. Standard-byplanvedtægten fra 1967 var et nyttigt redskab. Den indeholdt grydeklare tekster lige til at sammenstille til et færdigt

regelsæt. Her var vores rolle i begyndelsen vel nærmest at være *vinkelskrivere*, for vi havde intet lært om lovgivningen under studiet. Det var praktisk at bo i nærheden af Holbergsgade, for vi brugte den kommitterede som stileretter. Så kunne vi regne med, at den færdige plan blev godkendt. Det blev hurtigt en tradition, at Poul Schouboe og jeg på skift havde bajere med i tasken, når et nyt tekstudkast skulle kigges igennem.

Fra 1960'erne til 1970'erne: Demokratiske eksperimenter

Flere kommuner tog forskud på den offentlighedsprocedure, der skulle komme med de nye planlove. I Vissenbjerg drev man bogstavelig talt kommunen som en studiekreds, da den nye dispositionsplan kom til verden, og ved borgermøderne lod man konsulenten køre løbet. Byrådet blandede sig først, når man havde hørt befolkningen – og man tog det alvorligt. Andre steder udviklede borgermøderne sig derimod til felttog mod borgmesteren. Konsulentens rolle var meget forskellig i disse situationer, nogle steder var man *folkeoplyser*, andre steder *boksebold*. Nogle møder fik karakter af gammeldags vælgermøder, hvor det gjaldt om at være rask med replikken.

1970'erne – store kommuner og voldsom aktivitet

Med kommunalreformen faldt antallet af kommuner til 271, og med de nye planlove fik vi en langt mere bredspektret samfundsplanlægning – og regelstyring; lovgivningen kom nu for alvor ind på tegnebordet. Hvad blev konsulenternes rolle: Var vi stadig *bybyggere*, eller blev vi *regelfabrikanter* og *funktionsteknikere*?

Da kommunerne blev større, fik de selv ansat planlæggere og kunne nu klare de traditionelle opgaver uden hjælp udefra. De fleste konsulenter specialiserede sig derfor og opdyrkede felter som fx byfornyelse, centerplanlægning eller trafiksanering.

Fra nogle kommuner fik man især de besværlige sager, der krævede specialviden, eller man blev lovfortolker. Tidligere havde den kommitterede udfoldet en pædagogisk virksomhed ved besøg

ude i kommunerne, og den funktion overgik nu til konsulenterne. Her blev konsulentens rolle at være *sagkyndig rådgiver*, som der stod i leksikon'et. Af og til blev man også benyttet som kommunens *ambassadør* over for et pedantisk amt, der blandede sig rigelig meget i kommunens dispositioner.

Mere ydmygt kunne konsulenten også føle, at han sad parat som reservekapacitet, der skulle kunne rykke ud, når som helst en kommune kom i mandskabsnød. Konsulentrollen kan her bedst betegnes som *daglejer*.

Og så var der enkelte konsulenter, der blev *samlebåndsfabrikanter*. Engang gennemgik jeg en lang række kommunale regionplanoplæg, dvs. de kommunale »ønskesedler« til den forestående regionplanlægning. Det viste sig, at en større samling kommuner ikke alene havde samme konsulent, men også havde nøjagtig de samme ønsker til regionplanlægningen – formuleret med samme stavfejl og fejl i tabellerne i alle oplæggene, som var komplet identiske.

Men konsulenterne betjente jo ikke kun kommunerne. Der var også opgaver for diverse ministerier og styrelser, en blandet landhandel som fx udbygningsplaner for universiteter og læreanstalter.

Af og til drejede det sig om politisk vanskelige sager, som fx da vi skulle undersøge, om det ville være planlægningsmæssigt forsvarligt at placere et universitet på Vestamager. Den rapport, vi lavede – med Jørgen Birkedal som sagsleder – fik hurtigt navnet *Såfremt-Rapporten*, fordi vi opregnede alle de nødvendige forudsætninger, fx om tilstrækkelig trafikkapacitet, der skulle opfyldes. Det blev de vist ikke, men Amager-universitetet blev som bekendt bygget alligevel. Konsulentens rolle: *Hofnar?* – den, der sagde det, der *skulle* siges – så ministeriet selv blev fri for det?

Vanskeligt kunne det også være, når man skulle hjælpe et ministerium med vejledninger, retningslinier og andre former for udviklingsarbejder. Vanskeligheden bestod typisk i, at man ikke kunne få et klart program

fra klienten, fordi der var stærkt modstridende interesser hos de forskellige styrelser og kontorer, der mere eller mindre åbenlyst spændte ben for hinanden og for opgavens løsning. Her kan konsulentens rolle bedst betegnes som *blind førerhund*.

Hertil kom en lang række andre roller. Konsulenten optrådte som *forfatter, taleskriver, illustratør, dommer, nævnsmedlem, bestyrelses- og udvalgsmedlem* og meget andet for slet ikke at tale om de besværlige roller som *arbejdsgiver, virksomhedsleder, økonomichef*...

Til slut et forsøg på et overblik: Hvem arbejdede vi egentlig for? Byrådet eller befolkningen? Man blev altid lidt betænkelig, når der i et udvalgs møde blev talt om »dem derude«. Det antydede, at borgerne blev opfattet som en modpart.

Konsulentrollen rejste i det hele taget en række samvittighedsspørgsmål, som man altid måtte være vågen over for:

Solgte vi klientens budskab?

Blev vi identificeret med den ene side af byrådet?

Satte vi kommuneingeniøren i skygge? Ofte

lyttede et byråd mere til den udefra kommende »ekspert« end til deres egen mand – det var den gamle historie om profeten og fædrelandet.

Blev man regel- og detaljeadministrator for højere myndigheder i stedet for at være *byplanlægger*?

Blev *planerne* bedre af alt flueknepperiet?

Løb man ind i habilitetsproblemer, fx hvor kommunen henviste en privat developer til

kommunens egen konsulent, når bygherren skulle levere lokalplanen?

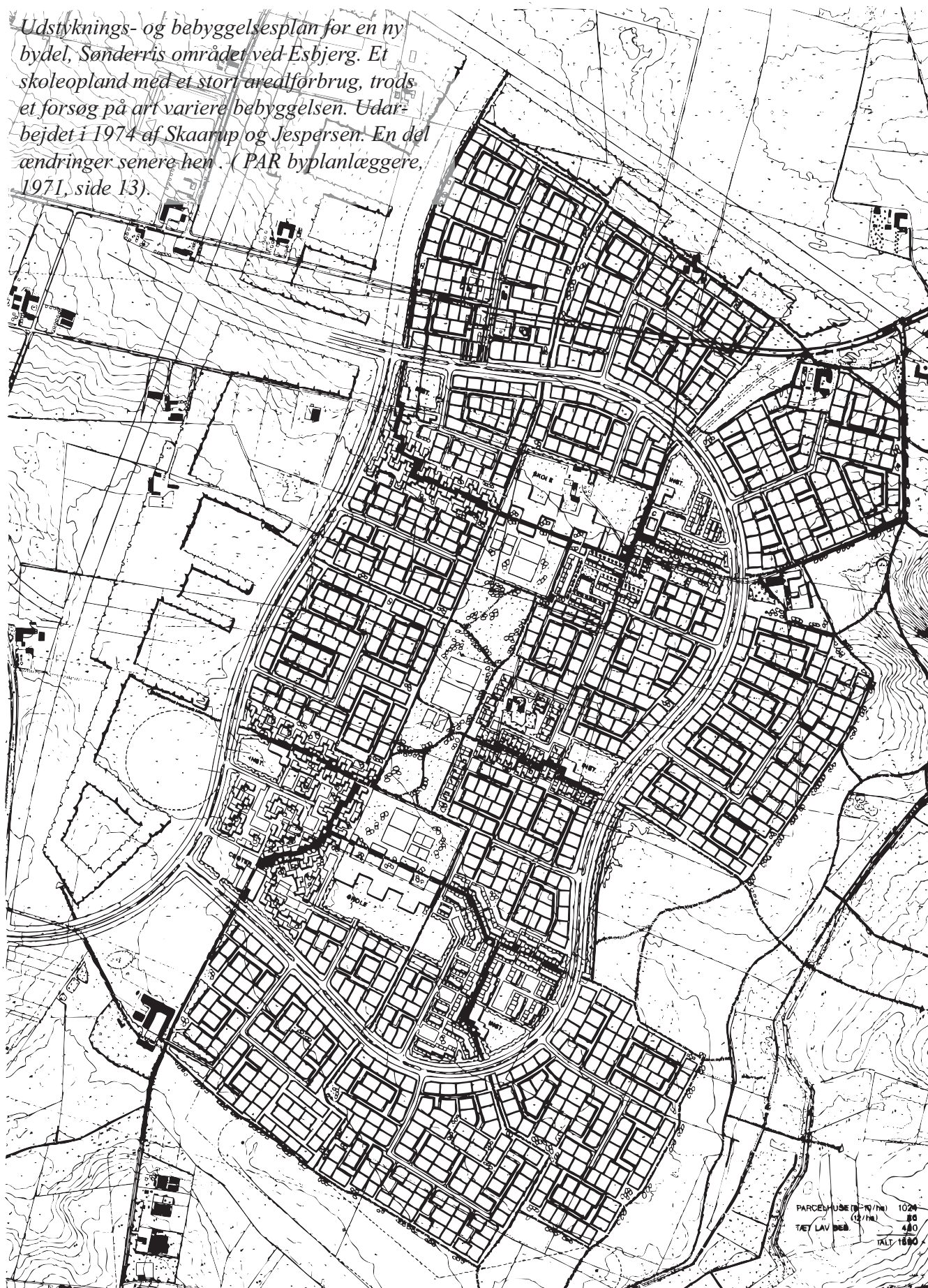
Ét samvittighedsspørgsmål undgik vi dog helt.

Vi gik i en stor bue uden om spekulanter o.l., der skulle have konsulenten til at legitimere et dårligt projekt.

For os var 1960'erne og 1970'erne *Optimismens år*, som jeg benævnte en lille erindringsbog, jeg skrev for nogle år siden. Vi var måske lidt naive: Vi troede på *Den gode by*.

Men det gjorde alle de talentfulde folk, der byggede ghettoerne også!

Udstyknings- og bebyggelsesplan for en ny bydel, Sønderris området ved Esbjerg. Et skoleopland med et stort arealforbrug, trods et forsøg på at variere bebyggelsen. Udarbejdet i 1974 af Skaarup og Jespersen. En del ændringer senere hen. (PAR byplanlæggere, 1971, side 13)



Byplankonsulenternes opgaver: Dispositionsplaner og forstædernes ekspansion

Af Peder Boas Jensen

Sidste års byplanhistoriske seminar sluttede med en begavet, næste poetisk gennemgang af planen for Carlsberg. Det er en plan for en ny bydel, der i højde og drøjde er tilpasset det omgivende Vesterbro og Frederiksberg, med "højhuse" i form af elegante kampaniler, der matcher spirene på kirkerne i det gamle København, og med et net af bymæssige torve og gader, der spejler kældergangene under det gamle bryggeri.

Det er en af de mest aktuelle og fremadrettede planer i hovedstaden og en plan, der velfortjent vandt prisen som verdens bedste for et par år siden. Men nu skruer vi tiden 50 år tilbage til en helt anden planlægning som svar på helt andre udfordringer.

De første dispositionsplaner.

Dispositionsplanerne for Nakskov i 1958 (Anne Marie Rubin, side 46) og for Aabenraa i 1962 (Peter Bredsdorffs tegnestue, side 18) er planer med andet indhold og anden form. Det er planer præget af funktionalismens ungdom. Det er planer for en opdeling af byen efter anvendelse til boliger, erhverv og institutioner mm. Og det er planer for en bedre tilgængelighed, især tilgængeligheden for biler til bymidten som det eneste center af betydning.

Og det er planer, som dengang var blandt de mest omtalte, og som blev studeret i detaljen for det tilfælde, at man selv som byplankonsulent skulle blive involveret i arbejdet med at producere dispositionsplaner. Alligevel er der andre. Nakskov og Aabenraa er ikke engang blandt de allerførste.

Edmund Hansen laver f. eks. dispositionsplan for Holbæk i 1940'erne, og også om ikke dispositionsplaner så mindre omfattende

planarbejder i andre af de omgivende kommuner i daværende Holbæk amt. Og Steen Eiler Rasmussen laver samtidig dispositionsplan for Hørsholm kommune.

Disse tidlige dispositionsplaner rummer også (så vidt jeg husker dem) elementer af mere formel, æstetisk karakter, lidt à la Bedre Byggeskik fra begyndelsen af 1900-tallet. Man foreslår ensartede materialer, ensartede taghældninger, samme gesimshøjder osv.

Og i Hørsholm dispositionsplan foreslår Steen Eiler Rasmussen (igen så vidt jeg husker), at fremtidig byudvikling skulle samles omkring 3 (eller 4) indbyrdes adskilte småbyer: Hørsholm ved slottet, ridebanen og hovedgaden; Rungsted med patriciervillaer ned til Øresund; Usserød landsby mod nordvest; (og måske Vallerød landsby mod nordøst).

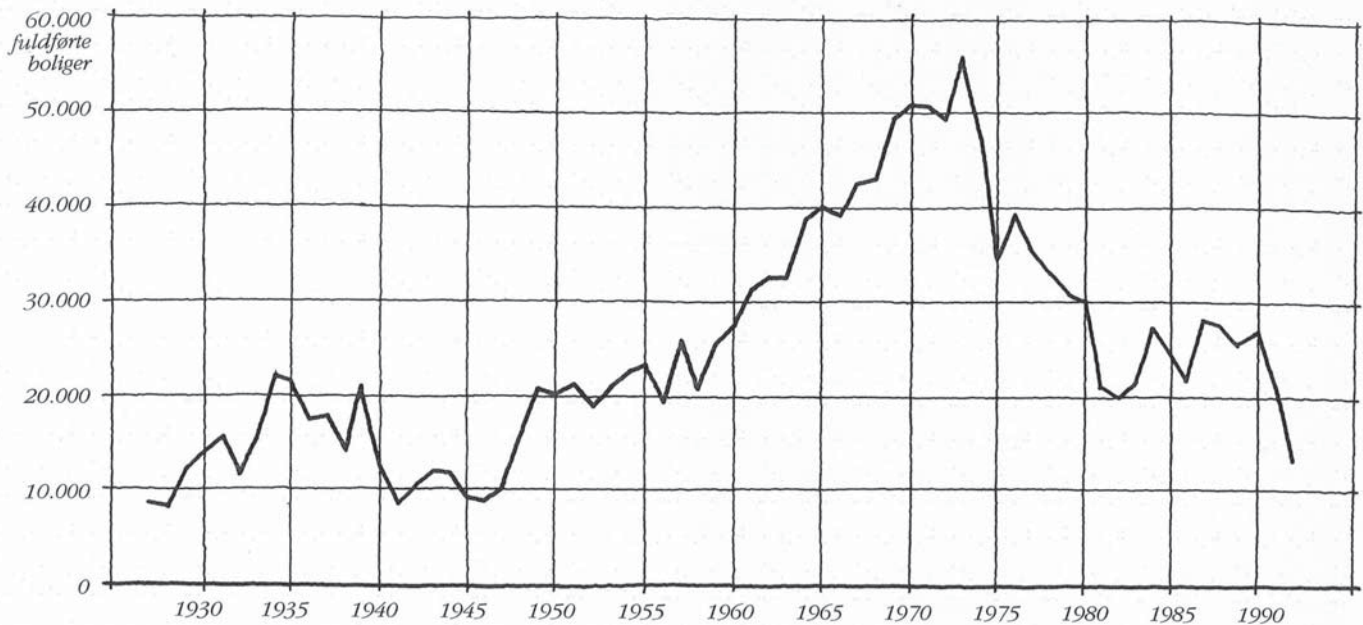
Det var ikke kun planlægning for den velfungerende by, men for små velafgrænsede, smukke byer i det store smukke landskab. Det var da også en plan, som hurtigt blev løbet over ende, da udviklingen rigtig satte ind nogle år senere.

1960'ernes hæsblesende kehraus.

Så kom udfordringerne efter 1940'ernes og 50'ernes knapheds-samfund (Arne Gaardmands navn for efterkrigstiden). Der bliver årligt bygget stadig flere boliger, midt i 1970'erne helt op til så meget som 50.000.

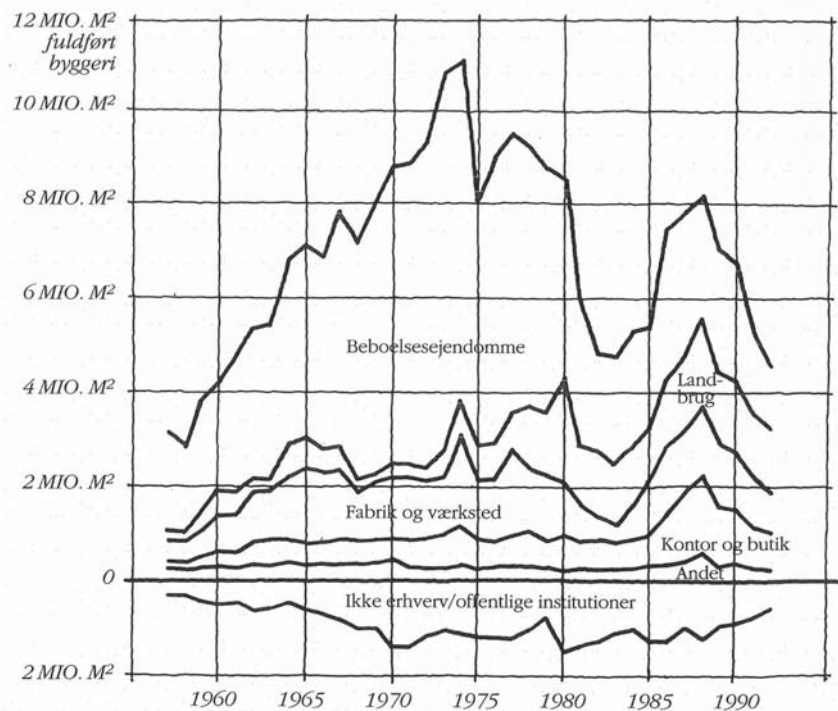
Det har to årsager: 1. At der flytter flere og flere folk til byerne: 2. At den samme mængde mennesker efterspørger flere boliger. Det sidste skyldtes husstandsspaltning, kaldte vi det (omend jeg ved en enkelt lejlighed i et kommunalbestyrelsesmøde blev heftigt modsagt: Husstandsspaltning! Det kender vi ikke noget til her i kommunen).

Men altså, den gennemsnitlige husstandsstørrelse falder fra godt 3 til 2.5, senere og i enkelte bydele endda mere. Det betyder (med risiko for at være overpædagogisk), at hvor 100 ind-



1960'ERNES VILDE KEHRAUS
Byggeriets omfang og art har altid påvirket byplanlægningen i Danmark. Ideologier, meninger, arbejdsformer og konkrete forslag har fulgt i hælene på antallet af fuldførte boliger; i begyndelsen af 1970'erne ca. 50.000 årligt.

Til højre nederst er vist udviklingen i den totale mængde af byggeri. Efter midten af 1970'erne går byggeriet i stå. Fra midten af 1980'erne kommer der mere gang i erhvervsbyggeriet.



byggere tidligere kunne nøjes med 30 boliger, så ville de samme 100 i fremtiden efterspørge 40 boliger eller 30 % flere.

Og vi forbruger også af andre grunde mere byareal pr. snude. En figur fra Fingerplanen 1947 viser 3 storbyer fra dengang, Peking, København og Los Angeles med samme indbyggertal, ca. 1.5 millioner, men med vidt forskellig udstrækning: Det lille Peking med fodgængertrafik, det mellemstore København med kollektiv trafik og det kæmpestore Los Angeles med 1 bil pr. 2.5 indbyggere.

Der sker "urban sprawl" eller byspredning på dansk. Folk flytter ud i den mindre tætte forstad. Ikke mindst parcelhuset trækker. Den spredte by, parcelhuset bliver en mulighed med bilismen som forudsætning, ligesom omvendt bosætning i den spredte by eller parcelhuset forudsætter brug af bilen.

Egnsplanlægning og byplankonsulenterne. Udfordringerne var: 1. At skaffe folk tag over hovedet (politisk talte man om bolignød eller blandt de mere moderate om boligmangel) og

også at skaffe plads til et blomstrende erhvervs-
 liv: 2. At sætte grænser for byspredningen, som
 det f. eks. skete med Fingerplanen: 3. At fortætte
 byen, tæt/lav kommer på mode blandt arkitekter;
 og: 4. Under indtryk af bilismen at arbejde for
 helt andre by- og trafikstrukturer.

At bekæmpe byspredningen var ikke mindst
 en udfordring for egnsplanerne og de såkaldte
 byudviklingsplaner. Det skete f. eks. med
 Århus Egnspan fra 1966, en plan udarbejdet
 i samarbejde mellem Sven Allan Jensen og
 Skaarup & Jespersen med E. Juul Møller som
 sekretariatschef. Det er planlægning i kølvandet
 på Fingerplanen og 1. etapeplanen fra 1962
 for Storkøbenhavn. Det er planlægning, hvor
 man forsøger at sætte rammer for byvæksten,
 rammer der mest muligt modsvarer, hvad
 der kunne rumme den "naturlige udvikling".

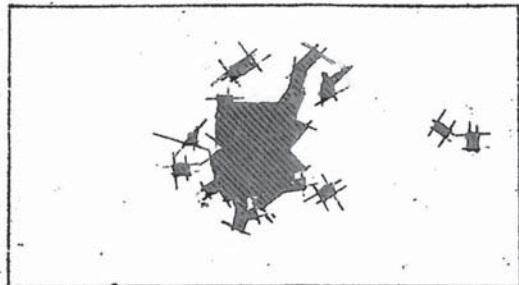
Og så er det planlægning, hvor man som i
 tilfældet 1. etapeplanen for Storkøbenhavn
 med en flercenterstruktur vil beskytte Århus'
 gamle bymidte mod alt for kirurgiske indgreb,
 kontorisering og bilisme.

Man kan også nævne regionplanen fra
 Nordjylland, som blev udarbejdet 1963 under
 medvirken fra Peter Bredsdorffs tegnestue
 og et "mere privat" forslag for Vestsjælland
 udarbejdet af Thomassen og Lyager. Men ellers
 har byplankonsulenterne kun i begrænset omfang
 medvirket i denne mere overordnede form for
 planlægning.

TRAFIK OG BYAREALFORBRUG

*Tre tegninger fra Fingerplanen: Tre byer, Pe-
 king, København og Los Angeles med lige mange
 indbyggere, hver med 1,5 mio. lige efter anden
 verdenskrig, med forskellige trafiksystemer og
 vidt forskelligt arealforbrug.*

**3 BYER MED 1½ MILL. INDBYGGERE
 alle i Maal 1:1.000.000**



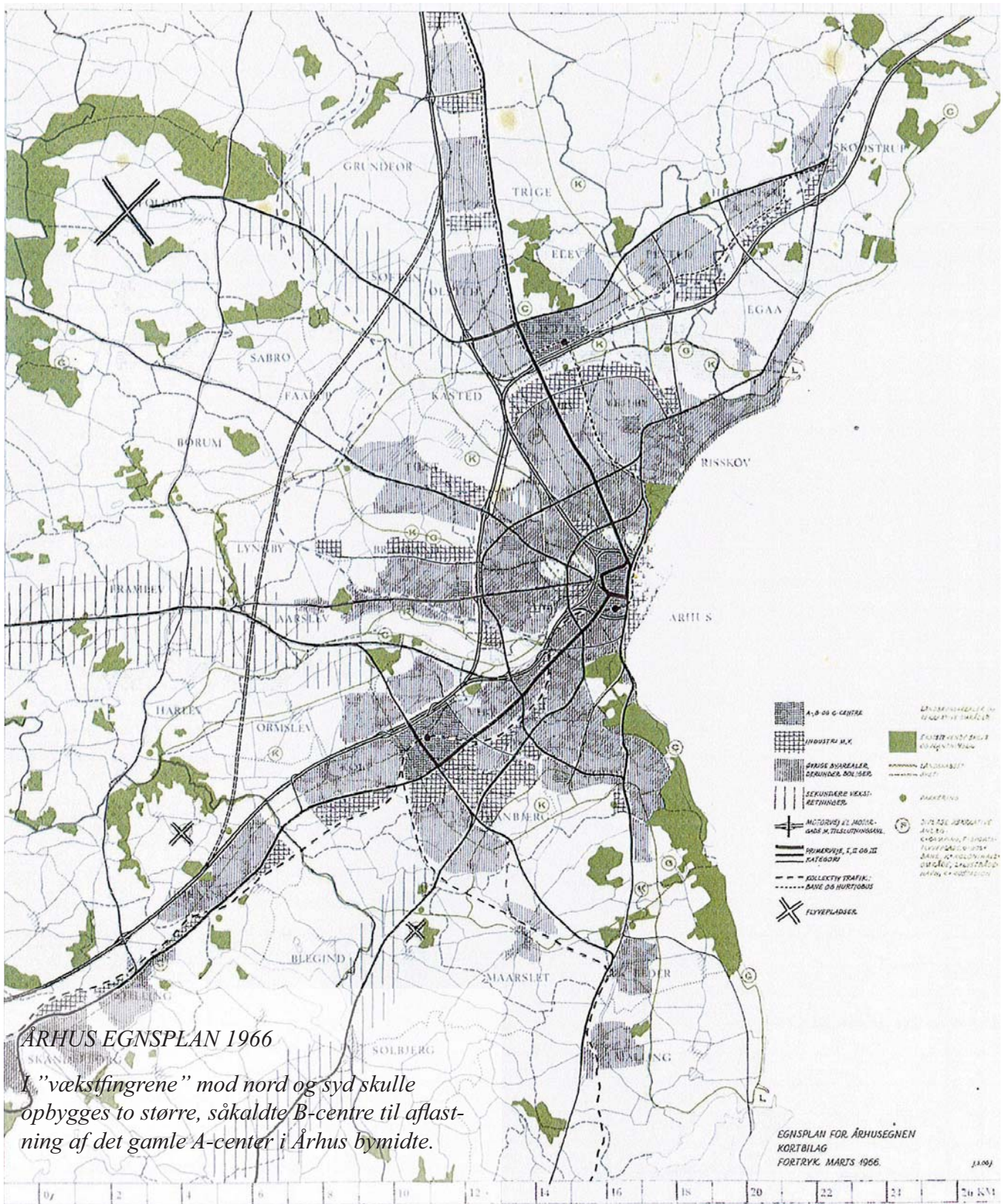
Peking, primitive Trafikmidler



**København (iflg. Skitseforslaget)
 overvejende kolektiv Trafik**



Los Angeles, 1 Bil pr. 2,5 Indb.



Jordlovene faldt, men

Stavdiagrammet (s. 36) tegner et forenklet billede af aktiviteterne hos en enkelt af byplantegnesterne i 1960'erne og 70'erne. Det samme billede hos andre af byplantegnesterne dengang kan meget vel tage sig anderledes ud.

Alligevel, tror jeg, får vi fortalt en historie, som er nogenlunde gældende for de fleste.

Midt i det hele, i 1963, blev jordlovene, som også var ny og bedre planlægningslove, sendt

til folkeafstemning, hvor de faldt med et brag. Det gav anledning til ikke så lidt tristesse og stilstand i de offentlige planlægningskontorer og blandt dem, som man siden vel ville have kaldt planlægningens røde lejesvende. Men byplankonsulenterne havde paradoksalt nok gode tider. De formerede sig, blev flere og flere tegnestuer, og tegnestuerne blev større og større.

Opgaverne væltede ind, især lige omkring kommunalreformen i 1970. Der bliver pludselig udarbejdet ganske mange dispositionsplaner. I kommunerne var man formentlig interesserede i både før og efter en kommunesammenlægning at registrere, hvad der rørte sig hos de naboer, man blev sammenlagt med.

Samtidig var dispositionsplanen som type under stadig udvikling. Beboerdeltagelse blev et must og metoderne stadig mere raffinerede. Planerne selv blev også stadig mere raffinerede med befolkningsprognoser, analyser af boligmassens sammensætning, overvejelser over erhvervstrukturen, centerstrukturen, den sociale infrastruktur og trafikken mm.

(Se også Byplanhistorisk Note 58 af Vibeke Dalgas om samtlige dispositions- og kommuneplaner i Hillerød fra 1950'erne og til dato).

Nyt om udstyknings- og bebyggelsesplaner.

Nu et spring ned i skala, fra egns- og dispositionsplaner ned til udstyknings- og bebyggelsesplaner i forstæderne.

1. præmien i Humlebækkonkurrencen (1961) er et godt eksempel på det samarbejde, som udspandt sig mellem byplankonsulenterne i 1960'erne og 70'erne. Den blev vundet i et samarbejde mellem Sven Allan Jensen, Skaarup & Jespersen og Anders Nyvig. Og medarbejderne, det var folk som f. eks. Ib Andersen, der senere dannede egen tegnestue i et samarbejde med E. Juul Møller.

Ikke et ondt ord om landinspektører. Jeg har stor respekt for landinspektører, men mener, at

byplanarkitekterne i disse år tilførte udstyknings- og bebyggelsesplanlægningen nye kvaliteter. Det var: Udstykningens og bebyggelsens bedre tilpasning til landskabet; bedre formede grunde med god solorientering; fortætning om muligt; og trafikdifferentiering.

Det sidste, trafikdifferentieringen, begyndte med opdagelsen af Radburnprincippet efter en lille by i USA, hvor man allerede før krigen havde planlagt for et adskilt vej- og stisystem. Systemet blev som bekendt siden yderligere bearbejdet med gader, veje og stier til forskellige formål, næsten ud i det rigide.

Første eksempel på et sådant vidt forgrenet system til trafikdifferentiering findes fremlagt i Generalplanen for Reykjavik fra 1967 udarbejdet af Peter Bredsdorffs tegnestue sammen med Anders Nyvig. Det blev senere "kopieret" til brug i de svenske vejregler, og senere igen til brug i de danske.

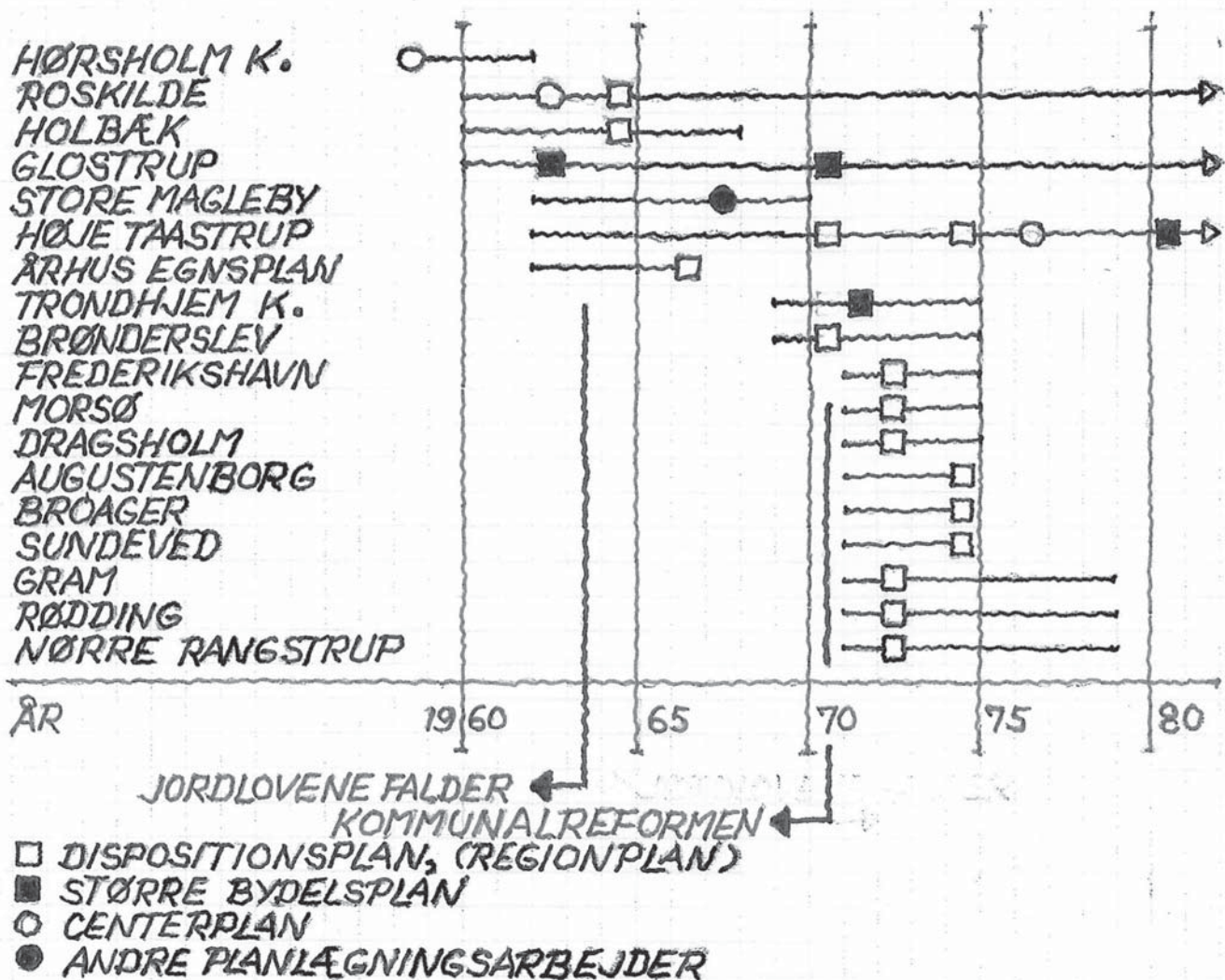
Eksemplerne er legio.

Der er ikke plads til her at yde byplankonsulenterne fuld retfærdighed og bringe et blot nogenlunde repræsentativt udvalg af de udstyknings- og bebyggelsesplaner, de har lagt navn til. Her blot nogle smagsprøver vist på billederne

En af de første udstykningsplaner, jeg selv var med i som ansat hos Skaarup & Jespersen, var planen for Frennegårdsparken 1962 i Hørsholm, i øvrigt sammen med førnævnte Ib Andersen. Det er et af de allerførste forsøg med individuel tæt/lav, eller altså parcelhuse på meget små grunde. Det er senere fulgt op af andre, f. eks. Dybbro & Haastrup, som det fremgår af deres lille bog "Parcelhuset som tæt/lav" for Statens Byggeforsknings Institut 1977. Og man kan undre sig over, at parcelhuset som tæt/lav ikke er en boligform, som har vundet større udbredelse.

I Selsvang, Hillerød 1965, eksperimenterer Vibeke Dalgas med grundformer som mere velegnede til typehuse end de traditionelle. I Hvorslev 1974 introducerer Møller & Wichmann

FORENKLET STAVDIAGRAM. KONSULENTENS AKTIVITETER 1960-80.



KONSULENTENS AKTIVITETER 1960-80

Forenklet stavdiagram, der viser udviklingen hos Skaarup & Jespersen, en udvikling som med mindre forskelle også går igen hos andre konsulenter.

et kvarter af jordbrugsparceller, dvs. meget store parceller, hvor beboerne også kan dyrke lidt beskeden landbrugsvirksomhed.

Dybbro & Haastrup er typisk optaget af bykvarterernes overordnede struktur, dvs. af byens fysiske form som ramme om dens mangfoldighed og liv. De arbejder med at åbne byen og at skabe fællesskaber.

Ib Andersen & E. Juul Møller er optaget af bykvarterernes placering i landskabet, både bebyggelsens, vejenes og stiernes og byggegrundenes detaljering, afgrænsning og form.

Alle, også Peter Bredsdorffs tegnestue, Sven Allan Jensen, Aabenraa-tegnestuen og Ole Svensson arbejdede vi med at tilføre forstæderne samme kvaliteter: Den veldefinerede grænse til landskabet, en form og struktur for liv og fællesskab, den velegnede byggegrund og beskyttelsen af det udendørs ophold, leg og de svage trafikanter.

Vi blev som hovedregel vel modtaget i kommunerne, og havde endda selv som meget unge som oftest direkte adgang til relevante politikere i kommunalbestyrelsen, de relevante udvalg og embedsmænd.

Byplanidéernes bagmænd.

Det var sejrherrene i 2. verdenskrig, amerikanernes og englændernes byplanprofeter og –projekter, der især interesserede efterkrigstidens dengang yngre byplankonsulenter.

Det var amerikaneren Lewis Mumford og hans idéer om byen som social enhed, der optog byplanarkitekterne (se også næste afsnit). Det var regionplanlægningen for Storlondon med Patrick Abercrombie, som blev ivrigt studeret, vel allerede i de mørklagte aftner under besættelsen. Og det var de engelske tidlige Garden Cities og senere New Towns, som vi læste om, og

PLAN FOR SKANDERBORG ØST, HØJVANGEN

Planen til højre dækker hele Højvangen og er fra 1. præmie besvarelsen i konkurrencen 1965. Planen herunder viser i udsnit den detaljerede planlægning for en bebyggelse, beplantning, veje, plads og stier, der følger sig efter landskabets former.



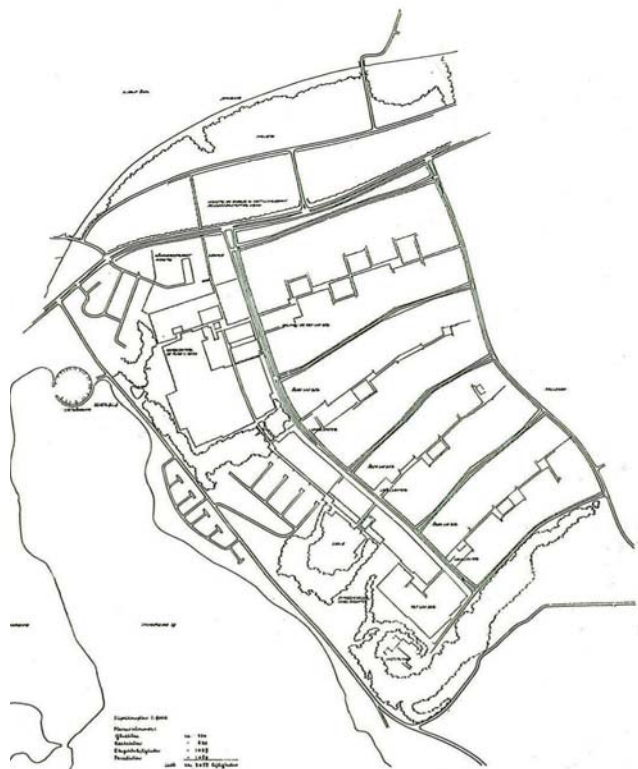
som vi besøgte alene, i ren faglig sammenhæng eller sammen med de kommunalpolitikere, vi arbejdede for.

Tysk og fransk planlægning med Camillo Sitte og Hausmann var de store forbilleder i 1800-tallet og i begyndelsen af 1900-tallet, men mere eller mindre ukendte for en ung byplanarkitekt i 1950'erne eller 60'erne.

Det tyske Bauhaus, blandt andre Mies van der Rohe og Gropius, kom først senere på mode blandt danske arkitektstuderende, og da som store amerikanske arkitekter flygtet fra de tyske nazister.

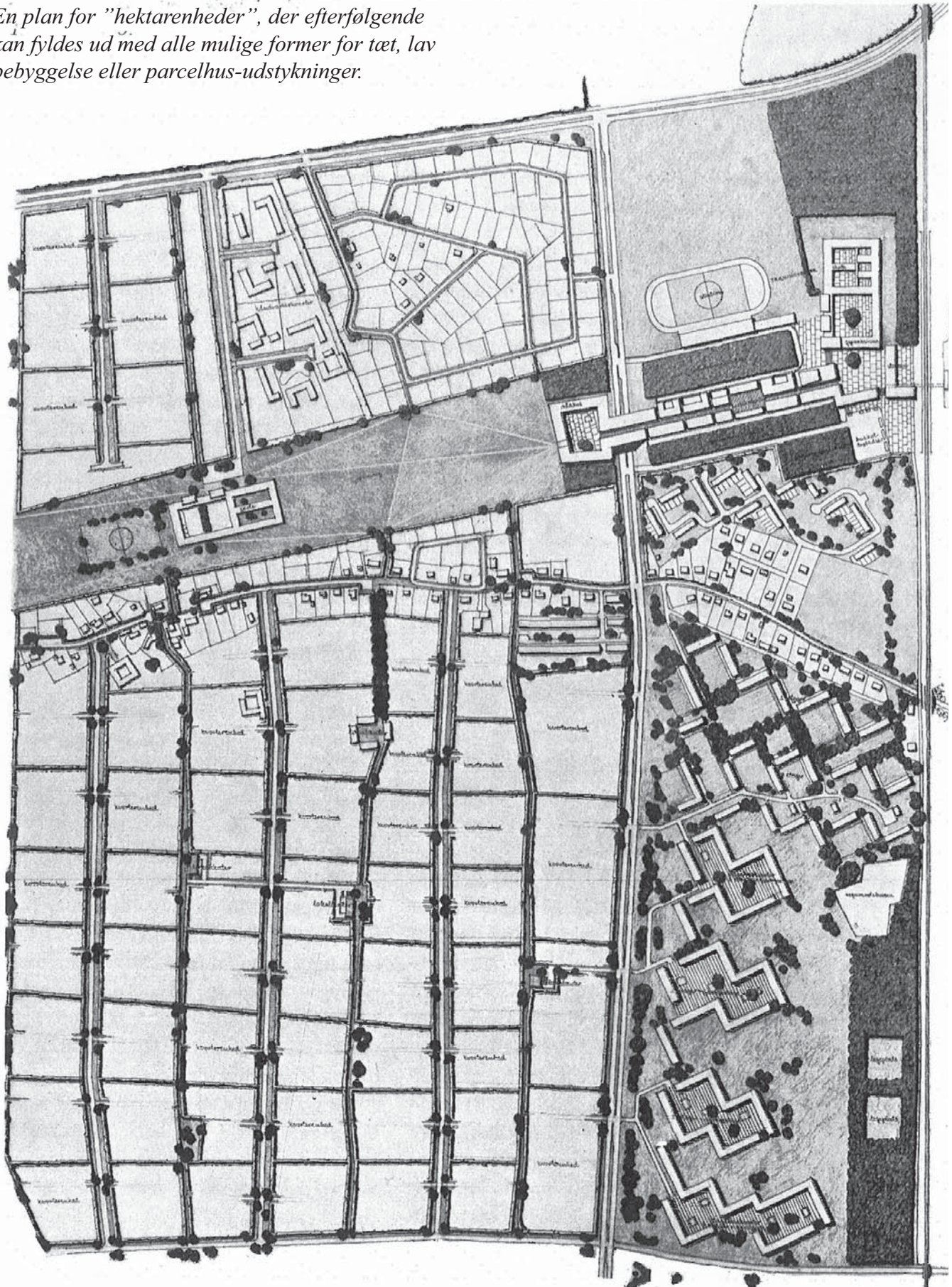
Franske (eller oprindeligt schweiziske) le Corbusier var kendt og højt respekteret som arkitekt. Men hans ”boligen som maskine”, eller som han ikke sagde men faktisk planlagde for, ”byen som maskine”, tiltalte måske ikke danske arkitekter. Boligen er mere end maskine, også f. eks. gerne et hjem.

Dagbladet Information har i efteråret 2010 kørt en mindre artikelserie om Tingbjerg, den anglofile Steen Eiler Rasmussens forstadsby planlagt i 1950'erne. Man husker endnu hans



HUMLEBÆKKONKURRENCEN 1961

En plan for "hektarenheder", der efterfølgende kan fyldes ud med alle mulige former for tæt, lav bebyggelse eller parcelhus-udstykninger.



forelæsninger dengang i Socialpolitisk Forening, hvordan man bygger by som social enhed. Og hvordan endte det så? ”Man ville skabe naboskab, men det endte som ghetto”.

Naboskab eller ghetto 1.

I Information den 20. oktober 2010 konkluderer Allan de Waal bl.a.:

”Hvad er det, der gør et boligområde til en såkaldt ghetto? Er det selve bebyggelsen? – eller er det de sociale omstændigheder?”

”Teoretisk set begyndte diskussionen i en vis forstand allerede 1948 på et byplanmøde i Århus, hvor den tyske emigrant og sociologiprofessor Th. Geiger gav danske planlæggere det glatte lag”.

”De lænede sig efter hans mening alt for meget og romantisk op ad amerikaneren Lewis Mumfords forestillinger om overskuelige neighbourhoods (altså naboskabsområder) som den ideelle løsning på storbyens og demokratiets efterkrigsproblemer. Med butikstorve og institutioner”.

”Th. Geiger påstod med sin tyske baggrund, at netop naboskabsbydelene ville blive grosteder for fascisme og reaktionær tankegang i et industrialiseret samfund, der havde storbyen som sit faktiske vilkår”.

Til slut følger Allan de Waals egen mening, som mange af os formentlig deler:

”På sin vis er diskussionen stadig åben. Gadeballade og territoriale krige på københavnske Nørrebro er ikke noget synderligt argument for, at storbyintegration

GULLESTRUP KONKURRENCEN I HERNING 1965.

1. præmie-projektet var fagligt set et af periodens mest betydningsfulde, ikke mindst pga. bebyggelsens markante afgrænsning og skovbælterne, der på tværs af terrænkurverne fremhæver det bakkelandskab, som bebyggelsen er placeret i.

er mindre ghettoiserende end isolerede naboskabssamfund”.

Planlægning for helt ny by.

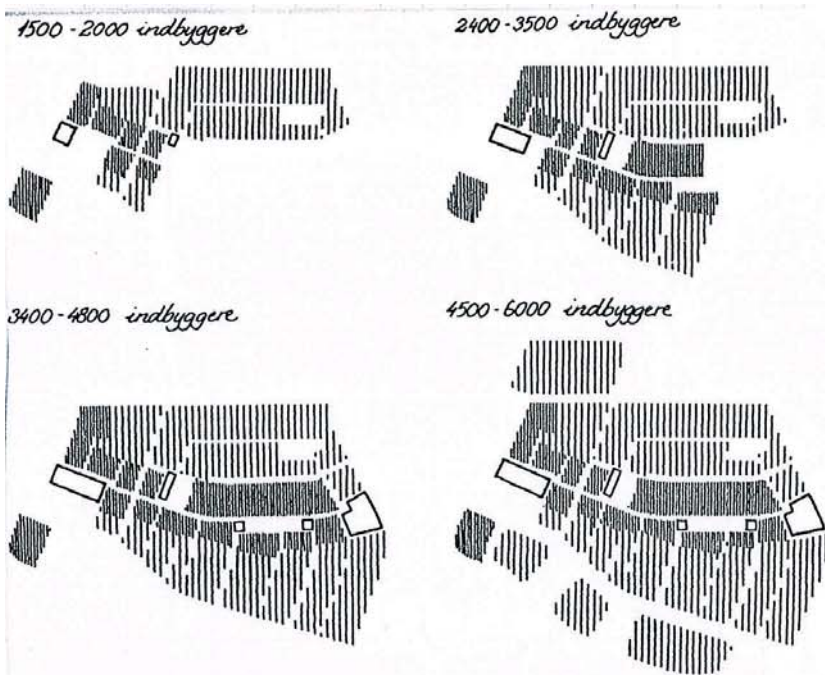
Nu op i større skala igen, fra udstyknings- og bebyggelsesplaner op til planlægning for helt ny forstadsby på størrelse med en mindre eller mellemstor købstad. Tingbjerg er nævnt, men der er andre, her blot i udvalg.

Højvangen, Skanderborg Øst, er resultat af en arkitektkonkurrence, som Ib Andersen & E. Juul Møller vandt i 1964. De var, som de af og til selvironisk sagde om sig selv, den evige nr. 2. Men i Skanderborg var Knud Haastrup, sammen med Scherning Dybbro, ellers en flittig nr. 1., selv dommer, så de kunne ikke deltage i konkurrencen og altså heller ikke vinde.

Konkurrencen om Gullestrup i Herning blev vundet 1965 af Bredsdorffs tegnestue sammen med Sven Ingvar Andersson. Planen vandt ikke mindst pga. sin udformning i relation til landskabet, den klart markerede bygrænse og de tværgående skovbælter, der tegner bakketoppen, men har så i øvrigt som Tingbjerg været gennem en social deroute om end af mere beskedent omfang.

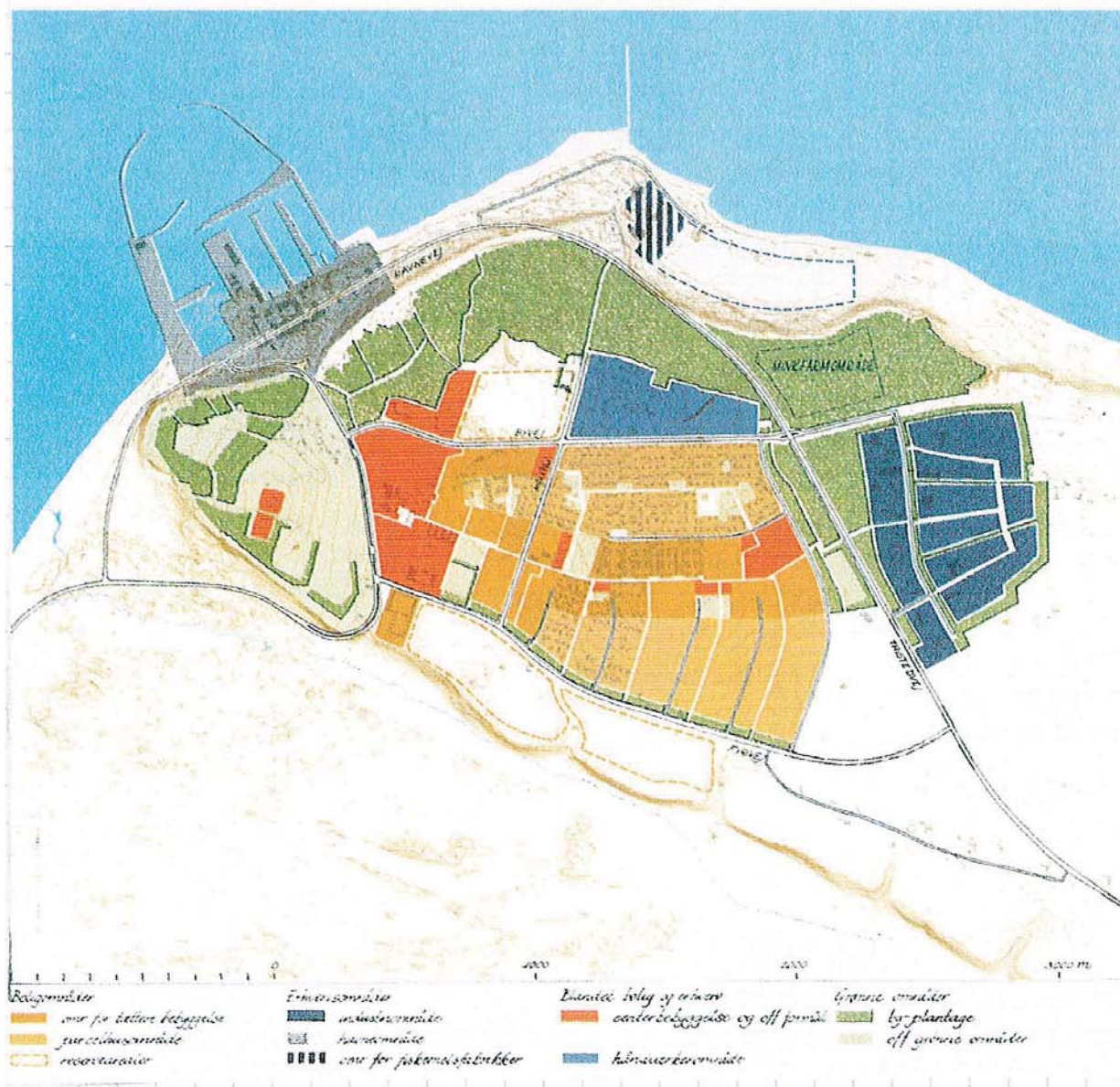
Blandt andre arbejder Bredsdorffs tegnestue var involveret i, kan også nævnes planen for Munkebo ved Lindøværftet på Fyn 1961 og planen for en båndby, en tidstypisk struktur, i Nordborg på Als 1962. I begge tilfælde er der





DISPOSITIONSPLAN FOR HANSTHOLM 1966, AJOURFØRT 1976.

Ideen er at bygge ud omkring et langsgående "bystrog" i etaper, der fyldes med forskellig fordeling af parcelhuse og tæt, lav alt efter behov, og således at byen altid er "en færdig by", uanset hvor hurtigt byen udvikler sig.



tale om at bygge ”arbejderby” i relation til en bestemt erhvervsvirksomhed.

I 1966 forelå planen for Hanstholm, en plan udarbejdet af en arbejdsgruppe omkring Arne Gaardmand og med Dybbro & Haastrup som konsulenter, i dette tilfælde en plan for en by med særlig relation til Hanstholm havn.

Planen for Værløse Vest, som også udarbejdet af Dybbro & Haastrup i 1970, er måske en af de mest betydningsfulde. Den udkom som lille bog, og har, selvom byen aldrig blev bygget, været til stor inspiration for mange andre unge arkitekter og arkitektstuderende.

Det gælder vel især planens klare struktur: Bebyggelsens gruppering om det centrale grønne område, som den historiske landsbyforste; og bebyggelsens opdeling i en række mindre naboskaber med hver deres lokale forste og sociale liv.

Og der kan nævnes eksempler på mange andre planer udarbejdet af de nævnte konsulenter eller andre: Vibeke Dalgas, Sven Allan Jensen, Møller og Wichmann, Skaarup & Jespersen og Aabenrå-Tegnstuen.

I nogle tilfælde kan man tale om helt ny forstadsby, som dem der her er gennemgået, i andre måske snarere om ekstraordinært omfattende udstyknings- og bebyggelsesplaner. Grænserne er flydende.

Lad mig slutte med fortællingen om Avedøre Stationsby i Køge Bugt, hvor jeg selv var med i arbejdet. Det er også fortællingen om, hvad der kunne gå godt, hvad der kunne gå skidt og hvad vi kunne lære.

Avedøre Stationsby, de første skitser.

De første skitser til Avedøre Stationsby blev udarbejdet af Skaarup & Jespersen for Glostrup kommune i 1963, og som det fremgår med anvendelse af den tids hypermoderne rasterteknik. Den er altså udarbejdet før Køge Bugt planen fra 1966, som Avedøre er en del af.

NB. Avedøre var oprindeligt en del af Glostrup kommune, omend en adskilt beliggende del ved Køge Bugt. Det ændrer sig med kommunalreformen i 1974, hvor Avedøre bliver indlemmet i Hvidovre kommune med, hvad jeg senere antyder, mulige beklagelige følger for det planlagte stationscenter.

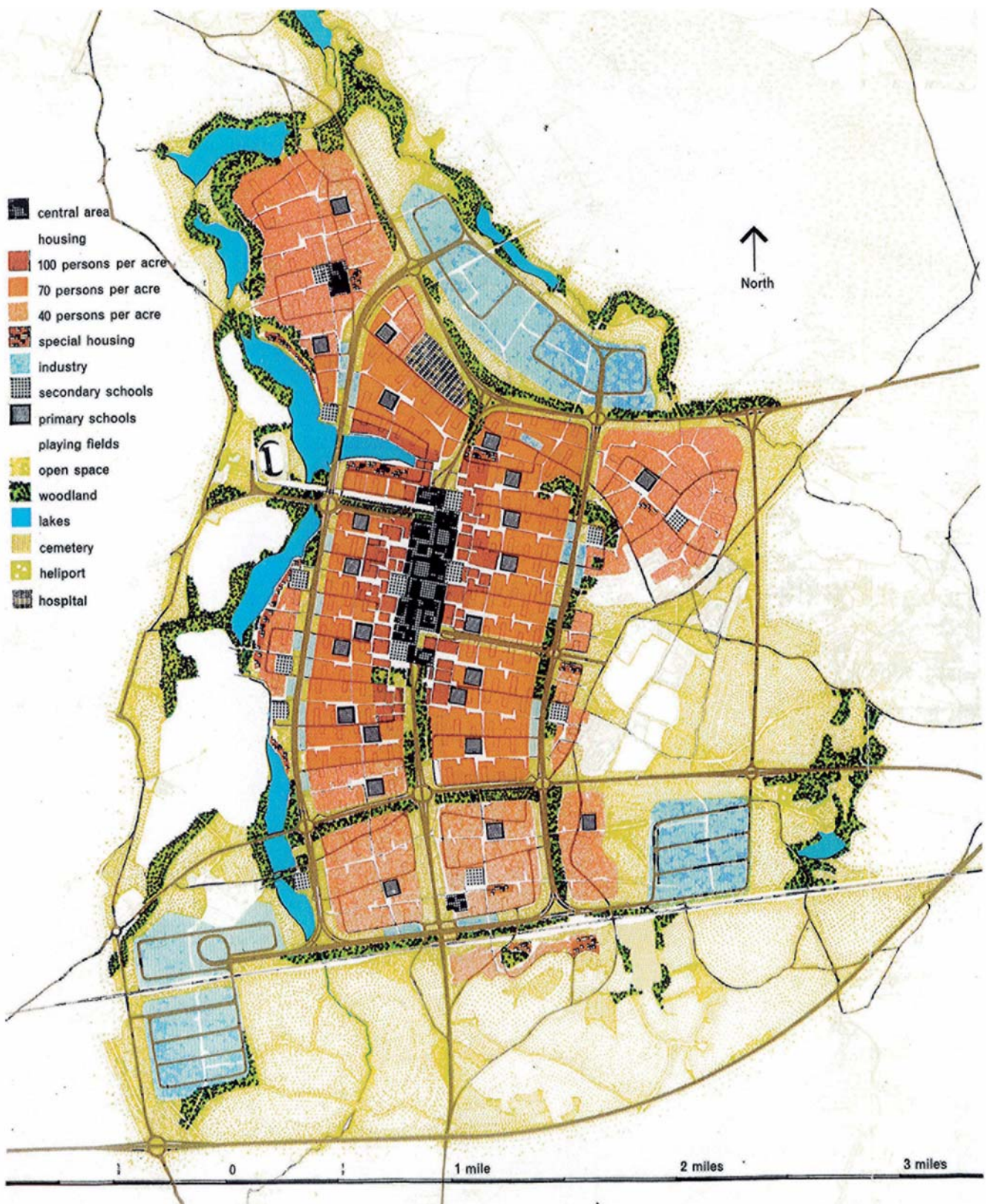
Den overordnede idé til byens form er ifølge Skaarup & Jespersen folk hentet fra en studierejse til Dubrovnik i Jugoslavien. Ifølge andre har Skaarups plan svær lighed med et samtidigt svensk konkurrenceprojekt. Tegningen fra Dubrovnik er fra Dybbro & Haastrups bog om Værløse Vest. Men de samme to har da også, før de blev selvstændige, arbejdet hos Skaarup & Jespersen, og bl.a. med Avedøre Stationsby.

Planen for Hook i New Hampshire var en blandt de engelske New Towns, der tjente til inspiration for danske arkitekter. Den udkom som bog i 1965, dvs. efter de første skitser til Avedøre Stationsby. Alligevel kan man, måske især i de efterfølgende skitser, skimte visse fælles træk.

Hook blev aldrig realiseret, men led samme skæbne som Værløse Vest. Det blev til gengæld en anden New Town, nemlig Cumbernauld 1967 mellem Edinburgh og Glasgow i Skotland. Det er en skræmmende ”byen som maskine”, måske samme ”byen som maskine”, som man kunne frygte også lå indbygget i planen for Hook.

De første skitser for Avedøre Stationsby ser mere fredsommelige ud. Man bemærker bymuren fra Dubrovnik, men i form af etagehuse. Den omgiver en tæt/lav rækkehusbebyggelse. Bilerne kører ude fra ind i byen ad blinde veje. Institutionerne er samlet i et bælte ved den centrale hovedsti, der fører frem til stationen og stationscentret.

Arealet var oprindeligt ejet af Københavns kommune, formentlig opkøbt på et tidspunkt, hvor Københavns kommune har haft håb om ved sådanne opkøb at kunne flytte kommunegrænsen ud i forstæderne. Nu blev arealet solgt til Kooperativ Byggeindustri, KBI.



HOOK, A NEW TOWN 1969.

Denne New Town på 100.000 indbyggere blev aldrig bygget. Men planen, der udkom som bog samme år, blev nøje studeret som forbillede for mange unge arkitekter og arkitektstuderende i 1960'erne.

Herefter var det KBIs teknikere, der sammen med Glostrup kommunes teknikere og konsulenter ind til kommunalreformen stod for den videre planlægning af en by på omkring 2.500 indbyggere med tilhørende byudstyr, at opføre på én gang.

Naboskab eller ghetto 2.

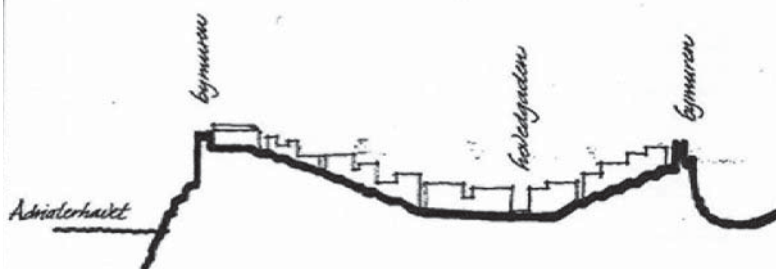
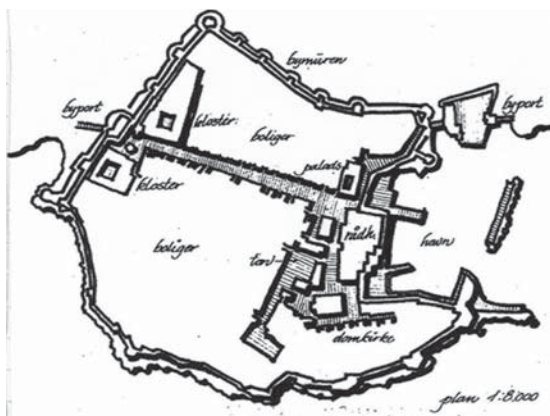
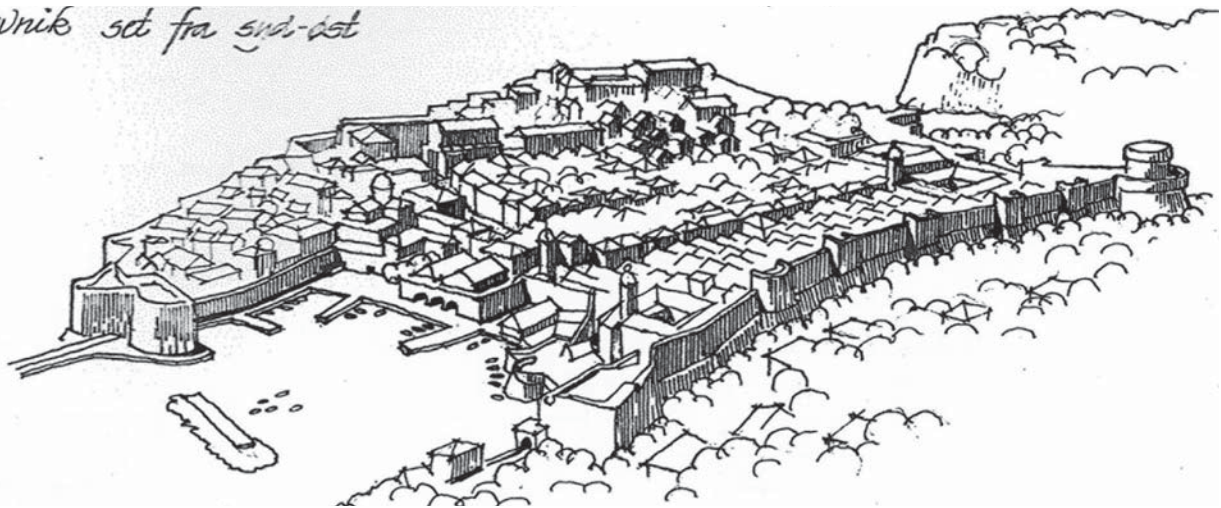
Ser man på den færdige Avedøre Stationsby som opført 1973 – 82 er der sket flere ændringer i forhold til de oprindelige planer.

Bilerne kører igennem midt inde i byen langs det centrale institutionsbånd med fodgænger- og cykeltrafik ude af niveau over den store vej.

DUBROVNIK, JUGOSLAVIEN

Knud Haastrups skitser fra en studietur til Dubrovnik, der med sin bymur, den tætte by og strøget med de store institutioner ligesom Hook blev et forbillede for, hvordan man måske også kunne bygge moderne by.

Dubrovnik set fra syd-øst

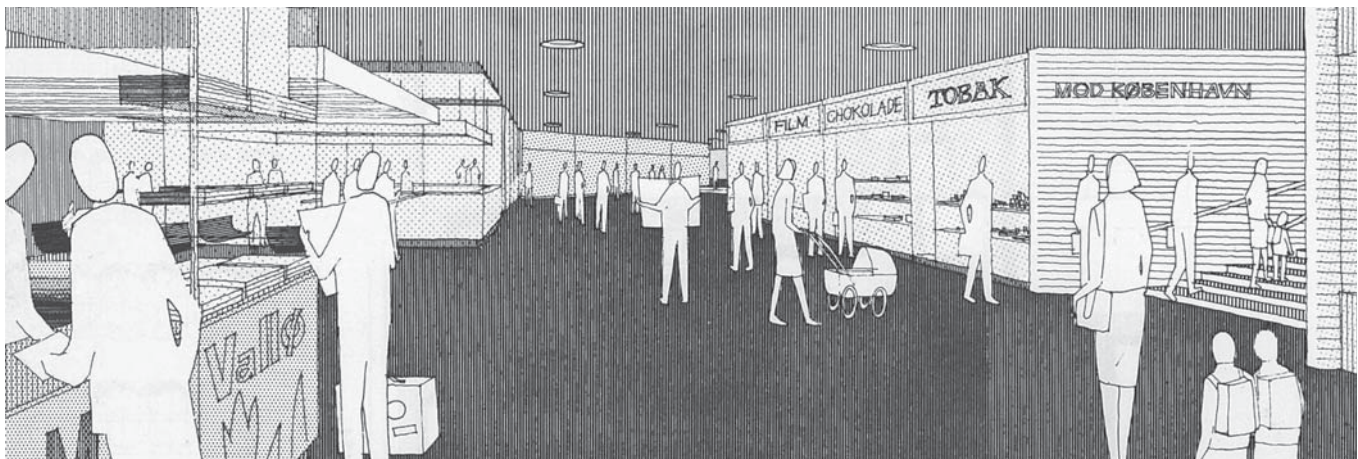
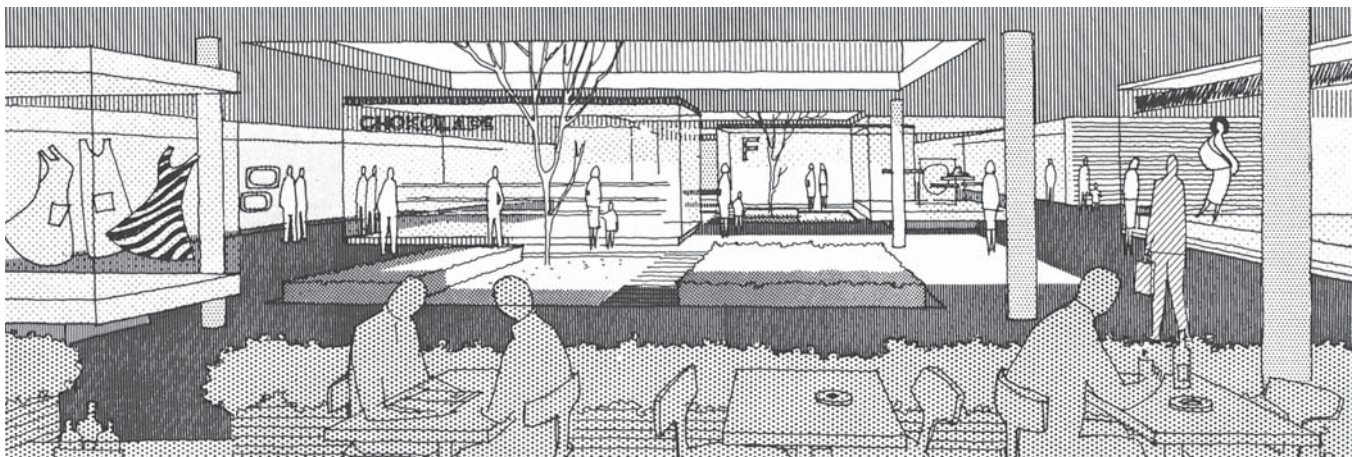
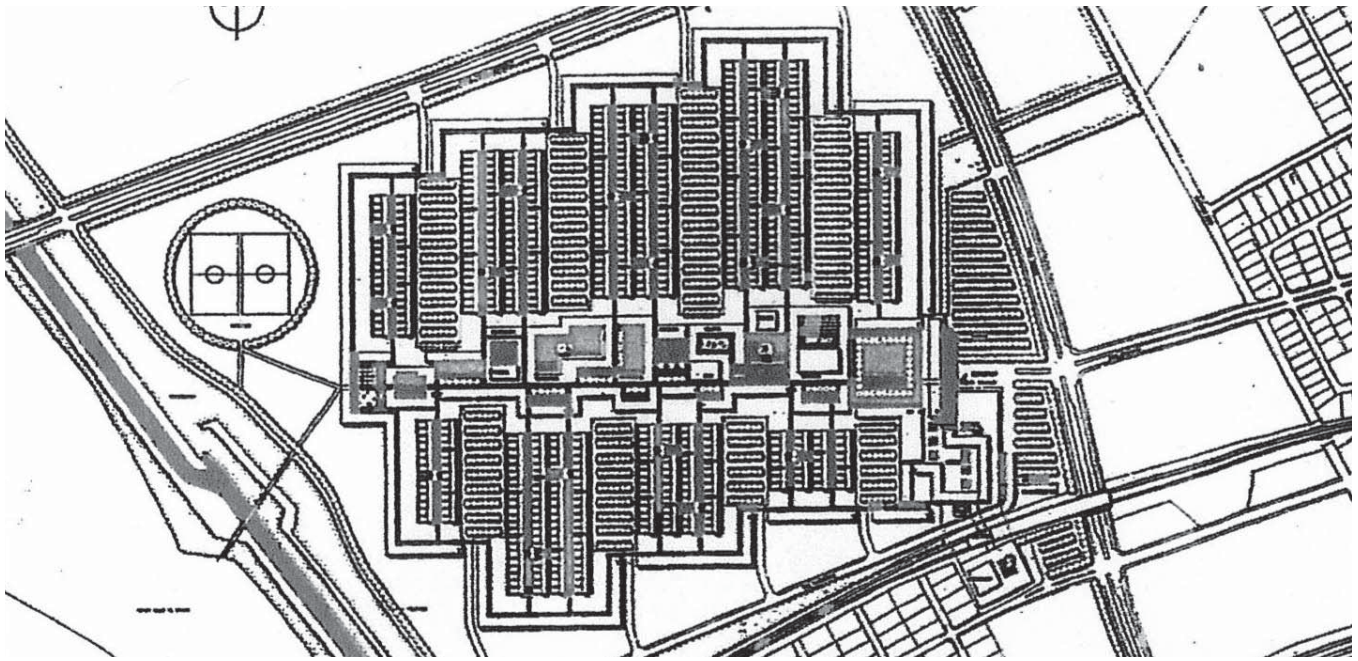


Det er en fordel for bustrafikken med busstop placeret centralt som fodgængermål. Men det er for meget af en trafikmaskine for fodgængere og cyklister.

Bymuren er delvis gået i opløsning med det Frie Gymnasium, som projekteret efter Undervisningsministeriets daværende spilleregler uden hensyn til den lokale planlægning for bymur og institutionsbælte. Hvis Glostrup eller Hvidovre insisterede på deres plan var de måske flyttet til en helt anden kommune.

Og stationscentret er væsentligt indskrænket til enkelte butikker i stueetagen af Ole Buhls højhus, kaldet Store Hus. Det var oprindeligt planlagt som et egentligt, lukket butikscenter med stationen som en butik blandt mange andre.

Som nævnt blev Avedøre Stationsby først planlagt som en del af Glostrup kommune, men i 1974 lagt ind under Hvidovre. Her har man måske været nervøs ved et nyt velfungerende



SKITSE TIL AVEDØRE STATIONSBY 1963.

Det første skitseforslag tegnet med rasterteknik, dengang aller højeste mode, et forslag med mindelser om Dubrovnik, selvom Skaarup, der var ophavsmand, også havde set et forslag af samme slags i en svensk arkitektkonkurrence.

stationscenter i konkurrence med eksisterende, lokale butikcentre.

Dertil kom en social deroute af samme slags som tidligere omtalt i Tingbjerg og i Gullestrup.

Paradoksalt nok er lejlighedsfordelingen i de ca. 2.500 boliger beregnet som svarende til et almindeligt udsnit af den danske befolkning. Det var analyser og beregninger, som på det tidspunkt var på dagsordenen i Foreningen af Byplanlæggere FAB: Idealistisk men måske også naivt, idet indflytningen kom til at foregå efter helt andre spilleregler, således som bestemt af kommunen og boligselskabet.

På lokalt plan blandt beboerne har Avedøre Stationsby meget tidligt, før regerings skiftet i 1993 med det da nyetablerede byudviklingsudvalg gennemgået et kvarterløft. Og i dag må stationsbyen trods skæverter betragtes som en forholdsvis vellykket forstad både hvad angår det fysiske og det sociale miljø.

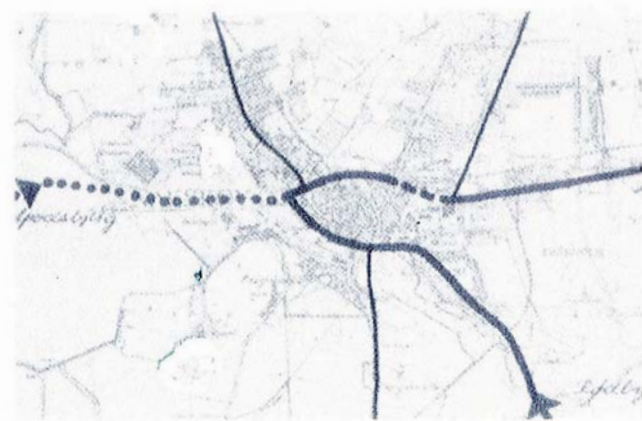
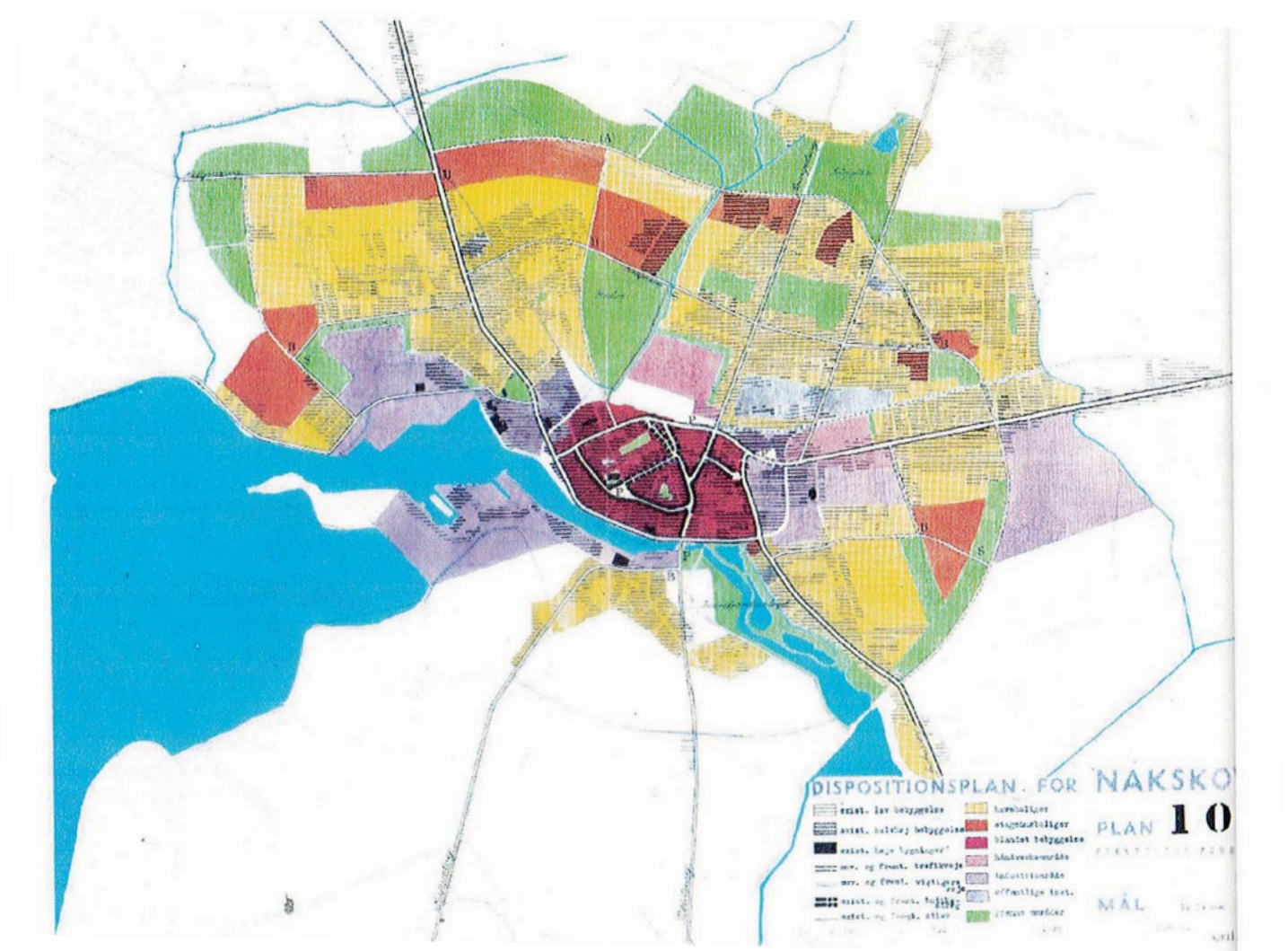
Hvad kunne vi lære?

I senere planer af samme størrelsesorden, de ca. 2.500 boliger, f. eks. i planen for Thorstorp i

Høje Taastrup kommune fra 1980 har vi, belært af erfaringerne fra Avedøre Stationsby og tilsvarende store forstadsprojekter, bl.a. lagt følgende til grund:

1. Det er for risikabelt og for belastende for kommunekassen at gennemføre så store projekter på så kort tid. Byen er derfor delt op i en række mindre bydele eller naboskaber, der kan sættes i gang over et længere åremål, som det passer i kommunens økonomi, f. eks. når der er ledig kapacitet i eksisterende børneinstitutioner og skoler.
2. Trafikstrukturen bør modificeres. Bilerne skal igen køre ind ude fra, dvs. køre ind i et blindt system f. eks. med adgang til boligen fra lege-opholdsgader. De vigtigste fodgængermål, også busstop, samles centralt, f. eks. om en hovedsti med adgang for busser.
3. Med opdeling af byen i mindre bydele følger også mulighederne for at blande forskellige ejerformer, almene boliger, andelsboliger og ejerboliger, eller med andre ord måske at planlægge mere for det bredt sammensatte naboskab end for ghetto.





Nakskov dispositionsplan, 1958. Udarbejdet af Anne Marie Rubin i samarbejde med Anders Nyvig. Planen blev et forbillede for mange, ikke mindst på grund af argumenterne for bykernens trafikbetjening.

Planen er smukt farvelagt med håndkraft, da det var alt for dyrt at trykke i farve dengang. (Dansk Byplanlægning 1938-92. A.G., side 90)

Kampen om bykerne

Af Vibeke Dalgas

Indledning

I slutningen af 1950'erne og begyndelsen af 60'erne kom der for alvor gang i byplanlægningen overalt i Danmark. Byerne havde behov for vækst, og kommunerne kom under pres for hurtigst muligt at skaffe arealer og udstykninger til nye boligområder, virksomheder, samt plads til den stærkt forøgede handel, omsætning og service, som fulgte i vækstens kølvand. Herved kom både byernes udkantområder og bykerner i de fleste større og mindre gamle købstæder i søgelyset, og forventningerne til, hvilke opgaver byerne kunne og skulle løse i denne optimistiske tid, voksede sig snart meget store. Der opstod ligefrem en gevaldig kappestrid mellem de mest driftige af købstæderne om, hvem der hurtigst og mest effektivt kunne omdanne deres traditionelle bykerne til et moderne centrum med store supermarkeder, butikker, gågader og parkering lige udenfor døren. Nationalmuseet, mange engagerede lokale borgere og en hel del fagfolk blandt historikere og arkitekter anede tidligt uråd og forsøgte gennem en ret systematisk bevaringsindsats at sikre nogle af de mest interessante og bedst bevarede centrale byområder i de gamle købstæder mod en usikker og pågående fremtid.

Heraf kommer artiklens overskrift. ”Kampen om bykerne” var således på samme tid en kamp om at modernisere bykerne og at sikre, at værdifulde historiske bymiljøer ikke blev negligeret og ødelagt. I artiklen redegøres for, hvordan der tidligt opstod to hovedstrømninger blandt byplanlæggerne, hvoraf den første, som var den mest udbredte i begyndelsen af 60'erne, anså en meget omfattende effektivisering af de eksisterende bykerner som både ønskelig og realistisk, mens den anden strømning - som et modstykke hertil - fandt det nødvendigt at arbejde med en mere nuanceret planlægningsmetode, der blandt andet så de historiske bymiljøer og strukturer som en attraktion og et aktiv.

Kampen viste sig at skulle blive et langt og sejt træk gennem to årtier. Byplanlæggerne skulle gøre deres erfaringer og politikerne skulle lære det nye styringsredskab for byernes udvikling at kende. Først med gennemførelsen af Kommuneplanloven i 1977 blev erfaringerne samlet op efter dispositionsplanlægningens mange læreår. Ideologien ændrede sig ikke ret meget. Det var stadig den arealseparerede og funktionsopdelte by uden den traditionelle rumlige kontinuitet og kompleksitet, som var idealet, men den praktiske opskrift på planlægningens indhold og metode blev meget bedre.

De fleste af de byplanpligtige kommuner med byer og bebyggelser på over tusinde indbyggere var slet ikke forberedt på den nye tid. Hvis de ville lægge nye byarealer ud og udstykke, måtte de udarbejde en dispositionsplan først ifølge Byplanloven af 1938. Og så skulle planen oven i købet godkendes i Boligministeriet, der indhentede en faglig vurdering hos ”Boligministeriets Kommitterede i Byplansager”. Dette kunne tage nogen tid. Kommunerne fik derfor vældigt travlt, og da de som regel endnu ikke havde nogen byplanforvaltning eller en byplanlægger ansat, måtte de lægge opgaverne ud af huset. I mange tilfælde til den lokale landinspektør, men for de større bykommuners vedkommende til nogle af de mange byplankonsulenttegnestuer, som poppede op rundt i landet lige omkring 1960. En artikel i tidsskriftet ”Byplan” om

Kontorchef Vagn Rud Nielsen gør i 1958 status over byplanlægningens fremskridt siden 1938. Skitse fra 1984 af Vibeke Dalgas.



”Byplanstatus 1958” (se kortbilag side 26) skrevet af Vagn Rud Nielsen, daværende kontorchef i Boligministeriet, giver et udmærket billede af dispositionsplanlægningens tilstand i landets dengang 1388 (1960) kommuner, hvoraf ca. 250 var byplanpligtige (Nielsen 1958, side 142-146). På et oversigtskort er vist, at kun ca. 68 af disse havde godkendte eller næsten godkendte planer på dette tidspunkt. Mens ca. 153 var indsendt, men ikke færdigbehandlede. Desuden forelå et antal planer fra ikke-byplanpligtige småkommuner, som alligevel havde valgt at udarbejde en sådan. Vagn Rud Nielsen ser tilbage på de tyve år, som er gået siden 1938, og mener, at der især i årene efter krigen var sket store fremskridt i udbredelsen af byplanlægningen og forståelsen af dens nødvendighed. Byplanloven havde vist sin levedygtighed, slår han fast. Det gik ganske vist lidt langsomt, og mange af planerne var meget mangelfulde. Men ”man måtte jo lære at kravle, før man kunne gå”, så man havde fra Boligministeriets side lagt vægt på, at kommunerne fik tid til at tilegne sig det nye redskab, så forståelsen for byplanlægningens nødvendighed kunne vokse sig stærk fra bunden af. Uden denne forståelse ville planerne være meningsløse!

Man var derfor tilbageholdende med at foreslå nye love og bestemmelser om mere overordnet planlægning i form af egns- og landsplaner, selv om man godt vidste, at der snart ville blive brug for en bedre koordination mellem de mange dispositionsplaner. Dog måtte noget gøres ret tidligt, idet Byreguleringsloven af 1949 åbnede mulighed for nedsættelse af byudviklingsudvalg, ligesom loven med sine bestemmelser om udlæg af inder-, mellem- og yderzoner skulle afgrænse byerne bedre og forhindre en uhensigtsmæssig byspredning i landområderne. En meget forudseende lovgivning, der siger en hel del om, hvor stort presset på byer og kommuner var allerede da. Da Vagn Rud Nielsen skriver sin artikel i 1958 og taler varmt for betydningen af at tænke overordnet, tydeligvis med en fremtidig lovgivning i tankerne, var der allerede Egnsplanskitsen i gang omkring de to største byer, København og Aarhus.

I de tidlige dispositionsplaner var det mest almindeligt, at planen for bykernen blev udarbejdet samtidig med denne og som en integreret del heraf. Men i begyndelsen af 60'erne gik det så stærkt, at en del af de større købstæder med et voksende opland for detailhandelen fandt det påkrævet at ofre særlig opmærksomhed på denne vanskelige og komplekse planlægningsopgave og udarbejde en selvstændig plan for bykernen, en ”Centerplan”. Samtidig gav det mulighed for, at nogle af de større konsulentfirmaer, der påtog sig disse opgaver, kunne udvikle deres ekspertise vedrørende prognoser for detailhandel, trafik og bebyggelse, samt deres ideer til udformningen af planforslaget, ofte i et tværfagligt samarbejde. Inden 1970, hvor den store kommunalreform trådte i kraft, og kommunernes antal reduceredes til 275 (1974) storkommuner, havde næsten alle eksisterende kommuner, herunder købstadkommunerne, udarbejdet en dispositionsplan med tilhørende plan for bykernen. Var det ikke tilfældet, fik de nye storkommuner vældigt travlt med at sammenstykke deres egen plan og ruste sig til at klare en helt anden situation med planlovreform, §-15 rammer, §6-redegørelser, kommuneplaner og meget større krav til faglighed og byplanforvaltning.

De centerplaner/ bykerneplaner, som jeg har valgt at referere til i min artikel, repræsenterer nogle eksempler på den faglige udvikling i synet på bykernernes muligheder og fremtidige opgaver, som fandt sted i løbet af 1960'erne og 70'erne. Alle er almindelige provinsbyer lokaliseret forskellige steder i landet. Valget er naturligvis ret subjektivt, da det er et udtryk for min oplevelse af den samtid, som jeg selv var en del af. Nogle af planerne har været forbilleder, andre mere problematiske eksempler, og nogle har min tegnestue selv udarbejdet.

Planerne som omtales er fra følgende byer: Nakskov 1958 (side 46), Aabenraa 1962 (side 18), Holstebro 1962, Hillerød 1963, Nyborg 1967, Ærøskøbing 1968, Aarhus 1968 (konkurrence), Helsingør 1971, Roskilde 1968 og 71, Kolding 1970 og 73, samt Hillerød 1975.

Det er særdeles interessant, at der parallelt med den store byplan-”bølge” fandt en

meget stilfærdig, men ganske omfattende bevaringsindsats sted, fortrinsvis i nogle af de ældste og i nogle af de bedst bevarede gamle købstæder, samt i særlig markante bymiljøer, landsbyer o.lign. Det var ofte lokale byforeninger, arkiver og museer, samt interesseorganisationer og forskellige fonde, der stod bag. Men det var også Boligministeriet, Nationalmuseet og Det særlige Bygningssyn, samt en hel del ildsjæle på universiteter og læreanstalter.

I vejledningen ”Bevaringsplanlægning”, Kommuneplanorientering nr. 1, udgivet af Planstyrelsen i 1979, og udarbejdet i samarbejde med min tegnestue, findes en litteraturoversigt med fortegnelse over udarbejdede bevaringsplaner og registranter, bygningsvedtægter med bevarende bestemmelser, bevarende byplanvedtægter og lokalplaner, m.m.

Før 1979 forelå ca. 50- 60 bevaringsplaner og/ eller registranter for bevaringsværdige bymiljøer overalt i landet, f.eks. for bykerne eller større centrale byområder i følgende byer, hvorfra bevaringspublikationerne udkom i en lind strøm gennem 60’erne og 70’erne: Christianshavn 1961, Mariager 1962 (og 78), Christiansfeld 1966, Rønne 1967, Sæby 1968, Ribe 1969, Svaneke 1969, Ebeltoft 1970, Sønderborg 1971, Faaborg 1971, Svendborg 1971 og 75, Ærøskøbing 1971, Assens 1972, Nibe 1972 (og 79), Bogense 1973, Helsingør 1973, Aarhus 1974, Faaborg 1974, Aabenraa 1975, Gl. Hjørring 1975, Viborg 1975, Nyborg 1976, Varde 1976, Odense 1976, Køge 1978, Dragør 1979, Esbjerg 1979.

Blandt disse var 25 bevaringsplaner, hvoraf 15 var sikret ved tinglysning af en bygningsvedtægt med bevarende bestemmelser i medfør af Landsbyggeloven fra 1960, § 43. De partielle byplanvedtægter, som kunne gennemføres ifølge et tillæg fra 1962 til Byplanloven af 1938, samt deres efterfølgere, de bevarende lokalplaner i medfør af Lov om Kommuneplanlægning fra 1977, blev ganske udbredte. Der forelå ca. 25-30 bevarende byplanvedtægter og ca. 30 lokalplaner i 1979, og mange flere var på vej. I flere tilfælde

blev begge plantyper brugt til at sikre hele bykerner eller større centrale byområder. Alt i alt havde 29% af kommunerne i 1979 fundet det påkrævet at udarbejde bevaringsplaner, hvilket siger en hel del om den lokale debat. Måske har vi her en af forklaringerne på - udover krigens bombardementer i Europa og den nordiske træhustradition - at nedrivninger og omdannelse i de danske bykerner ikke blev så omfattende som mange steder i udlandet og f.eks. i svenske byer?

De første bykerneplaner.

Samme nummer af tidsskriftet ”Byplan”, som jeg netop har refereret til, rummer også to meget betydningsfulde artikler, som jeg er sikker på er blevet læst af mange byplanlæggere med stor interesse. Begge handler om erfaringer med bykernernes planlægning. Den første om ”Den centrale bydel i Aabenraa” er skrevet af Peter Bredsdorff og den anden om ”Nyt syn på byer og veje- og bycentre” af Anders Nyvig og Anne Marie Rubin (Bredsdorff 1958; Nyvig – Rubin 1958). Alle tre markante aktører blandt byplankonsulenterne i udviklingen af den tidlige byplanlægning.

For Aabenraas vedkommende forelå allerede i 1949 den første generation af dispositionsplaner. Peter Bredsdorff m.fl. havde udarbejdet denne, men var allerede her i 1958 i gang med en ny skitse, da han var ret utilfreds med især bykernens planlægning. Ja - han viser endda to illustrationer, den ene fra den gamle plan og den anden fra det nye forslag, hvor han har sat et stort kryds over den gamle plan!

Problemet bestod i, at udviklingen var gået så stærkt, at tiden var løbet fra nogle af planens forudsætninger for blandt andet detailhandel, trafik og parkering i bykernen. Hvis man ville opretholde en målsætning om, at bykernen også skulle kunne fungere som handelscentrum i fremtiden, måtte planen åbne mulighed for dette.

På den nye plan ser man nu en kraftigt markering af strøggaden med dybe butikszoner på begge sider, flere parkeringspladser til kunder i tilknytning til disse, en cirkulationsgade omkring bykernen og forskellige trafikreguleringer m.v.



Kombineret dispositions- og bevaringsplan for Ærøskøbing, 1971. Udarbejdet af Vibeke Dalgas. Øverst illustrationsplan for bykernen. Nederst arealudlæg og trafikplan. (Ærøskøbing, 1971. V.D., side 19,21 og 27)

Peter Bredsdorff fortæller om, hvordan store dele af bykernen indeholder bevaringsværdige bygningsmiljøer, og hvor meget det lå ham på sinde, at disse bevares og beskyttes gennem fornuftige bestemmelser om anvendelse, etagehøjder og udnyttelsesgrader i bygningsvedtægten, eller måske forbedres gennem den nye saneringslov, som var på trapperne. Omkring selve strøggaden var det nødvendigt at give plads til flere og større butikker m.v. samt øgede bygningshøjder gennem mere effektive bestemmelser i bygningsvedtægten.

Skitsen til en revision af bykernens planlægning bliver begyndelsen til næste generation af dispositionsplaner i 1962. En yderligere bearbejdning og stramning af bykernens planlægning sker i 1967, hvor også Anders Nyvigs firma er med i billedet. I denne plan er blandt andet trafikplanlægningen skærpet, bebyggelsens tæthed øget, mange flere parkeringspladser udlagt, og for første gang tales der om nye foranstaltninger i form af gågader.

Først i 1975 fik Aabenraa en registrant og bevaringsplan, selv om der allerede i forbindelse med udarbejdelsen af den første dispositionsplan var et godt samarbejde med Nationalmuseet m.fl.

I den anden artikel, som handler om Nakskov, lægger Anders Nyvig og Anne Marie Rubin den vejplan frem, som indgår i den nyligt udarbejdede dispositionsplan for byen. Der er virkelig tale om et helt ”nyt syn på byer og veje- og på bycenter”, som der står i artiklens overskrift.

Det nye syn bestod i, at nu skulle vejnettet organiseres på en sådan måde, at den voksende bilisme kunne fungere hensigtsmæssigt i fremtiden, og således at bilerne fik mulighed for at løse de opgaver, som måtte forventes. Dette indebar f.eks., at det regionale vejnet og byens indfaldsveje skulle koordineres. Omkørselsveje var ikke nogen løsning, hvis man ville have de bilende kunder ind til centrum. Det var derfor vigtigt, at man sørgede for, at indfaldsvejene og en række lokale radiale veje fra de voksende forstæder alle fik direkte

forbindelse til en velfungerende fordelingsring af gader, der tangerede det fremtidige bycenter. I tilknytning til denne ringgade skulle der etableres parkeringspladser til kunderne. Disse kunne også indrettes i karréernes indre, hvor der ofte kunne skaffes plads i gamle havearealer. Et eksempel på en sådan mulig ”karréudhuling” er vist i artiklen.

Det som gør de to artikler om henholdsvis Aabenraa og Nakskov særlig bemærkelsesværdige er, at byplanlæggerne med stort engagement rent faktisk præsenterer en næsten fuldt færdig konceptuel ide til, hvilken byplanmæssig strategi, man skulle kunne anlægge, hvis bykernen skulle overleve. Idéerne hertil var naturligvis hentet udenlands, fortrinsvis fra USA og England, men var i høj grad tillempet danske forhold og dansk skala.

Ikke så underligt, at disse synspunkter var til stor inspiration for mange kommuner og for andre byplankonsulenttegnestuer. Som en af de første elever på den da ret nye Byplanafdeling på Arkitektskolen i København i 1957-58 husker jeg, hvor optaget Peter Bredsdorff var af sine fine byplananalyser fra Aabenraa. Jeg husker også, hvordan jeg senere hen ved flere lejligheder havde hørt Anders Nyvig med lysende klarhed og logik fremlægge sin bedømmelse af bilismens konsekvenser for byernes fremtid og sine forslag til vejplanforanstaltninger.

De optimale ”Centerplaner”.

Som nævnt var konceptet for den nye ”Centerplan”, som skulle kunne klare den forventede vækst, kun næsten klart. Der manglede nogle redskaber i form af troværdige prognoser og størrelser for fremtidige arealbehov, som kunne omsættes direkte i en konkret fysisk plan. F.eks. var et af hovedspørgsmålene, hvor store butiksarealer, der ville blive brug for, ligesom trafik- og parkeringsprognoser og heraf følgende arealudlæg også skulle koordineres med størrelsen på arealudlæggene til de forskellige centerfunktioner, herunder især udlæggene til detailhandelen.

Et af de mere specialiserede konsulentfirmaer, I.C.P., blev oprettet i 1959. Initiativtagere



Centerplan for Holstebro bykerne 1962. Udarbejdet af ICP i samarbejde med Anders Nyvig. Store dele af planen blev gennemført med en del nedrivninger til følge, hvilket fremgår af planen til højre. (Dansk Byplanlægning 1938-1992, A.G., side 92).

hertil var DSK (De små købmænds interesseorganisation) og FDB (Brugsforeningernes engrosvirksomhed og interesseorganisationer). I.C.P. kunne netop på grund af sin specialisering servicere kommuner og detailhandel m.fl. med blandt andet de nødvendige forudsigelser og prognoser om den fremtidige udvikling i et samfund i rivende vækst.

De to "Centerplaner", som jeg har valgt at omtale her, er nogle af de dengang mest omdiskuterede og optimistiske med hensyn til troen på de gamle bykerners mulighed for omdannelse og effektivisering på randen af en

ny tid. Begge planer følger det nye koncept og er udarbejdet omtrent samtidigt. Den ene for Holstebro i 1962 udarbejdet af kommunen med konsulenterne I.C.P. og Anders Nyvig A/S. Den anden for Hillerød i 1963 af kommunen samt konsulenterne I.C.P., Anders Nyvig A/S og Skaarup og Jespersen.

I publikationen "Fornyelse af bycentre", Dansk Byplanlaboratoriums skriftserie nr. 9, side 42-44 og 39-41, 1974, skrevet af Arne Gaardmand og Frits Larsen, omtales de to planer m.fl. (Gaardmand - Larsen 1974, side 42-44 og 39-41). Forfatterne undrer sig lidt og har dog - set i bakspejlet - flere gode forklaringer på, hvorfor

det lykkedes for Holstebro i det store og hele at gennemføre sine intentioner, mens det blev til noget helt andet i Hillerød!

Sammenligner man planforslaget for Holstebro fra 1962, med en plan, som viser eksisterende bebyggelse, ses tydeligt, at hele strukturen påregnes ændret radikalt med indretning af markante butiksstrøg, et net af fodgængerforbindelser samt bagtilkørsel til store kundeparkeringspladser i karréernes midte o.s.v. Der var afsat plads til ca. 2000 biler og man kunne klare sig med nogenlunde uændret etageareal, blot med en anden anvendelse og lokalisering.

Baggrunden for planens ret hurtige realisering var blandt andet en effektiv økonomisk politik med opkøb af arealer m.v. fra kommunens side, samt at man lige akkurat nåede at få statsligt vejtilskud til forbedring af fordelingsringen omkring "Centerplanens" område, inden tilskudsordningen forsvandt som følge af kommunalreformen.

I Hillerød var det præcis samme model, som konsulenterne foreslog gennemført, selv om de to byer var meget forskellige i deres struktur og med hensyn til deres baggrund og karakteren af deres opland. Desuden var der mindre plads i Hillerøds gamle bydele. For at klare prognoserne for detailhandel og omsætning skulle etagearealet her forøges betydeligt og anvendelsen intensiveres. Der skulle også indrettes gågader og torve, og der blev afsat areal til 5000 biler på store pladser i alle karréer. Trafikprognoserne for biltrafikken var lige så overvældende. Der skulle derfor udlægges en cirkulationsgade med en meget moderne og højklasset udformning med fire spor omkring hele bykernen, herunder også på søsiden, samt ordentlige tilslutninger til byens vejnet i øvrigt.

Da vejanlægget langs Slotssøen ville medføre store indgreb i bebyggelse og landskab blev der dog til slut udarbejdet et kompromis i form af en 1. etape med et par små stikveje ind til parkeringspladserne.

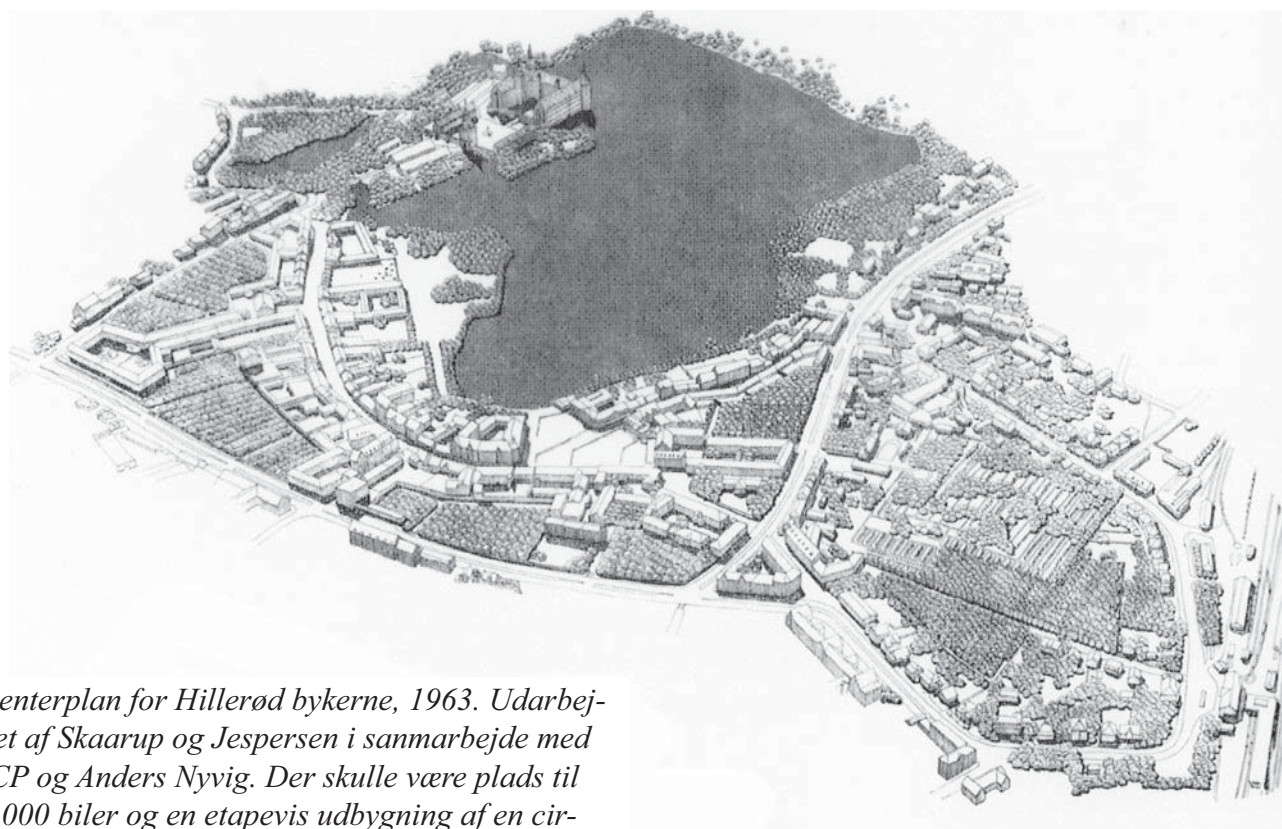
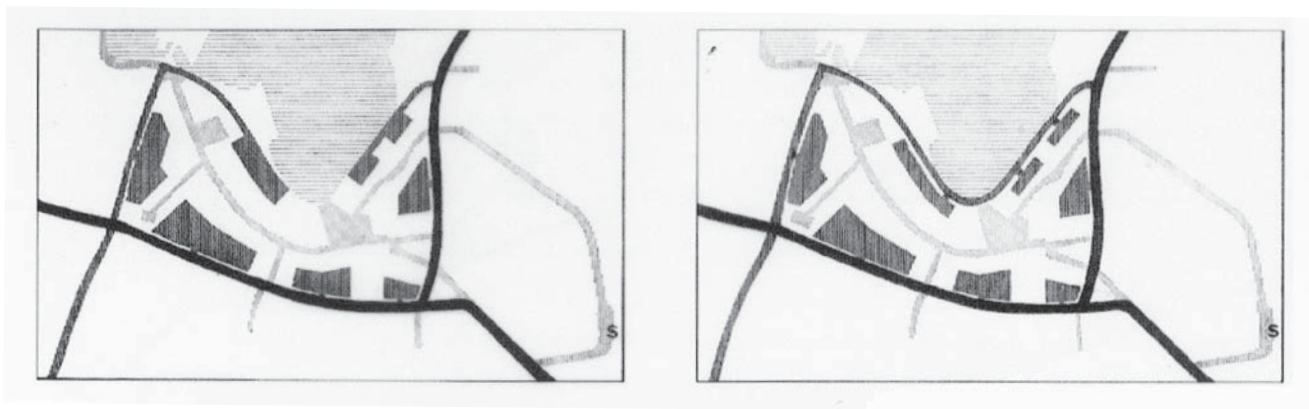
Som ung arkitekt ansat i kommunen deltog jeg i møderne med konsulenterne, men havde kun ringe indflydelse. Det forhindrede mig dog ikke i at gøre mig nogle tanker om bykernernes planlægning, idet jeg var stærkt uenig i, at man kunne stille så store forventninger til Hillerøds bykerne: Selv om Aabenraa havde en fordelingsring, var det ikke sikkert, at det var det rigtige for Hillerød, hvor bykernen grænsede direkte op til det fornemme slotsområde. Jeg kunne også se, hvor omfattende ændringerne af det eksisterende købstadsmiljø ville blive med de nye øgede krav til etagehøjder og udnyttelsesgrader. Jeg blev enig med mig selv om, at man måtte arbejde meget mere nuanceret og individuelt med de forskellige bykerner, og at det var meget diskutabelt at prioritere detailhandelens og trafikens behov frem for andre relevante interesser i bykerne, som burde indgå i overvejelserne.

Der har været mange bud på, hvorfor Hillerøds "Centerplan" aldrig blev gennemført, blandt andet at Hillerød lige præcis kom for sent til at få vejtilskud. Det var dog kun en lille del af forklaringen, da der efter min bedømmelse var flere andre væsentlige årsager, såsom at der slet ikke var plads til de foreslåede omdannelser, at Slotsområdet ikke blev tilstrækkeligt tilgodeset, og at planen var helt løsrevet fra en meget påkrævet revision af dispositionsplanlægningen.

Mod strømmen

Den anden hovedopfattelse af bykernernes planlægning var som sagt, at man måtte arbejde mere nuanceret og evt. finde andre løsninger på nogle af de akutte problemer, så at man ikke mistede vigtige eksisterende bykvaliteter.

Nogle af de planer, som jeg kommer ind på her, tilhører denne kategori: Dispositionsplan for Nyborg bykerne, udarbejdet af konsulenterne Gjerding, Jørgensen og Larsen (Aabenraa-Tegnestuen), 1967, og for Ærøskøbing, udarbejdet af min tegnestue, 1968 (1971). For begge byer gælder, at de er historisk interessante, har en karakteristisk struktur og mange bevaringsværdige bygninger. Nyborg er en "Slotsby" og Ærøskøbing en typisk "Søkøbstad".



Centerplan for Hillerød bykerne, 1963. Udarbejdet af Skaarup og Jespersen i samarbejde med ICP og Anders Nyvig. Der skulle være plads til 5.000 biler og en etapevis udbygning af en cirkulationsgade langs Slotssøen. (Note 58,2007. V.D., side 26).

Desuden refereres til idékonkurrencen om planlægningen af Aarhus bykerne.

I planen for Nyborg gik konsulenterne direkte mod strømmen og ræsonnerede sig frem til et helt andet og meget mere kontroversielt koncept end anvendt i Holstebro og Hillerød m.fl. Man skulle tværtimod skrue ned for forventningerne til fremtiden, da målsætningen for planen var, at der fortsat skulle være plads

til boliger, friarealer og parkering m.v., ligesom bebyggelsens beskedne skala skulle respekteres. Detailhandelen kunne fungere i samme omfang som hidtil, og der var forslag til en gågade og en fordelingsring til trafikken omkring bykernen.

Forslaget var lidt svært at sluge for politikerne i første omgang, men det blev vedtaget senere sammen med resten af dispositionsplanen, der også indeholdt lokalisering af

aflastningsmuligheder for bykernen. Planen viste sig i øvrigt at fungere udmærket.

Først i 1976 fik Nyborg en registrering af bevaringsværdige bygninger.

I Ærøskøbing var der opstået et alvorligt trafikproblem, idet Svendborg Amt ville anlægge en ny indførsel af Marstalvejen øst om bykernen og 30 m ude i vandet ud for den berømte ”Molesti” til havnen. Den lokale Byhistoriske Forening mobiliserede alle kræfter, og min da ret nyetablerede tegnestue (1966) blev engageret til at se på sagen af kommunen og Fonden for Bygnings- og Landskabskultur.

Jeg kan tydeligt huske, hvor overvældet jeg var over at se de mere end 400 bevaringsværdige huse i byen første gang.

Det stod hurtigt klart, at her var tale om en af landets fineste og bedst bevarede gamle købstæder, og at trafikproblemerne måtte ses i lyset af bykernens og hele byens samlede dispositionsplanlægning. Det var også indlysende, at man ikke burde anvende vækstkonceptet fra de ambitiøse ”Centerplaner”, men at man tværtimod måtte understøtte, at her var en by, som især skulle leve af sine kvaliteter og attraktioner, ved turisme, kulturelle aktiviteter o.lign.

Det lykkedes efter mange registreringer og analyser at finde frem til en kombination af en bevaringsplan for hele bykernen, en fremtidig vækstretning for byen mod vest og en vejføring af den nye Marstalvej over Møllebakken og vest om bykernen ned til havnen. Herved fik vejen en tredobbelt adgangsfunktion, dels til den gamle by, og dels til de nye byområder samt til lystbådehavnen, som netop skulle udvides. De besøgende turister kunne nu færdes mere fredeligt i hele bykernen. For at sikre administrationen af bevaringsområdet blev der tinglyst, bestemmelser om bevaring i bygningsvedtægten (lovens § 43), og der blev i tidens løb udarbejdet flere registreringer m.v. ud over det allerede eksisterende store materiale om bebyggelsen.

Det nye koncept for planlægningen af Ærøskøbings bykerne var, at den ønskede bevaring blev meget mere holdbar, når den blev støttet af dispositionsplanen og udgjorde en integreret del af denne. Kombinationen har vist sig at være så robust, at den holder den dag i dag.

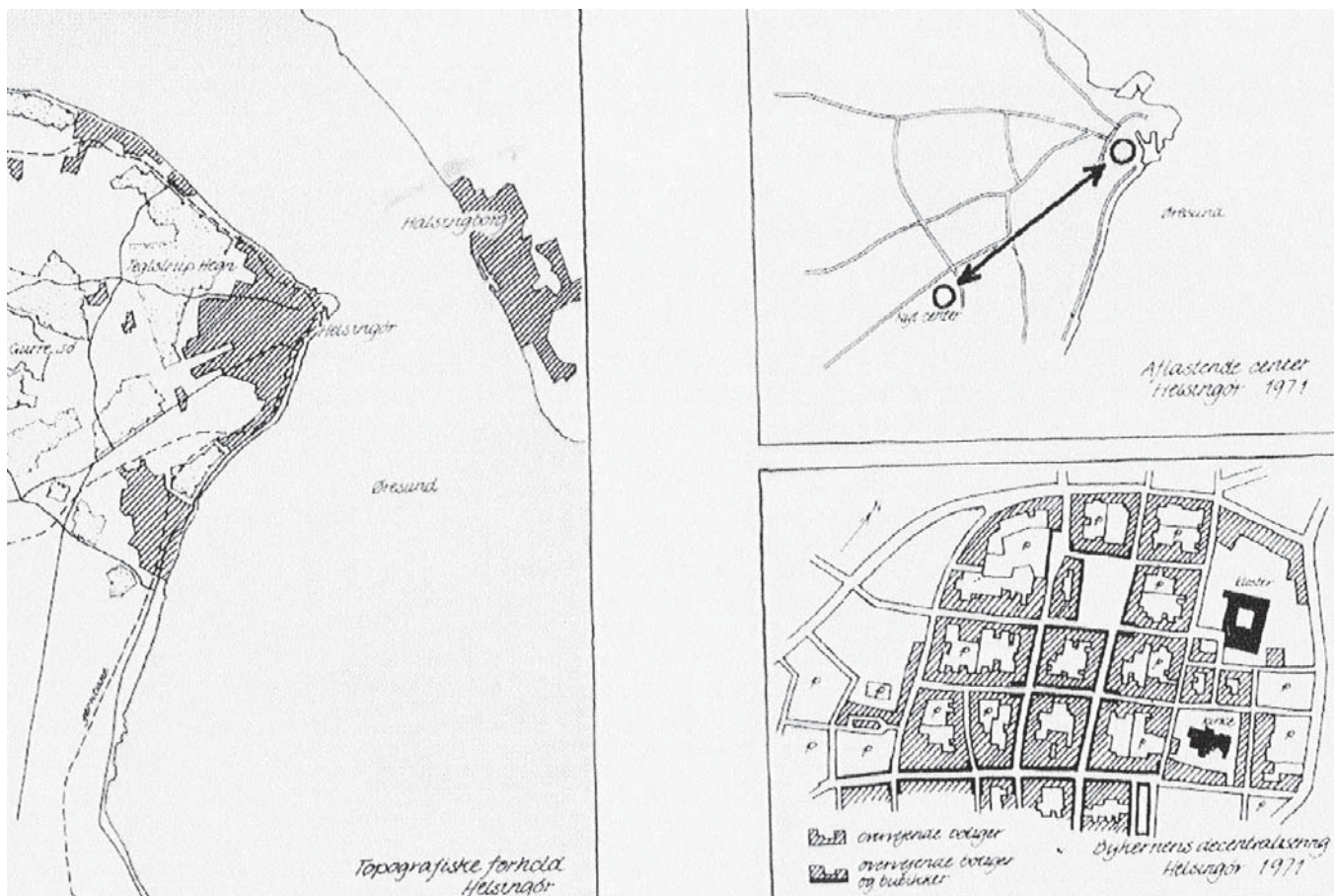
På trods heraf skete det for nogle år siden til min store sorg, at vejføringen af den nye vej blev ændret, så den øverste del af denne i stedet for at blive ført op over Møllebakken blev trukket tværs over bakken bag Pilebækken til Marstalvejen. Ren vandalisme !

I konkurrencen om Aarhus bykerne i 1968 stod de to hovedstrømninger blandt byplanlæggerne stejlt overfor hinanden repræsenteret ved de to første vinderprojekter, og dommerne havde efter sigende haft meget svært ved at bestemme sig. Forslaget, som fik 1. præmie var udarbejdet af konsulenterne Skaarup og Jespersen i samarbejde med Anders Nyvig A/S, og 2. præmie forslaget af min tegnestue.

Det første forslag lagde op til en omfattende fornyelse og omdannelse af hele bykernen, mens jeg i mit forslag brugte mine erfaringer fra Hillerød og Ærøskøbing. Der skulle ikke stilles større krav til bykernen end den kunne honorere, og det var bedre med en stilfærdig og kvalitativ udvikling over tid med udgangspunkt i de eksisterende kvaliteter end store indgreb og skår i bebyggelsen.

Peter Bredsdorff, som var en af dommerne, ringede fornøjet til os om aftenen og fortalte om resultatet. Næste dag strøg hele tegnestuen af sted til Aarhus for at modtage prisen

Det er min opfattelse, at Aarhus konkurrencen betød en hel del for debatten om bykernernes planlægning, og at den sammen med den afmatning og energikrise m.v. som så småt var på vej i 70-erne, medførte en mere moderat og pragmatisk holdning til bykernernes fremtid. Det var også et godt skridt i den retning, at en så magtfuld bykerne som Aarhus i det store hele valgte at følge en decentral planlægningsmodel og principperne fra 2. præmie-forslaget.



Dispositionsplan for Helsingør, 1971. Udarbejdet af Kristian Larsen. Her blev blandt andet af hensyn til den meget homogene og bevaringsværdige bykerne valgt en decentral model med et aflastende center sydøst for bykernen. (De tre skitser er fra "Bevaringsplanlægning", 1979. V.D., side 37)

To moderate bykerneplaner og nogle justeringer.

De to mere moderate planer, som jeg vil omtale her består af: "Perspektivplan Helsingør 1970-2000", udarbejdet af konsulenterne Hoff & Overgaard og Gjerding & Larsen (Aabenraa-Tengestuen) 1971, samt "Hillerød bykerne og grænseområder" udarbejdet af min tegnestue med nogen assistance fra trafik konsulenterne Anders Nyvig A/S i 1975.

Et par andre eksempler - fra Kolding og Roskilde - på justeringer af tidligere "Centerplaner" berøres.

Helsingørs bykerne har en ganske særlig baggrund og historie på grund af sin beliggenhed ved Øresund, og er ret stor i forhold til andre købstadsbykerner. Den har både et livligt forretningsliv og en særdeles bevaringsværdig bystruktur med mange fornemme huse.

Helsingør kommune har flere gange været forbillede for andre kommuner og har skabt opmærksomhed omkring sig ved at ligge forrest i udviklingen af byplanlægningens indhold og metode set i forhold til byens behov og muligheder. Ja, måske er Helsingør en af de bedst og mest omhyggeligt planlagte byer i Danmark.

Det er klart, at det måtte være et stort dilemma for konsulenterne, da de i slutningen af 60-erne skulle udarbejde en dispositionsplan for Helsingør bykerne, om hvilket koncept de skulle følge for planlægningen. Skulle man følge en model, hvor bykernen effektiviseredes, eller skulle man tage udgangspunkt i bykernens specielle kvaliteter ?

Svaret herpå blev en helt tredje model, hvor man fandt frem til et meget konstruktivt kompromis mellem bevaringshensynene og detailhandelens udviklingsmuligheder. Der blev først udarbejdet en ”Perspektivplan” for bykernen med en lang tidshorizont frem til år 2000. I denne blev undersøgt to modeller: Den ene centralistisk, med hele tilvæksten i bykernen, og den anden decentral, med vidtgående hensyn til bevaringen og etablering af aflastende lokalcentre i forstæderne og med tiden også af et større aflastningscenter sydvest for byen. Det viste sig, at den decentrale model med den nye og markante ide om et aflastende center var langt at foretrække både ud fra et praktisk og økonomisk synspunkt. Helsingør egnede sig desuden godt for denne model, da byen på grund af sin beliggenhed ved Øresund kun havde mulighed for tilvækst på landsiden.

På dette grundlag blev der udarbejdet en dispositionsplan for bykernen. Den fik efterhånden et stort net af gågader og torve, fordelingsgader omkring bykernen og en hel del parkeringspladser m.m. Boliger og butikker skulle bibeholdes i samme balance som hidtil. Den ønskede udvikling skulle styres af en bevarende byplanvedtægt for hele bykernen. Denne forelå allerede i 1974, ligesom en registrant, udarbejdet af Nationalmuseet i 1973.

I årene herefter blev der gennemført en omfattende bevaringsindsats, der i dag har efterladt hele det centrale byområde som et af de mest attraktive og velplejede i landet. Også bevaringsplanlægningens indhold og metode blev videreudviklet. Mange tog til Helsingør for at se eksempler på bevarende byfornyelse eller restaurering og istandsættelse af fine gamle bygninger eller - blot for at handle i attraktive butiksmiljøer.

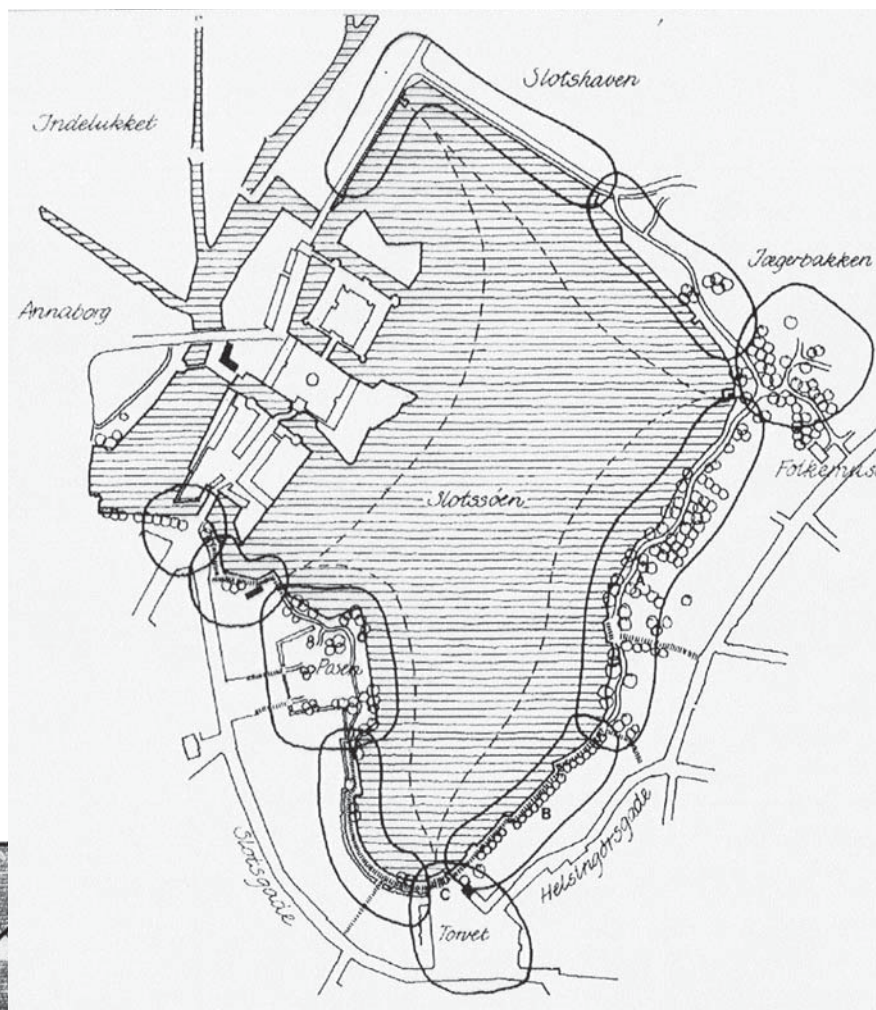
Det andet eksempel på en moderat plan var ”Hillerød bykerne og grænseområder”, 1975, som skulle indgå i kommunens dispositionsplanlægning. Min tegnestue skulle stå for udarbejdelsen af denne, og endelig fik jeg mulighed for at justere den gamle ”Centerplan” på nogle vigtige punkter, som jeg havde været uenig i lige fra begyndelsen.

Arbejdet bestod fortrinsvis i, at redde, hvad der kunne og burde reddes fra den gamle plan, og udarbejde et nyt og mere hensynsfuldt forslag. Som tidligere nævnt var ikke meget gennemført, udover en del uheldige byggesager og nogle begyndende karréudhulinger. Et par byplanvedtægter for karréerne mod Slotssøen havde allerede vist, at der hverken var plads til et stort vejanlæg eller en masse kundeparkeringspladser, ligesom den øgede tæthed i bebyggelsen var meget problematisk.

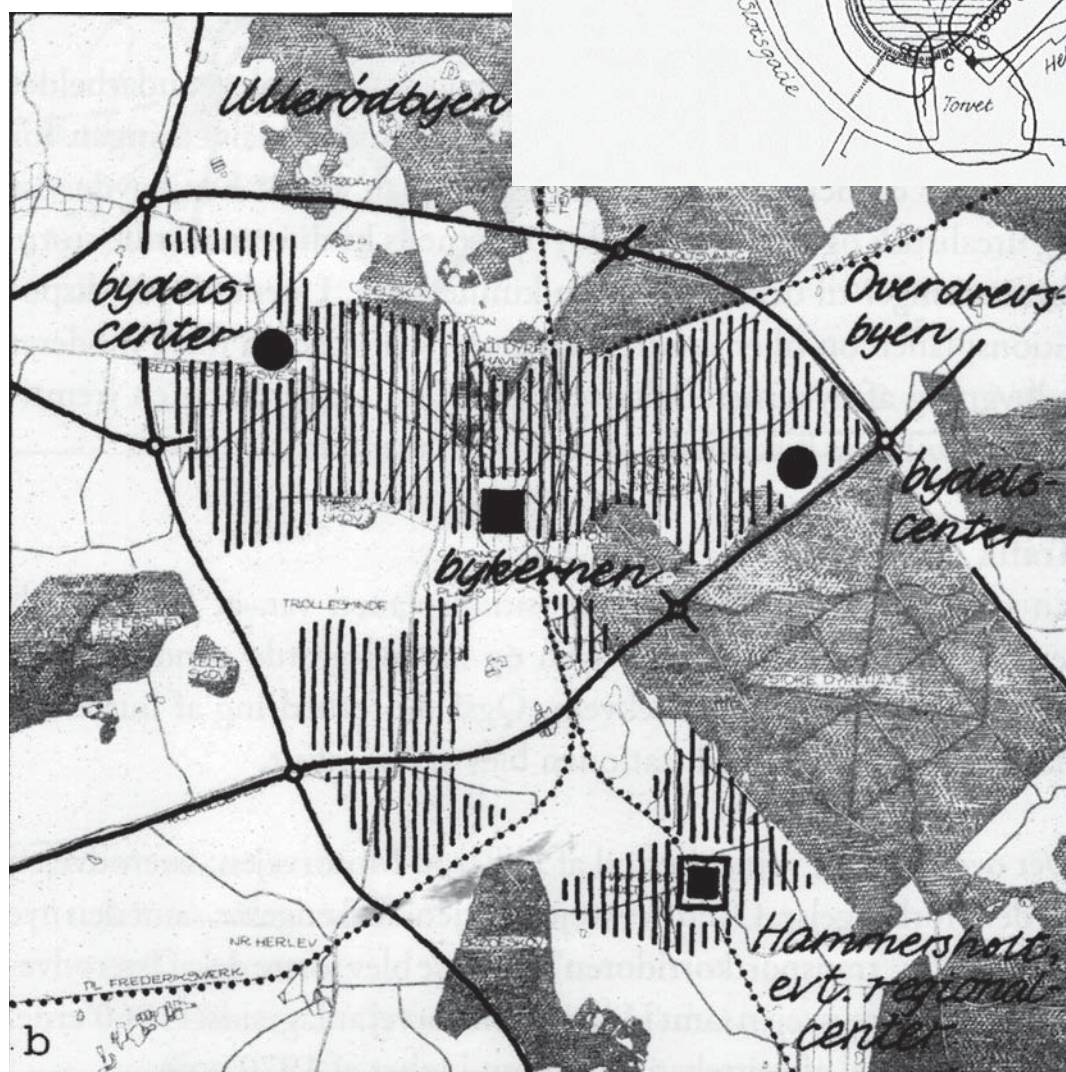
Det nye i planen var blandt andet, at der nu blev rettet op på forholdet til Slotsområdet ved et forslag om at anlægge en krans af stier omkring hele Slotssøen, og herved knytte bykernen med Torvet i midten tættere til søområdet. Det var også nyt, at bykernens tilgrænsende ældre byområder blev inddraget i planlægningen. Ideen om etablering af gågader blev opretholdt, men der skulle udarbejdes byplanvedtægter for de enkelte karréer, så man kunne få lidt bedre styr på bebyggelsesforhold og parkering. Der blev lavet en registrering af bevaringsværdige bygninger og byrum og gjort en hel del ud af byrummenes udformning m.v. M.h.t. de eksisterende fordelingsgader, som tangerede bykernen, var der heller ikke sket større ændringer. Dog var de ikke brudt sammen, som trafikplanlæggerne ellers havde forudsagt. Tilbage stod stadig de uløste problemer i hele den hastigt voksende bys vejplan. Disse, samt spørgsmålene om placeringen af aflastende lokalcentre f.eks. ligesom i Helsingør blev taget op i dispositionsplanlægningen.

Det bør nævnes, at der stadig var et gammelt industriområde med Nordstens Fabrikker m.fl. tilbage i tilknytning til bykernen. Dette areal blev i planen reserveret til fremtidige centerformål, hvis virksomhederne flyttede ud, eller - som det

Hillerød bykerne og grænseområder, 1975. Udarbejdet af Vibeke Dalgas. Forslag til etablering af en sti rundt om hele Slotssøen var et centralt emne i denne plan. (Note 58, 2007. V.D., side 86).



"Bykernen og de tilgrænsende områder skulle aflastes af lokalcentre i forstæderne".



faktisk skete - blev nedlagt.

I Kolding blev der i 1970 udarbejdet en dispositionsplan for bykernen af kommunen og konsulenterne I.C.P.. Planen havde samme målsætning og konceptuelle ide som planerne for Holstebro og Hillerød (1963). Dog adskilte den sig fra disse ved, at politikerne først skulle tage stilling til målene, inden man udarbejdede den mere konkrete og detaljerede udformning af planen. En meget fornuftig rækkefølge i beslutningsprocessen, da der allerede i 1973 på grundlag af en perspektivplan som i Helsingør forelå en række nedjusteringer af forventningerne til bykernens fremtid.

Til gengæld betød det, at man ikke fik de samme store skår i bebyggelsen som i Holstebro, men havde bedre mulighed for at tage sig af bevaring og udvikling af de smukke centrale byområder med Koldinghus og søen som den store attraktion.

Et andet eksempel på en meget ambitiøs detailhandelsorienteret "Centerplan", som hurtigt gav anledning til problemer og måtte justeres, var planen for Roskilde bykerne. Planen var udarbejdet af konsulenterne Skaarup og Jespersen i 1967-68.

Roskilde var allerede da en ret stor købstad nær København og med behov for både et hovedcenter i bykernen og lokale aflastningscentre i forstæderne. Der skulle være plads til det hele i planen: En stor forøgelse af butiksarealet, gågader, masser af parkering og flere nye fordelingsveje, herunder blandt andet en ringgade nord for bykernen, der skar tværs gennem det arkæologisk interessante område "Provstevænget", der ligger foran domkirken på den nordlige side.

Med Roskildes beliggenhed og de attraktive udnyttelsesgrader kom der hurtigt gang i udbygning af butiksarealet og udskiftning af bebyggelsen. Men der var ligesom i Hillerød ikke råd til, at investeringerne i vejanlæg, gågader og parkering m.v. kunne følge med.

Byrådet og mange borgere var også bekymrede for, om der var taget tilstrækkeligt hensyn til bevaringsspørgsmål i planlægningen. På den baggrund blev min tegnestue via Fonden for Bygning og Landskabskultur bedt om at undersøge dette. Resultatet heraf blev to rapporter om bevaringsværdier i hele bykernen og i et mere begrænset område omkring domkirken. Disse udkom henholdsvis 1971 og 1974.

I undersøgelsen af bykernen blev der - efter engelsk forbillede - blandt andet udarbejdet en sammenfattende analyse af bevaringsværdier, der kunne sammenholdes med centerplanens strukturskitser og herved afdække eventuelle konfliktpunkter.

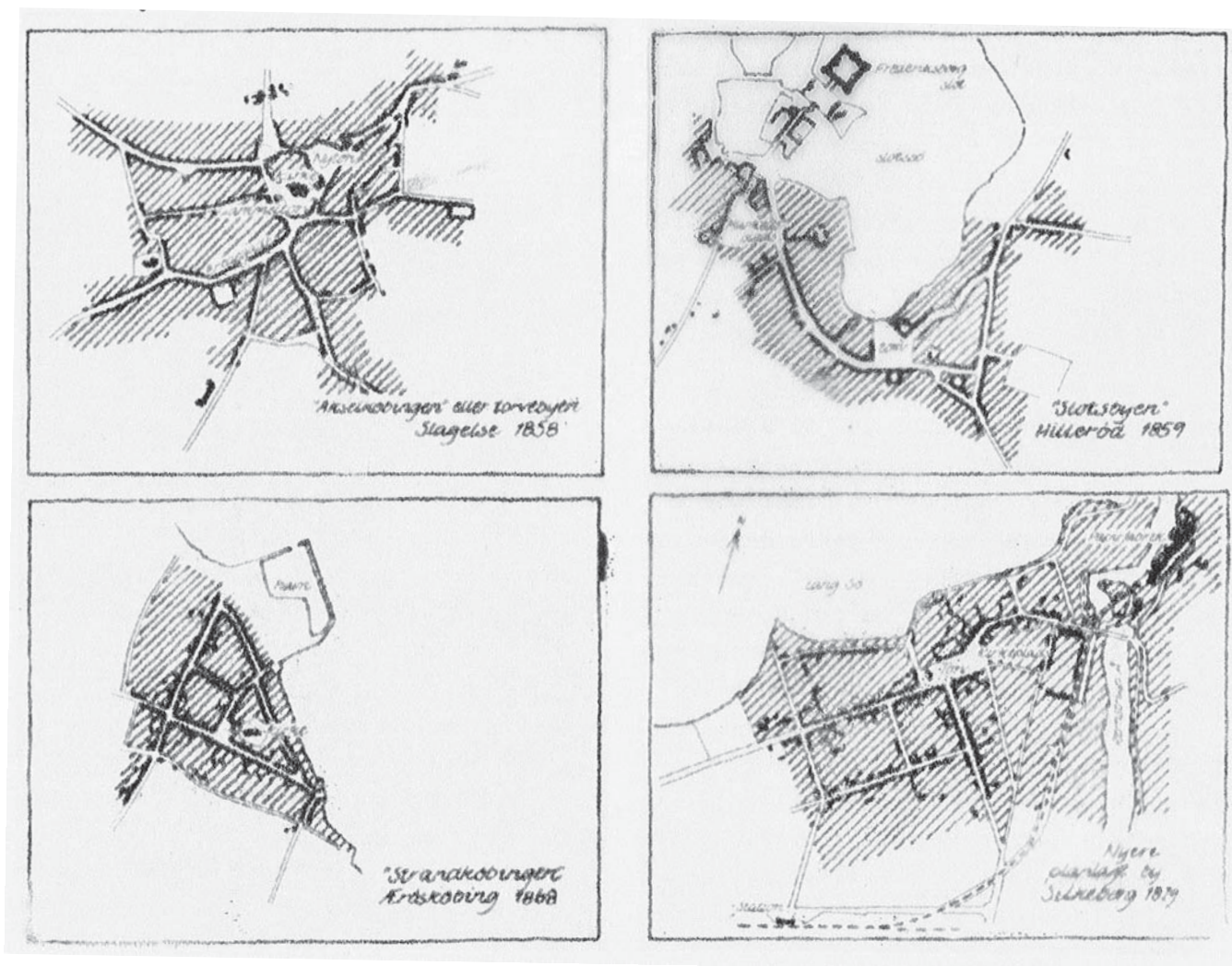
Desværre ved jeg ikke ret meget om, hvad der skete herefter, men problemerne var ganske tydelige, og jeg vil gerne tro på, at jeg blandt andet har bidraget til, at "Provstevænget" ikke blev skåret over af en ny stor vej.

Bybegreb og metode

Når det gælder bykernernes planlægning, kan man ikke sige andet, end at der blev afprøvet nogle grænser og gjort nogle erfaringer i 1960-erne og 1970-erne. Jeg mener, at de eksempler, som jeg har skrevet om her, er ganske karakteristiske for den udvikling, som har fundet sted, selv om jeg også fortæller om mine egne oplevelser og erfaringer.

De store udsving i konceptet for bykerne bestod efter min mening i, at man havde en meget forskellig opfattelse (eller slet ingen) af, hvilken by, man ville have. Det var stadig den tætte og komplekst sammensatte traditionelle by, som var det image, som de fleste havde for øje, mens det nye redskab, dispositionsplanen, var et barn af den nye tids funktionalisme.

Ideen var, at man blandt andet skulle arbejde med areal- og anvendelsesseparatoring i de nye områder, og det smittede også af på planlægningen af de eksisterende bykerner. Man skulle naturligvis afveje de forskellige interesser



Fire traditionelle bytyper med meget forskellige strukturer: "Akselkøbingen", "Søkbøstaden", "Slotsbyen" og den planlagte "industriby". Strukturerne giver igen meget forskellige planlægningsmuligheder, hvis byernes identitet skal respekteres. (Bevaringsplanlægning, 1979. V.D., side 12).

amerikanske shoppingcentre som image og forbillede og satsede alt på at gennemføre deres vision. Mange af de fine gamle købstæder skyndte sig med at beskytte sine miljøer mod alt for store indgreb. Det tog nogen tid, før man i disse byer fandt ud af at aflaste og udvikle på anden måde.

i sit planforslag, som love og vejledninger foreskrev, men der var mange forskellige meninger om "opskriften", og det gav vide rammer.

Ikke så underligt, at der opstod store konceptuelle problemer hos konsulenterne. De ambitiøse "Centerplaner" havde de store

Et stort skridt på vejen mod en afklaring af bykernernes planlægning var som nævnt især Aarhus-konkurrencen og Helsingørs undersøgelse af fordele og ulemper ved centralisering eller decentralisering i relation til ældre bykerner. Men der var også det klare budskab i disse planer om, at hensynet til bykvaliteterne generelt skulle have høj prioritet, samt at der absolut ikke var nogen grund til at indføre amerikanske tilstande i danske bykerner. Der var flere andre måder at løse problemerne på.

Og hvad lærte man så? Først og fremmest, at der var stor fare for uheldige resultater, hvis man ensidigt prioriterede enkelte sektorer som f.eks. detailhandel og trafik i den sammenfattende fysiske planlægning. Desuden, at alle hovedsektorer måtte overvejes i planlægningen, hvis man ville opnå størst mulige mangfoldighed og kompleksitet, uanset om man planlagde for et gammelt eller nyt byområde. Her tænkes på alle fire hovedsektorer: Fysiske, funktionelle, sociale og administrative/ økonomiske forhold.

Med kommuneplanlovens ikrafttræden i 1977 blev meget rettet op, selv om filosofien bag denne stadig var den samme som tidligere, og bybegrebet funktionalismens segregerede by.

Metoderne blev forbedret betydeligt, og ”opskriften” på kommuneplanens indhold præciseret. Mere overordnet blev der skelnet mellem hovedstruktur og rammer for lokalplanlægningen, samt mellem forundersøgelser og forslag m.v. Alle hovedsektorerne, herunder de eksisterende fysiske forhold, skulle undersøges og indgå i planen, hvilket blandt andet havde den betydning for bykerne, at der nu blev stillet krav om, at der skulle redegøres for behovet for bevaring og byfornyelse.

Kommunerne fik gennem den nye lov mulighed for at etablere et meget bedre grundlag for deres beslutninger om byerne og deres bykerner. Den første vejledning, Kommuneplanorientering nr. 1, udgivet af Planstyrelsen i 1979, handlede som tidligere nævnt om ”Bevaringsplanlægning”, og var udarbejdet af min tegnestue. Vejledningen blev en forløber for de mere detaljerede og omfattende ”Kommuneatlaser”, der senere hen skulle indgå som et forudsætningsmateriale i kommuneplanerne.

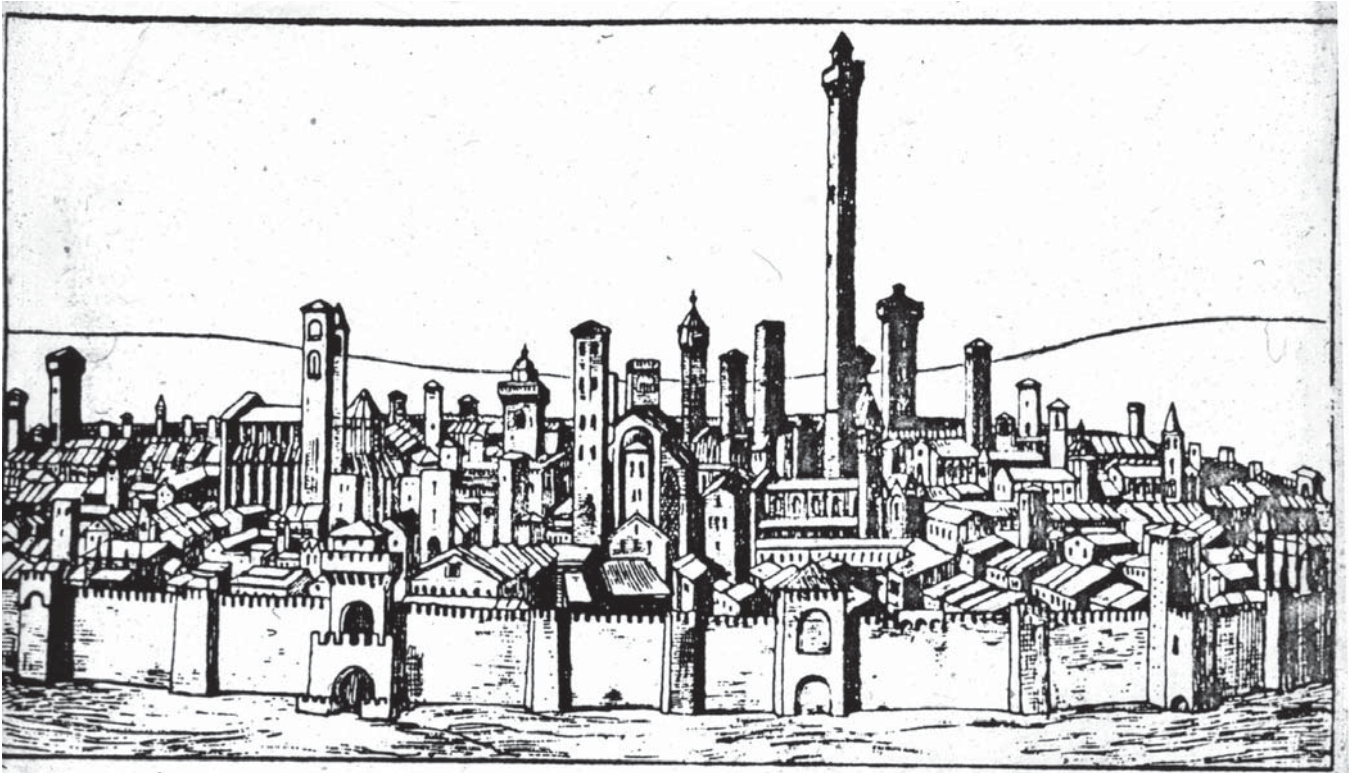
Efterskrift: ”Skalasprijet”.

Selv om min artikel handler om bykernernes planlægning i 1960’erne og 70’erne, kan jeg ikke lade være med her til slut at bringe dette lille ”Efterskrift”, i hvilket jeg trækker nogle tråde op til vores tid.

En af grundene hertil er, at der ikke alene var omfattende forandringer af vore byer på vej, men også radikale ændringer af bebyggelsens arkitektoniske udformning, funktioner og skala. En anden begrundelse er, at jeg gerne vil fortælle den historie videre, så andre forskere eller forfattere kan blive opmærksomme herpå og eventuelt tage tråden op på et senere tidspunkt.

Det begyndte med, at en del af bykernernes butikker, især supermarkeder og forskellige kædebutikker krævede mere og mere plads i stueetagerne for at kunne imødekomme presset fra kunderne og øge omsætningen. Hele stueetagen blev ofte i disse tilfælde trukket ud som en skuffe på gårdarealet bag forhuset, der ofte var et ældre købstadshus med traditionel husdybde. Det næste der skete var, at de øgede bestemmelser om udnyttelsesgrader og etagehøjder i bygningsvedtægterne inviterede til nedrivninger af ældre huse og opførelse af nye byhuse i en betydelig større skala. Disse indeholdt fortrinsvis butikker og kontorer og stak i øjnene med meget større husdybder og andre tagformer end tidligere. Mange byer fandt det snart nødvendigt at begrænse butiksstørrelserne. Senere hen kom der også lovgivning herom.

Det varede ikke længe før de første selvstændige store indkøbscentre dukkede op. Et af de første i Københavnsområdet var Rødovrecentret, der blev indviet den 1. april 1966. Et andet endnu større storcenter ”City 2” blev lokaliseret uden for byen på bar mark syd for Tåstrup og åbnet i slutningen af 60’erne i afventning på aflastningscentret ved Høje Tåstrup. Virkeligheden var den, at disse storcentre appellerede til et langt større opland end de sædvanlige bykerner, og slet ikke behøvede at placere sig i en gammel bykerne. Tværtimod! Det var bare besværligt, og det var meget lettere at skaffe trafikal tilgængelighed og masser af kundeparkeringspladser uden for byerne. Det arkitektoniske koncept var enkelt: En stor ”kasse” i 1-2 etager med mange tusinde m² etageareal til butikker, service, strøggader og torve. Udenfor bygningen store kundeparkeringspladser i umiddelbar tilknytning til denne.



Øverst: Aflastningscenteret "La Feira" udenfor Bologna i Norditalien bygget i begyndelsen af 70-erne af Kenzo Tange. (Fotos V.D., 1984).

Nederst: Et gammelt stik fra 1505 med alle de karakteristiske tårne, som har givet inspiration til det nye center..

Lokaliseringen af eventuelle storcentre blev hurtigt et overordnet regionalt planlægningsproblem og en varm kartoffel, da ingen af de eksisterende ældre bykerner ville have en sådan konkurrent i sin nærhed. Men det er en helt anden historie, som fortjener sin egen nærmere undersøgelse en anden gang.

Samtidig med at butikker og kontorer voksede i skala skete der også lige så store forandringer med byernes virksomheder i øvrigt. De gamle industrier og håndværk m.m., som før lå i bykernerne blev nedlagt eller flyttede ud til nye erhvervsområder med bedre plads til ekspansion. Nye pladskrævende og mere servicebetonede virksomhedstyper opstod og lokaliserede sig også i disse områder, hvor de byggede stort og flot.

Bologna

Det gik nogle steder så stærkt, at det var svært for både byplanlæggere, kommuner og overordnede myndigheder at følge med. Overalt i Vesteuropa fandtes de samme udviklingstendenser, ofte med et lille forspring i forhold til Skandinavien. Jeg kan huske, hvordan alle de danske byplanlæggere strømmede til Bologna i Norditalien i midten af 70-erne for at studere deres byplanlægning,

bevaring og byfornyelse, samt restaurering og genanvendelse af fine gamle bygningsanlæg. En forudsætning for denne omfattende indsats for at beskytte Bolognas velbevarede og fantastiske historiske bykerne var imidlertid, at der blev etableret et reelt aflastningscenter udenfor byens centrale områder. Dette blev opført allerede i årene omkring 1973 ved "La Feira" med et kraftfuldt arkitektonisk hovedgreb, der er alle italienske storhedsdrømme værdigt. Man inviterede simpelthen den berømte japanske arkitekt Kenzo Tange til at give det nye center form.

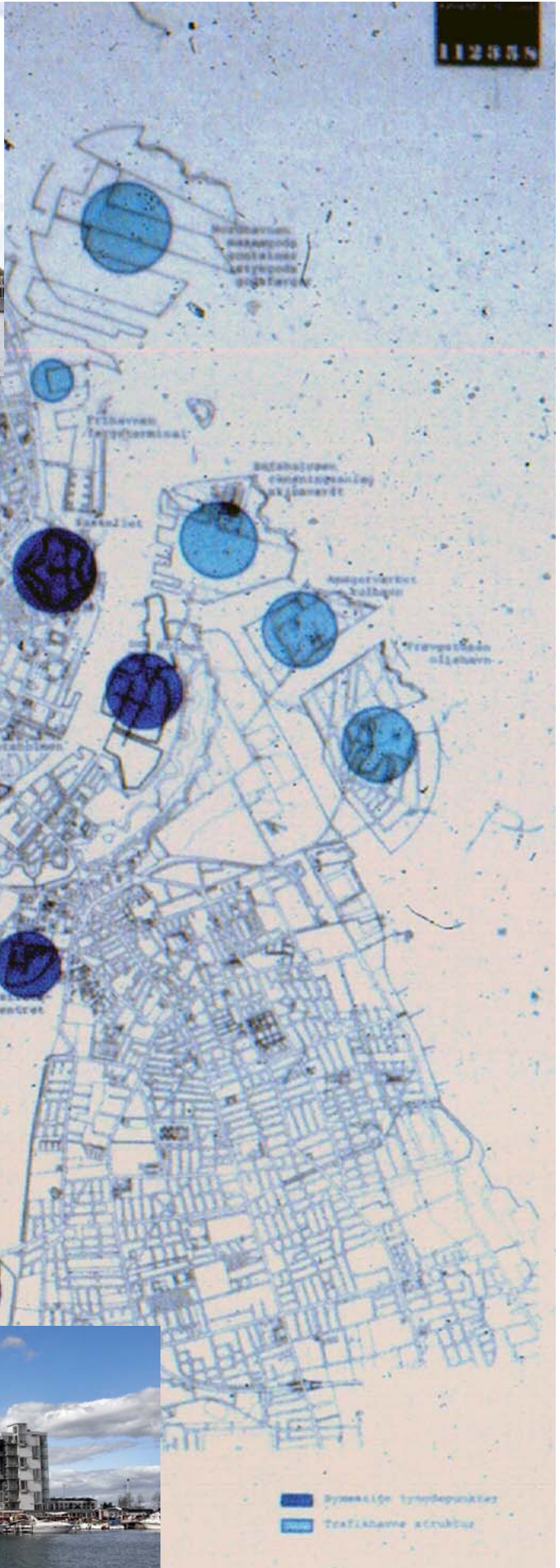
Da jeg første gang så dette aflastningscenter i 1984, blev jeg fuldstændig overvældet af de arkitektoniske dimensioner. Der var virkelig sket et skalaspring, idet Kenzo Tange havde ladet sig inspirere af Bolognas gamle tårne og havde tegnet en skov af højhuse i en helt anden målestok. I disse havde en stor mængde af moderne kontor- og servicevirksomheder med forbindelser til hele verden lokaliseret sig. Den kendte byplanlægger professor Pier Luigi Cervellati, der stod bag ideerne til Bolognas forbilledlige planlægning, og som jeg traf ved et af mine besøg, var dog noget bekymret. Han havde håbet på, at kunne beholde flere af de regionale institutioner m.v. i den eksisterende

*Tv. Statue af Neptun ved Palazzo Re Enzo i det gamle Bologna.
Bemærk skalaspringet !*



Th. Moderne skulptur ved "La Feira".





*Konkurrencen om Københavns havn 1985.
Forslag til lokalisering af interessante arkitektoniske "tyngdepunkter". (V.D. m.fl.).*

To fotos af nybebyggelser i Sydhavnen, som spiller smukt sammen med skalaen i det store vandrum (Fotos H.A. 2010).



bykerne, så de kunne bidrage til vedligeholdelsen af de mange fornemme paladser.

Monument og Niche

Det interessante ved det italienske projekt var, at man havde mod til at forholde sig arkitektonisk til den nye tids store skala i byggeriet. Det tog nogen tid i Danmark, inden man blev opmærksom på de arkitektoniske skalaproblemer. Men i 1985 udkom en meget usædvanlig og bemærkelsesværdig licentiatafhandling fra Arkitektskolen i København udarbejdet af Carsten Juel-Christiansen. Afhandlingens titel var: "Monument og Niche", og den indeholdt blandt andet en visuel analyse af en lang række luftfotos taget af forfatteren selv i lav højde over hele Københavnsområdet.

I sin visuelle analyse af disse fotos finder han lokaliseringen af de nye store anlæg og bebyggelser og giver dem navne: Lufthavne og terminaler bliver f.eks. til "Offentlighedsnicher": Steder, hvor globale og regionale forbindelser mødes med det lokale område. Bjerget i Albertslund kalder han et moderne "Monument", ligesom han også finder andre markante "Tidsmonumenter" fra forskellige perioder, såsom Frihavnen eller Avedøre Holme m.fl. Hans intention var, at man måtte se i øjnene, at disse nye fænomener dukkede op, og at man naturligvis måtte forholde sig arkitektonisk til dem og se det som en interessant udfordring. Som lærer på Arkitektskolen arbejdede han selv med skitser og modelforsøg.

Københavns havn

Carsten Juel-C. fik en guldmedalje fra Akademirådet for sit arbejde, men desværre fik det ikke større gennemslagskraft. Jeg forsøgte at gøre opmærksom på dets betydning allerede samme år (1985), hvor jeg deltog i den nordiske konkurrence om Københavns havn.

Jeg havde sammensat et hold af danske og norske arkitekter, ingeniører og landskabsarkitekter. I projektet indgik blandt andet et forslag til lokalisering af nogle byplanmæssige og arkitektoniske "Tyngdepunkter" med mulighed for opførelse af samlede bebyggelser i større

skala eller for specifikke anvendelser, jævnfør Carsten Juel-C.s iagttagelser. Desværre fik vores projekt ikke nogen placering i konkurrencen.

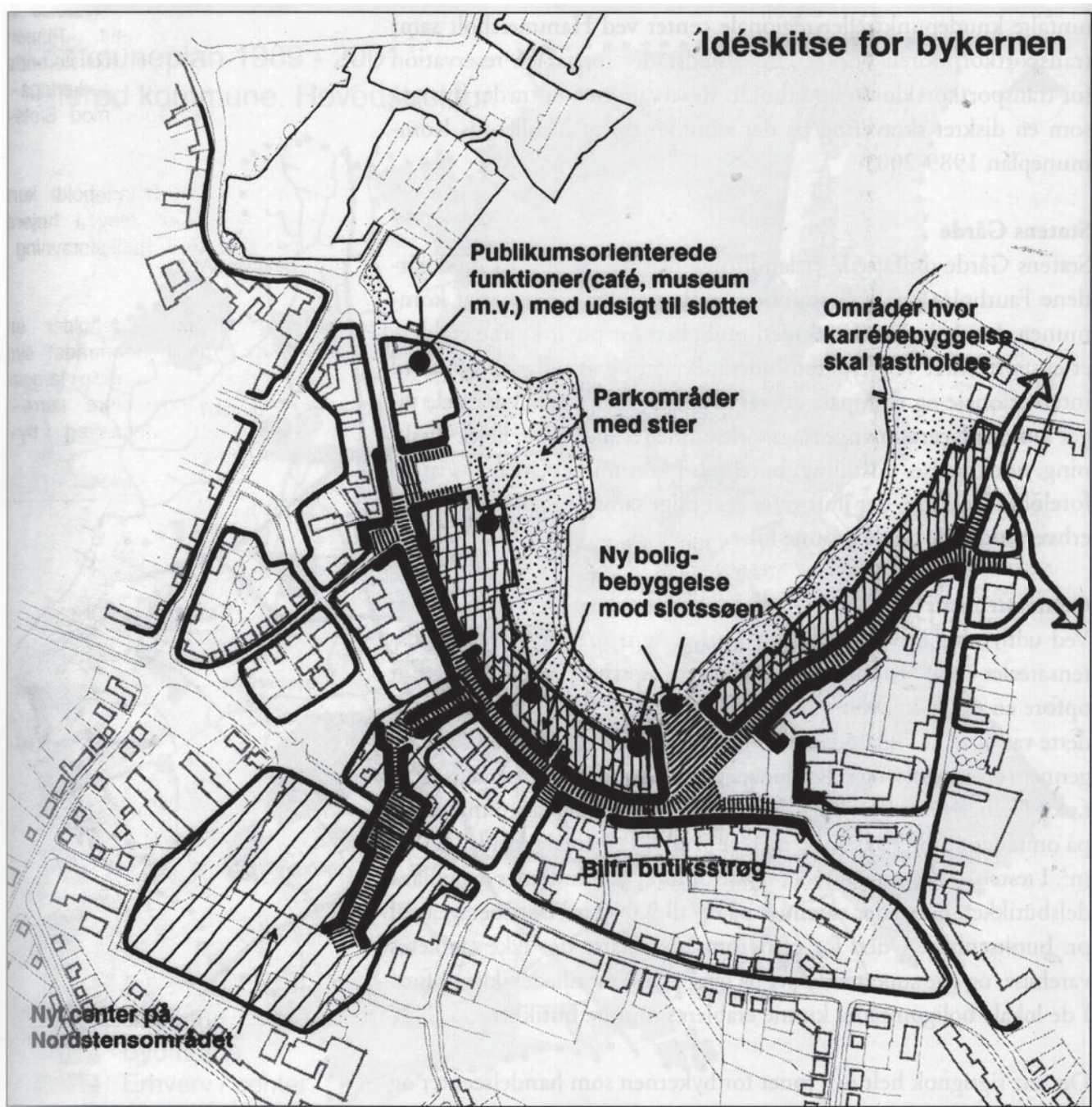
Siden da er der bygget meget på godt og ondt i havneområderne i København samt i Ørestaden. Men det er lidt trist at se den tykke kødrand af store kedelige huse langs Kalveboderne, eller den mere og mere usammenhængende bebyggelse på begge sider af metroen i Ørestaden. Dog var det en stor fornøjelse for nylig at se de nye kvarterer på Teglholmen og de store omgivende vandrum mod syd. Her var der virkelig tænkt i et arkitektonisk hovedgreb, der modsvarede den store skala i bylandskabet.

Hillerød - én gang til

I begyndelsen af 90'erne blev de gamle industriarealer midt i bykernen, som jeg tidligere omtalte, ledigt. Efter mange overvejelser i kommunen blev man enige om at vove eksperimentet med at lokalisere et storcenter her. Men dette skulle naturligvis indpasses nøje i købstadsmiljøet, have en tiltalende arkitektonisk udformning, og der skulle bygges parkeringshuse

Skitse af Ole Thomassen fra en konference på SBI i 1984, hvor han holdt sin forelæsning om de fire F-er: Vore byer skal kunne holde til "Fællesskab", "Fest", "Fantasi" og "Forandring".





Trods 70'ernes mere afdæmpede planlægning af bykernen, blev det i begyndelsen af 90'erne besluttet at forsøge at lokalisere et stoercenter på at nedlagt industriareal lige midt i bykernen. Der blev gjort store anstrengelser for at integrere "Slotsarkaderne" i omgivelserne, blandt andet ved anlæg af en gågade-arm syd for Slotsgade. (Note 58, 2007. V.D., side 48).

og udarbejdes en lokalplan og meget mere. På den måde blev "Slotsarkaderne" med sine ca. 45.000 m² til.

Storcentrets butikker og supermarkeder ligger fortrinsvis i stueplanet og grupperer sig omkring en ny gade, der udgår fra det eksisterende hovedstrøg, Slotsgade, og strækker sig mod syd gennem et par små torve og under fordelingsgaden, hvorefter det ender blindt. I overetagen oven på butikkerne ligger et kvarter med byboliger omkring en fælles plads.

Storcentret blev ved sin etablering meget rost for sin arkitektur, sin nedbrydning af den store skala og sin indpasning i bymiljøet. Det der ikke blev talt så meget om var, at storcentret havde beholdt sin centerstatus og lukkede alle døre om aftenen. Også adgangen til det nye butiksstrøg. Det betød, at butiksstrøgene ikke blev borgernes eje som "offentlige rum" på samme måde som de eksisterende gader og torve i byen. Også boligerne var låst inde og isoleret som en enklave for sig.

Trods alle anstrengelser var storcentret ikke uden problemer, f.eks. i forhold til bykernens øvrige butikker, ved konjunktursvingninger og ved ikke at have samme fleksibilitet ved forandringer m.v. som den gamle bykerne. Men det er et interessant spørgsmål i sig selv, som fortjener sin egen nærmere undersøgelse.

I 2007 blev Hillerød storstorkommune, og et nyt rådhus blev opført på Statens Gårde ca. 3 km syd for byen. Set i bakspejlet er det min opfattelse, at byens borgere havde været bedre tjent med om det var deres rådhus og evt. nogle byboliger, som var blevet bygget på de gamle industriarealer og integreret i bykernen.

Ved en sådan integration ville en "ekspropriation" af det offentlige rum som i storcentrets tilfælde have været utænkelig.

En traditionel gammel bykerne er blandt andet kendetegnet ved, at det offentlige rum er tilgængeligt for alle til enhver tid. Det er dette rum, der sammen med bebyggelsen og dennes variation og mangfoldighed skaber byens arkitektur.

Litteratur

Bredsdorff, Peter 1958. Den centrale bydel i Aabenraa. *Byplan* Nr. 5, 1958, side 148–161

Comune di Bologna 1970. Bologna. Centro storico, Edizione Alfa. Bologna.

Gaardmand, Arne 1993. *Dansk byplanlægning 1938 – 1992*. Arkitektens Forlag, København.

Gaardmand, Arne & Larsen, Frits 1974. *Fornyelse af bycentre*. Dansk Byplanlaboratoriums Skriftserie Nr. 9. København.

Dalgas, Vibeke 2007. *Byplanhistorie og byudvikling i Hillerød 1945 - 2006, udvidet særtryk fra Hillerød 1945 – 2006*. Byplanhistorisk Note 58. København.

Dalgas, Vibeke (red.) 2009. *Et usædvanligt særtryk "Hillerøds Fremtid"*, af Peter Bredsdorff og Arne Mygind Sørensen. Særtryk fra "Hillerødbogen" (1948). Byplanhistorisk Note 62. København.

Harvest, Jesper 2004. *Centerplanlægning*. Byplanhistorisk Note 51. København.

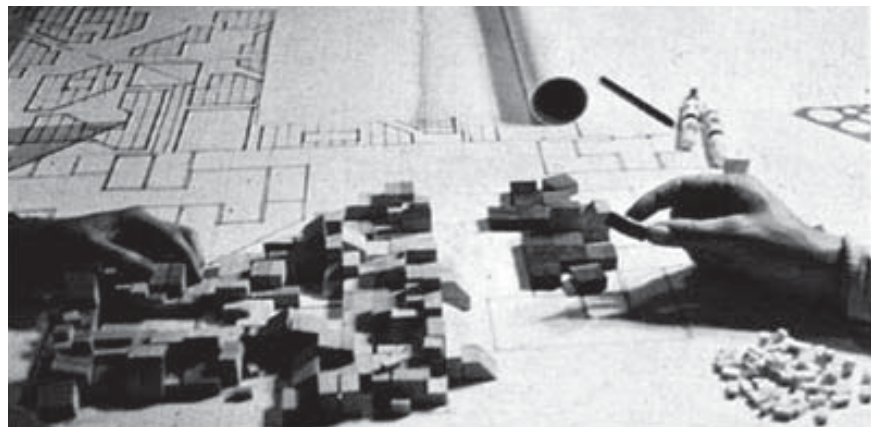
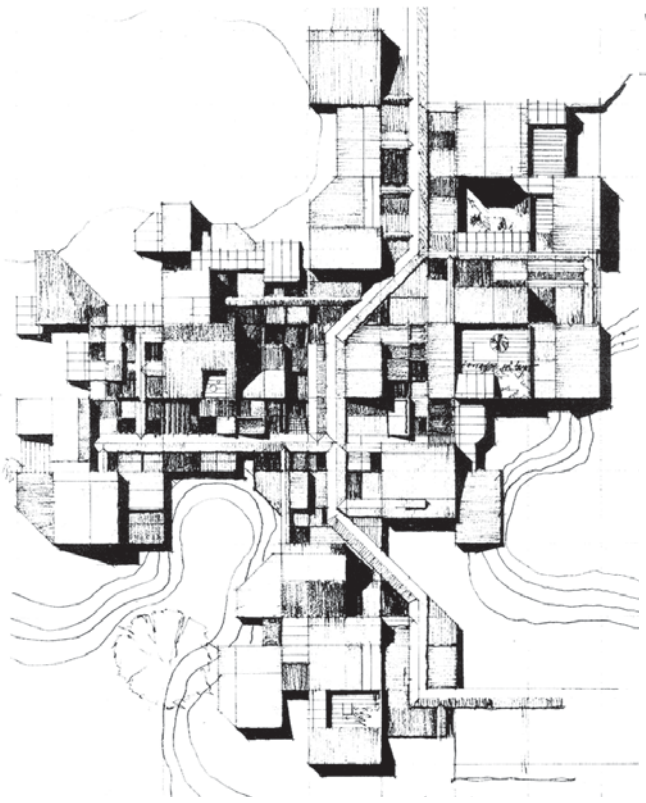
Juel-Christiansen, Carsten 1985. *Monument og Niche. Den nye bys arkitektur*. Rhodos. København.

Nielsen, Vagn Rud 1958. Byplanstatus 1958. *Byplan* Nr. 5, 1958, side 142-146.

Nyvig, Anders – Rubin, Anne Marie 1958. *Byplan* Nr. 5, 1958, side 162-166.

Planstyrelsen, Miljøministeriet 1979. *Bevaringsplanlægning*, Kommuneplanorientering nr. 1, 1979, København.

Ærøskøbing kommune m.fl. 1971. *Dispositions- og Bevaringsplan 1971*. København.



Vandkunstens arbejder

Af Jens Thomas Arnfred

Vandkunstens arbejder ligger tidsmæssigt på grænsen af perioden 1960-70'erne.

Men det var i høj grad netop overgangen fra 1970'erne til 80'erne, der blev afsættet for tegnestuens start og tidlige arbejder. Den første konkurrence vi lavede var i 1969. Siden da har vi vundet mere end 65 1. præmier i nationale og internationale konkurrencer og indimellem bygget en del huse og lagt navn til en del bebyggelsesplaner.

Mit indlæg på Byplanhistorisk Udvalgs seminar blev en billedmættet tour de force gennem tegnestuens mange planforslag i 1970'erne og 80'erne, der dog også blev suppleret med et par eksempler på nyere arbejder.

Her er mine kommentarer til filmstrimlerne:

Projekt 35

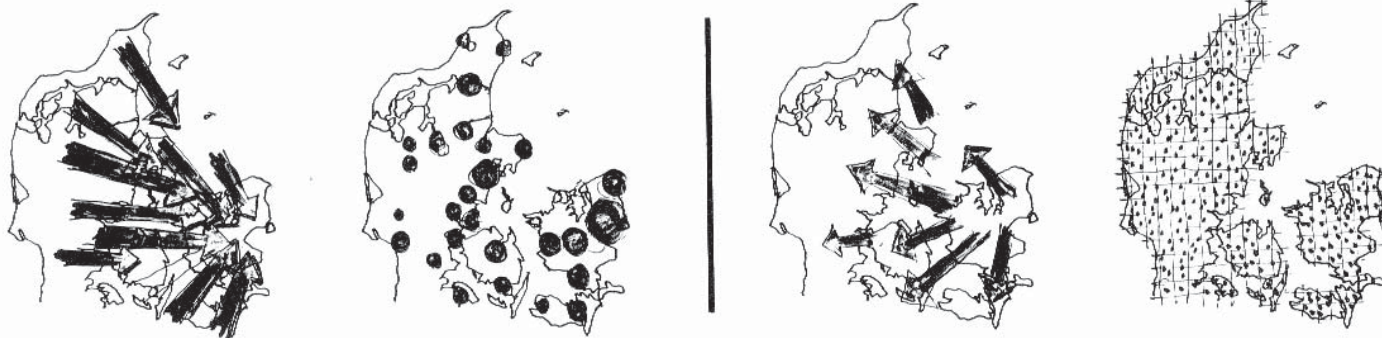
Jeg springer tilbage til start. Til de glade dage i 1971. Vi kaldte de syrede tætte strukturer for organismer og spredte dem rundt med løs hånd på kanten af grusgraven, vandhullerne, skovbrynerne, bakkedragene og i det åbne land. Vi ville den

decentrale byvækst, de delvist selvforsynende lokalsamfund.

Det var SBI's idekonkurrence om tæt/lav bosætning, der var den kærlige anledning, og det var den dristige direktør Philip Arctander, der inviterede arkitektstanden til et opgør med burhønsbyggeriet. Vores forslag blev tildelt nr. 35 og det har det heddet lige siden.

Det blev tegnestuens start og fagideologiske udgangspunkt. Hans Jørgen Kløvedal sammenfattede en række poetiske manifeste om den samlede forslagsstillelse, og vi andre fulgte med så godt vi kunne med højt flyvende forestillinger om bosætning i meget tætte, flytbare strukturer, der naturligvis inkluderede en alternativ energiforsyning, medbestemmelse og bæredygtighed. Vores forslag var – undskyld mig - langt forud for sin tid, og vi havde alle en god fornemmelse i kroppen, fordi vi oplevede det usædvanlige, at de æstetiske løsninger ikke blev mindre smukke af at være politisk forankret.

Illustrationerne er fra Vandkunstens konkurrenceforslag, projekt nr. 35, til SBI-konkurrencen om tæt/lav bosætning, 1971.





Forslaget blev fulgt op af en boligaktion på Køge Torv, hvor Trolle, John Carlsen rejste et stort gult telt og store 'pædagogiske' modeller blev udstillet for fru Jensen. Beskeden var utvetydig: Ryk tættere sammen og giv vitaminer til det sociale rum, sørg for at parcelhusbyggeriet ikke bliver den arealslugende opskrift på boligvæksten. Gå imod strømmen. Få indflydelse på din bolig, brug vedvarende energikilder, dyrk køkkenhaven og opgiv forestillingen om den private ejendomsrets lyksaligheder.

Boligudstilling, arealundersøgelser, 1971

Ullerød 1

På tegnestuen gjorde vi ikke altid, hvad der blev sagt. I Ullerødbyen gjorde vi næsten alt det, man ikke måtte. Vi plantede skov, byggede skovbyer i landzonen, og fik byudviklet Ullerød som en serie grønne rum fra parcellens private uderum, familiegruppens fælled, bydelens grønning til Ullerødbyens store, centrale grønne parkrum med stiforbindelser helt ind til Frederiksborg Slot.

Sten Johnsen skrev sangen om de grønne rums hierarki, og tegnestuen fik øvet sig i at håndtere et sæt klare planelementer, der kunne styre os mod målet. Vi fik en første præmie, men opgaven blev aldrig ført ud i livet. Rygtet sagde, at der sad en skovløber i kommunalbestyrelsen, der...

Der var liv og glade dage på tegnestuen i den periode. Vi tegnede med store filtpenne og stinkende speedmarkere til langt ud på natten direkte på store ruller hvidt zinkpapir, som vi hentede ovre hos Andersen i den store, hvide kittel hos Tutein og Koch. Jeg husker perioden som frygtløs og selvsikker.



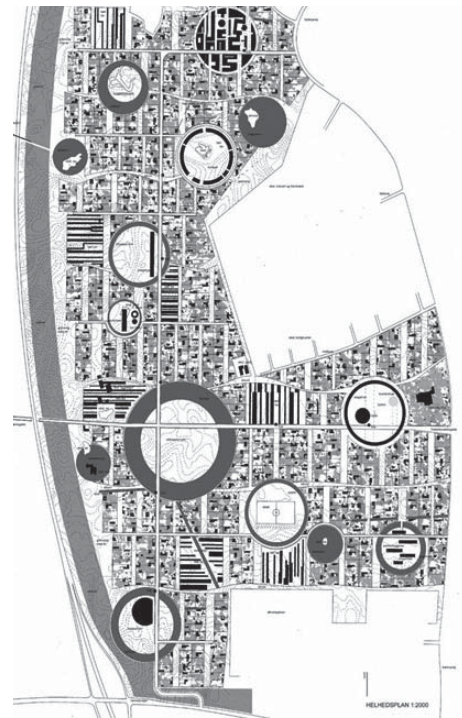
Bebyggelsesplan, Ullerødbyen, Hillerød, 1976

Ullerød 2

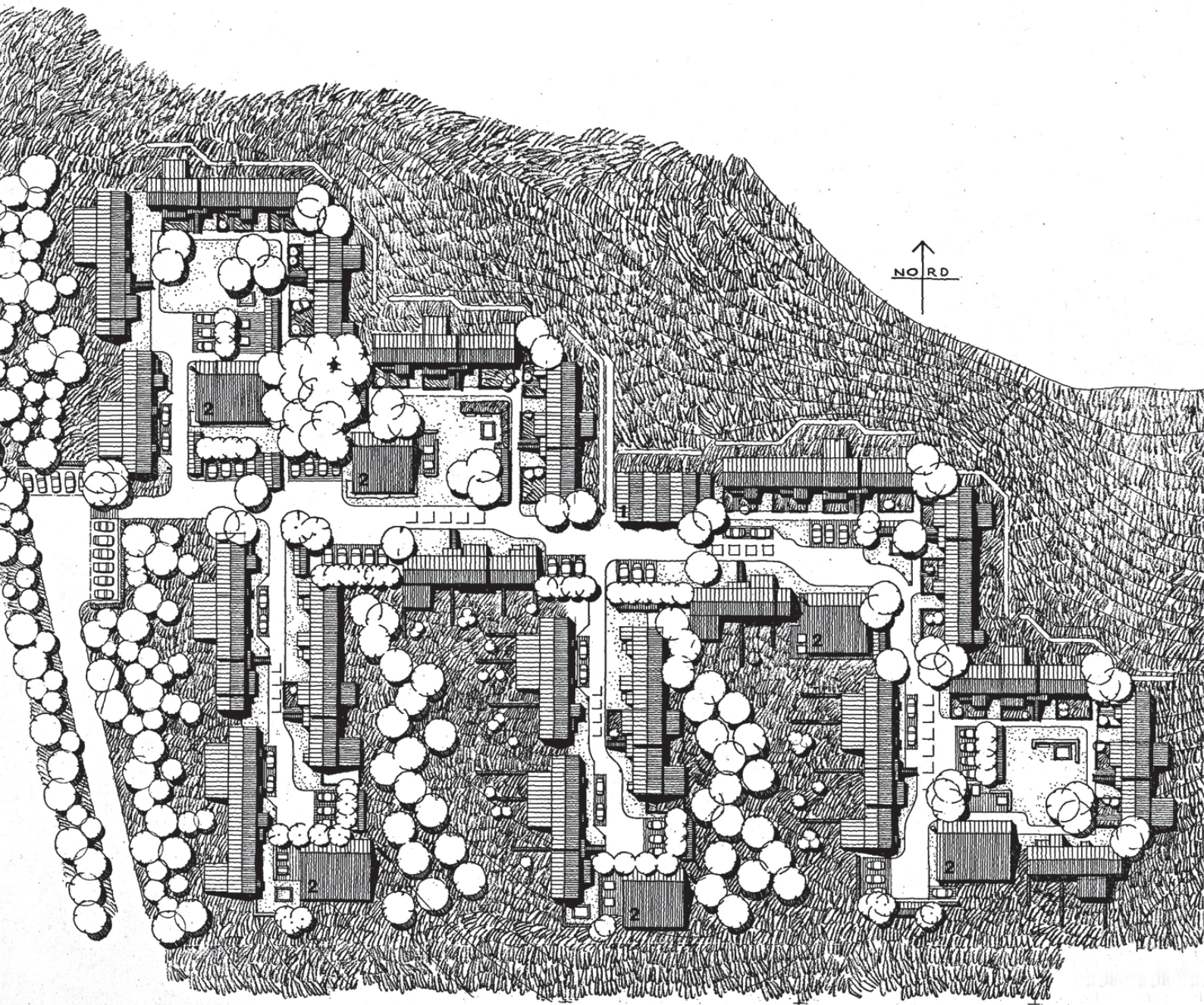
Vi lavede to planforslag med 25 år imellem. I vores forslag fra 2001 slap vi det brølende typehusmarked løs og lod byggeindustrien og belåningsmulighederne bestemme byggeriets udformning.

Til gengæld insisterede vi på 'pausens betydning' og udlagde forskellige 'stilhedens landskabsrum' i det oprørte hav. Vi mente, der måtte være steder, hvor der var adgang forbudt for entreprenører, stedet hvor bålet kunne tændes, og man måske ku' høre en fugl eller 2. Tegnestuen havde ikke mistet sin dyd, men virkeligheden – den skinbarlige – havde korrigeret vores naive forestillinger om, at vi kunne detailregulere os frem til arkitektonisk kvalitet.

Pernille Poulsens og Sten Johnsens forslag blev et radikalt indlæg i diskussionen om lokalplanernes rolle. Og vores forsigtige, men alvorlige forsøg på at se 'virkeligheden' i øjnene. Forslaget fik naturligvis ingen præmie. Men til gengæld enorm betydning for den faglige diskussion på tegnestuen.



Socialt rum i forstaden – konkurrenceforslag, Ullerødplanen, Hillerød, 2001



Tinggården 1

Boligaktionen blev en stor succes, og mere end 3000 mennesker lod sig skrive op til det annoncerede 'boligeksperiment'. Men det tager tid at få utopier til at lande på tyngdekraftens køkkenbord. Først næsten 6 år efter boligaktionen på torvet, blev Tinggården i Herfølge en realitet. Vi måtte undervejs fravælge et par programpunkter eller tre. Vi fik bl.a. ikke afskaffet kapitalismen, og måtte opgive forestillingen om, at byggeriets parter ikke måtte spekulere i boligbyggeriet. Vi måtte sæföli' igennem flere hårde sparerunder. Tillægsrummene overlevede. Beboerforeningen blev etableret og familiegupperne, halmfyret og vindfang som væksthuse blev en realitet, ligesom fælleshusene, solfangeren og industrivaskemaskinen.

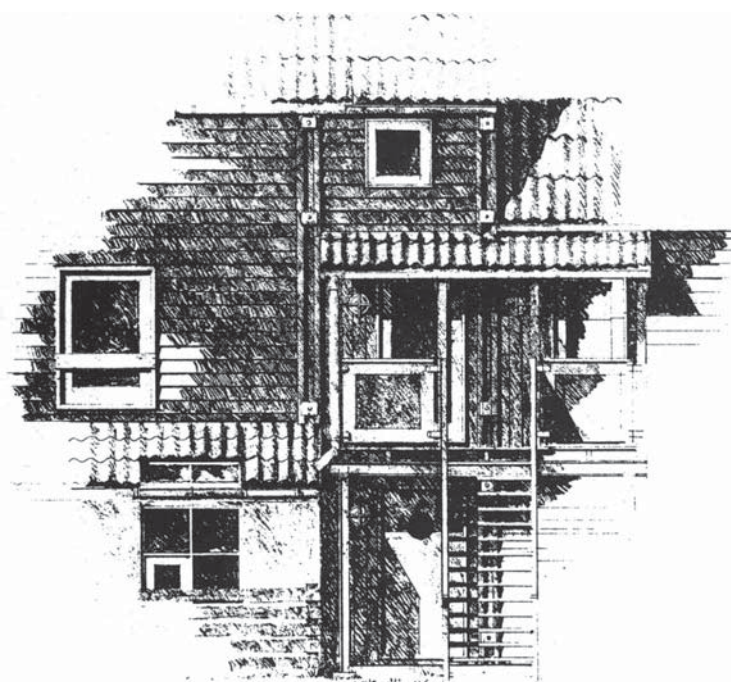
Men den projekterede stålkonstruktion på 1.sal, der muliggjorde, at lejlighedsskellene kunne nedlægges og større boligkollektiver kunne etableres i tagrummet rög sig en tur. Projekteringen af Tinggården blev vores førstefödde og en lærerig proces udi byggeriets vilkår i en tid med mange ambitioner, men få midler.

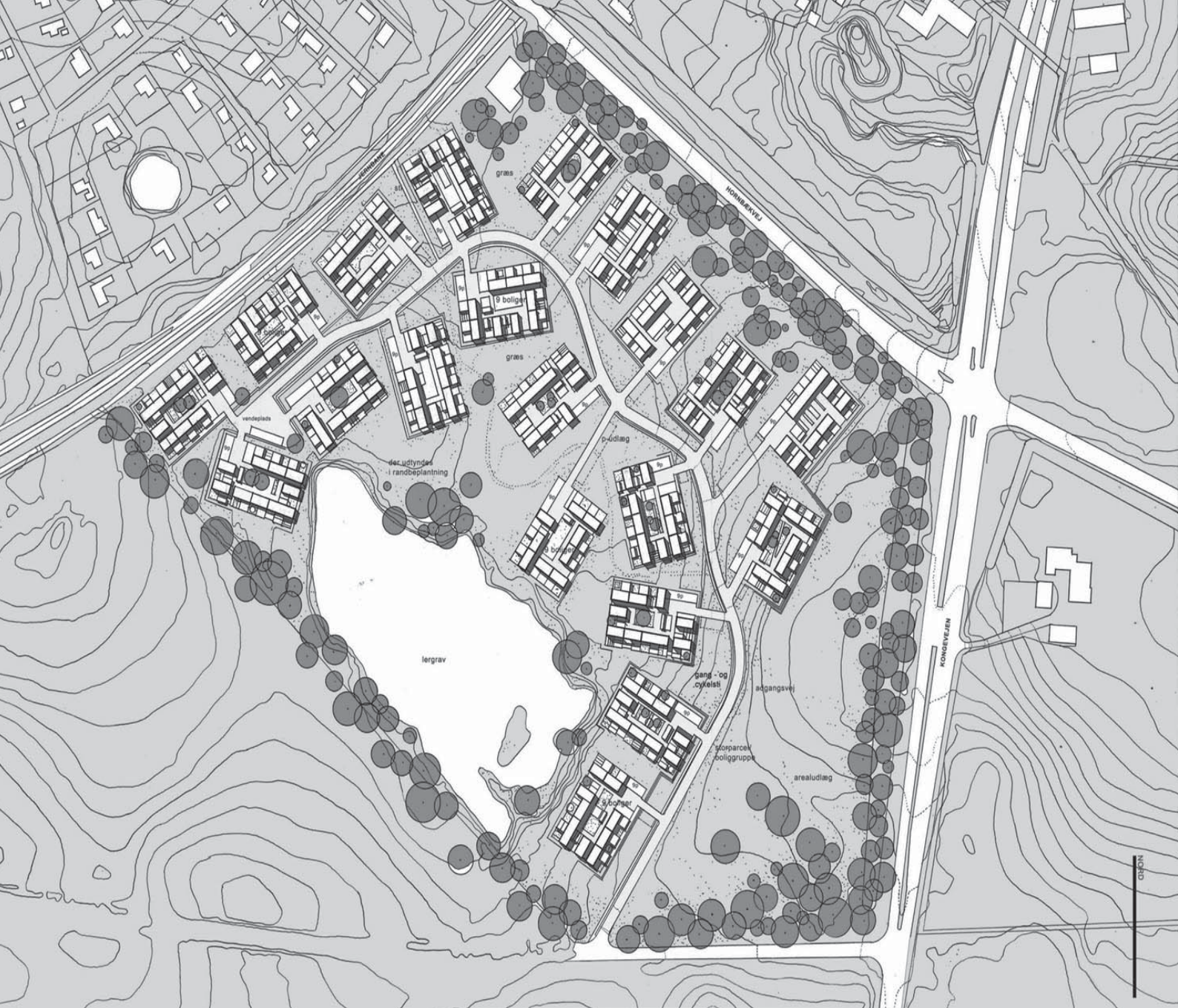
Flere af arkitekstandens medlemmer tog i starten kraftig afstand fra vores fortælleglæde, og vi blev beskyldt for at 'romantisere arkitekturen til döde'. Selv var vi tilfredse med vores tydelige kommentar til kransporsbyggerierne, og vi fik

indfriet vores længsler efter det mere sensuelle taktile, stofflige i det bebyggede. Vi fik det savskårne bræt tilbage i hånden og fik övet os i at møde op i skuret og stå imod byggeriets benhårde virkelighed. Tvunget af omstændighederne lærte vi os kunsten, at påskönne de prisbillige materialer. Vi ville det frodige, det folkelige, vi ville oplevelsesrigdom, variationen og selvfor-syningen, vi ville så meget...på vegne af fru Jensen og alle dem, vi syns var ofre for en fejlslagen, arkitekttegnet ordenssans.

Bliv nu ikke forskrækket, men vi vidste godt, at vi havde fat i noget stort.

Bebyggelsesplan og fotos fra Tinggården, Herfølge, 1971

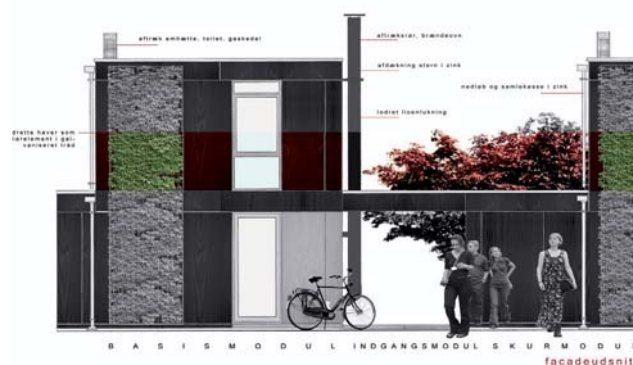




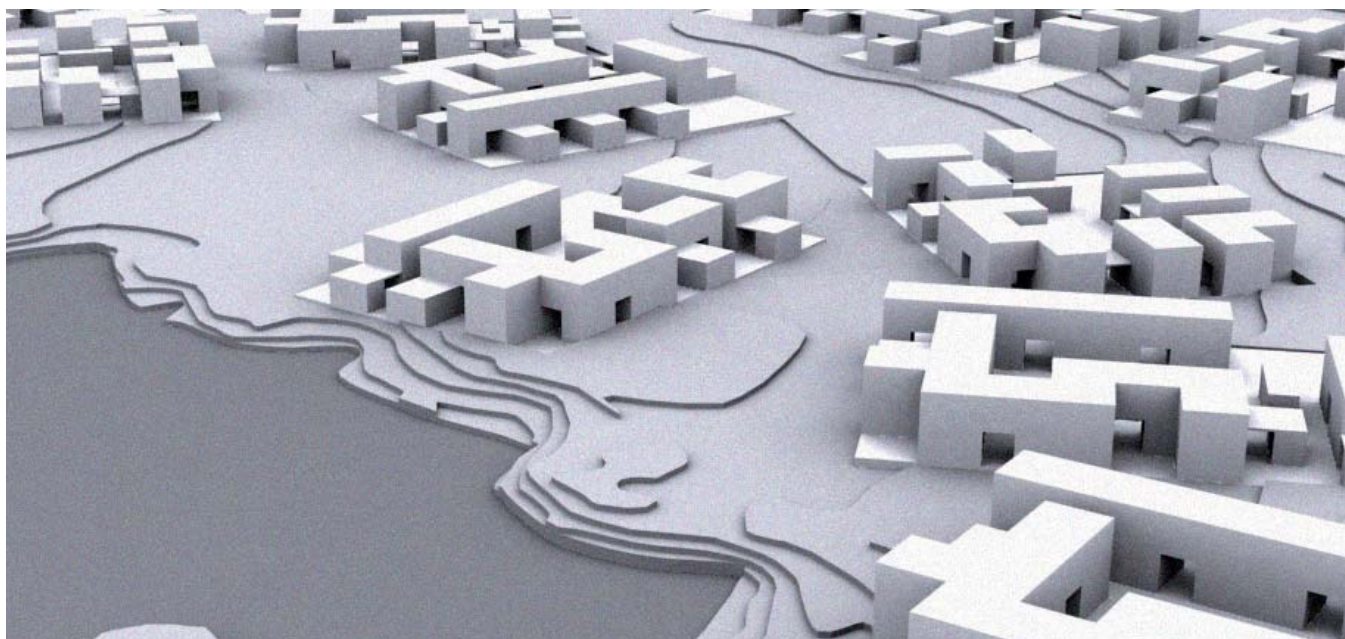
Kvistgård

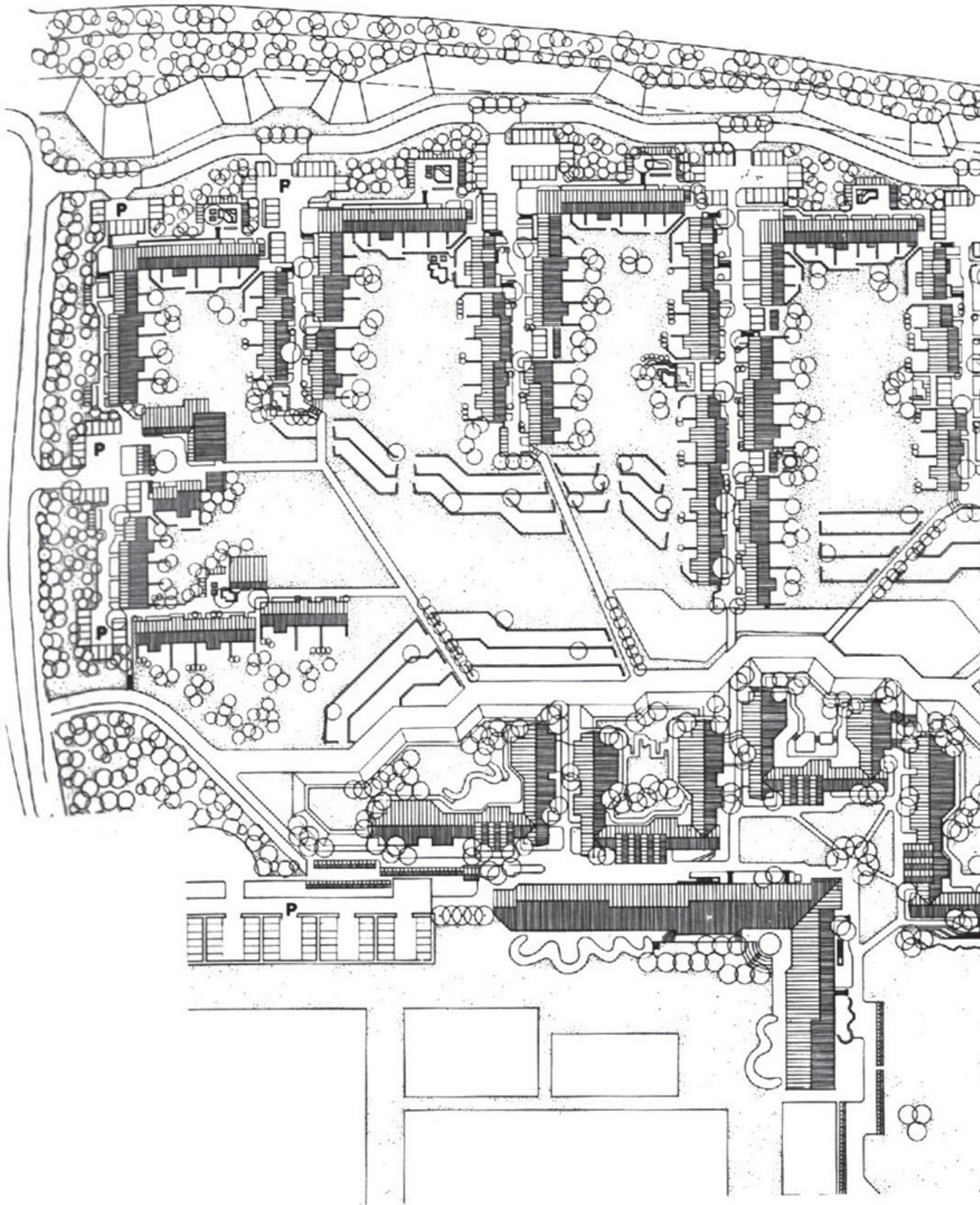
Med en snært af samme radikalitet, men flere år efter, lavede vi et forslag til BBB - Bedre, Billigere Boliger - for en sympatisk boligspekulant, der havde erhvervet en grund i Kvistgård. Tegnestuen udviklede et 'spil', med spilleplader og spilleregler. Spillepladerne blev med rund hånd fordelt omkring mergelgraven, basisboligen på 5x10x 3 meter blev skabt og reglerne for større boliger blev sat på matematisk formel, altid i dialog med spillepladens kant. Atriet, porten, skuret og det fælles gårdrum kom i spil, bundet sammen af smalle adgangsveje i grus.

Terningerne blev kastet og spillet var i gang. Medens vognlæs af præfabrikerede kasser blev kørt til Kvistgård og stablet på kryds og tværs. Hvor svært kan det være?



*Bedre, Billige Boliger, BBB Kvistgård 2004-2008.
Bebyggelsesplan, model, snit i boligtype og foto fra opførelsen.*





Blå by

Før Brixtofte blev sat fra bestillingen lavede vi den blå by og en skole sammen med A 5'erne på den svagt skrånende gamle losseplads i Farum.

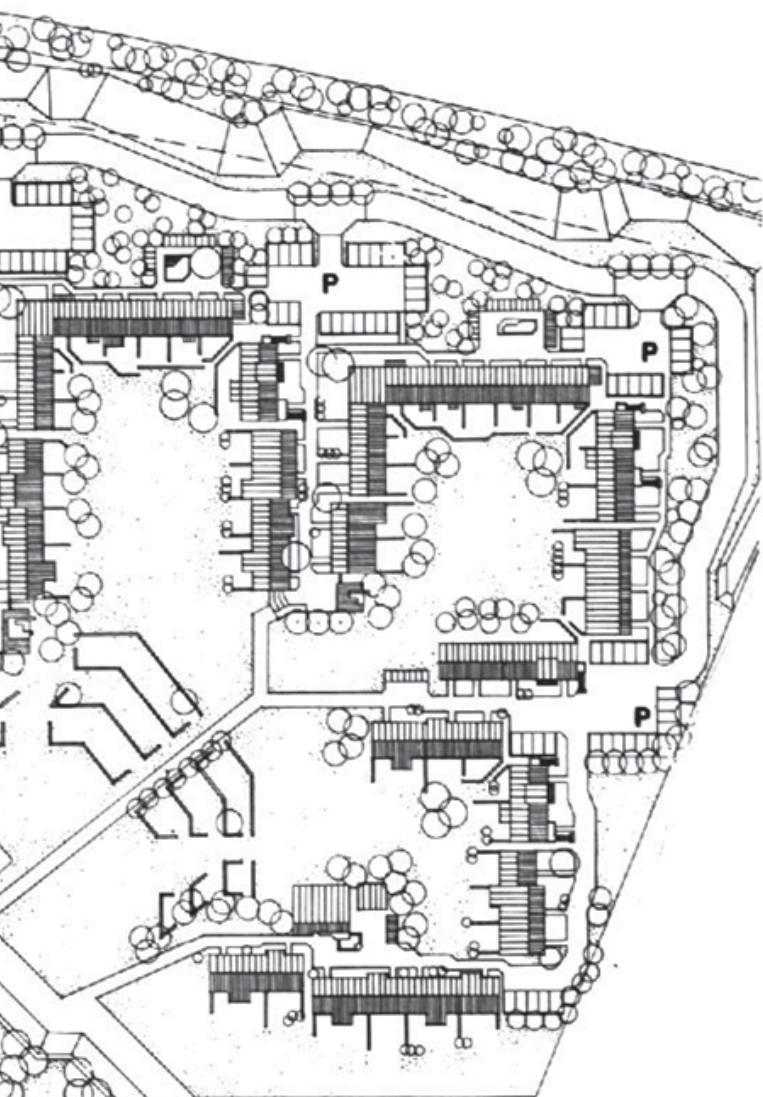
Byggeriets industrialiserede rationaler, som tegnestuen havde brugt et helt liv på at twiste, blev her med kløgtig hjælp fra Dominias ingeniør (har glemt hans navn) sat i scene i en stort orkestreret bydannelse, som kantede den store bygrønning og hilste pænt på skolen på den anden side af vandhullet.

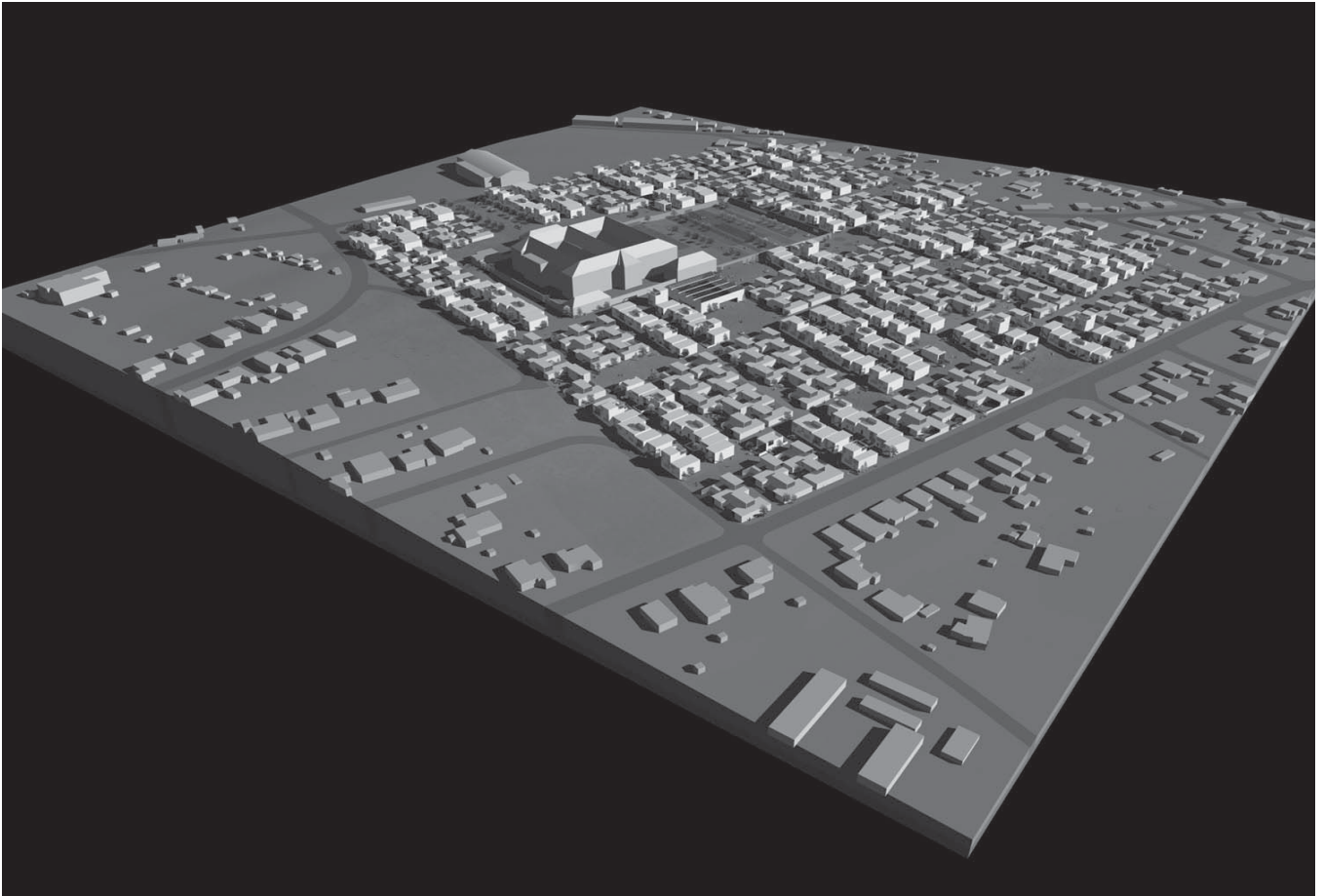
Betonelementerne var gennemfarvede blå og en by i Jylland skulle efter sigende stadigvæk bære spor fra perioden.

Se lige planen, er den ikke nydelig?

Desværre blev skolens fjerde hjemmeklasseområde omkring den åbne skolegade aldrig fuldført og de store vindmøller ved entreerne aldrig rejst. Men der ligger jordvarmeslanger under fodboldbanen og der kom solfangere på taget. Byggeriet blev udstillet i Pompidoucentret og det ka' nok være at vi blev stolte over at komme på forsiden af Architecture a' jourd'hui, som vi langt fra ku' stove til endsige udtale.

Blå By, Fuglsangpark, Farum 1981. Bebyggelsesplan og fotos.



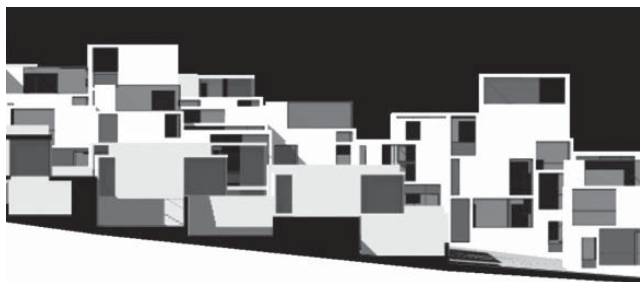


Horsens

Ryk tættere sammen er et af tegnestuens mange slogans. Her demonstreret i en kasbah-agtig bydannelse omkring den bløde morænebakke omkring det nu nedlagte Statsfængesl, der knejser på toppen. Nu med en vindbeskyttet, frodig nyttehøve i den gamle fangegård.

Det er OK at få 2. præmie hvis 1. præmien er bedre. Men det var den ikke.

Jans og Pernilles forslag var åbenbart for radikalt til de midtjyske ejendomsmæglere. Men prøv lige at se et puslespil af en plan. Den er godt stykket sammen. Man tror sågu det er løgn, men automobilen kan nå helt frem til soveværelset. På fodgængernes betingelser, naturligvis.



Den tætte By, konkurrence, Horsens 2005. Bebyggelsesplan i model og tegning, snit i boligbebyggelse.

Jystrup Savværk, Farum 1983.



Jystrup Savværk

I rækken af bofællesskaber, der bærer Vandkunstens signatur, har jeg valgt Jystrup Savværk. Måske det mest 'radikale' af dem alle. 24 familier, højtuddannede, næsten alle med gode stillinger i København. Men søde, varme og udholdende.

Vi skal på landet, tæt på Skjoldnæsholm. 2 glasoverdækkede gader, meget små private boliger, et stort bibliotek og et veludstyret storkøkken er ingredienserne omkring en sydskrånende fælleshøve.

Opskriften er enkel: Eet stort fælleshus med mange, små private boligenheder.

Forvaltningen i Ringsted blev udfordret. Det samme gjorde vi. Og bygherren. Når noget nyt skal prøves, må alle omkring bordet rykke lidt på sig. Jeg husker især en særlig tillid hos bygherren, og vanvittigt mange møder omkring meget store borde, men få 'dumme' afstemninger, når det gjaldt.

Projektet var vanskeligt at opføre, og entreprenøren brændte fingrene undervejs. Selv lavede vi flere forsikringsfejl og vores samlede selvriscici oversteg såmænd det samlede arkitekthonorar!!! Hvordan f... vi overhovedet kunne drive virksomhed dengang, er mig en gåde. K-faktoren var 0,85. Det ku' umuligt la' sig gøre i dag.



Ny Ellebjerg

I et ragnarok af trafikårer, broer, jernbaner og viadukter vandt vi en konkurrence fordi vi fandt inspiration i det sammensatte, kollisionsagtige og prøvede at finde stedets særlige spirit, som viste sig at være både medgørlig og frodig.

Måtte vi i højere grad forstå at bevare det som er, i stedet for ustandseligt at rydde vejen for det, vi tror, der er forhindringer.

Kim kæmper med sagen i døgndrift, for nu skal noget af den realiseres.

Det kan lyde højrøvet, men nogengange er dét at vinde en konkurrence også at få en masse problemer lige i ansigtet.

Det kræver et bredt bryst at være ansat på stuen.

Ny Ellebjerg, Valby 2008. Oversigtsplan og luftfoto af området.

Grev Midtby, konkurrenceforslag 2009. Dispositionsplan/diagram og luftfoto af området.

Greve Midtby

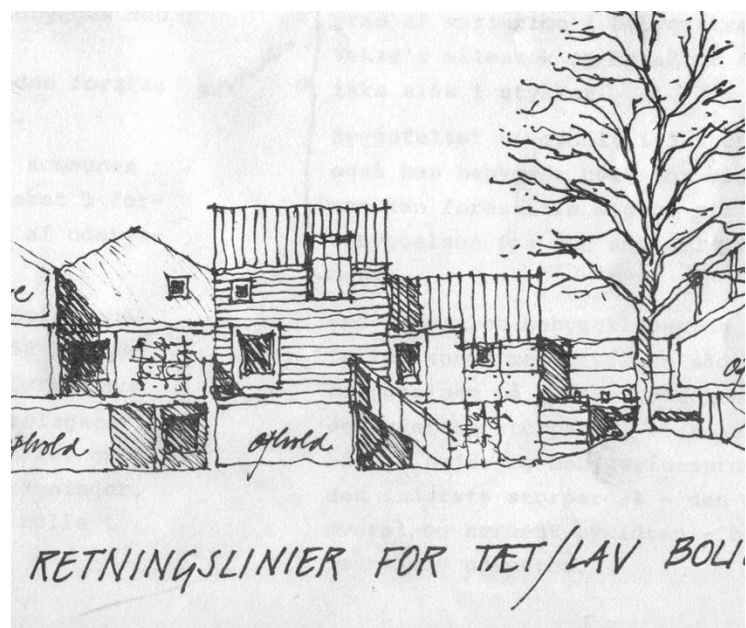
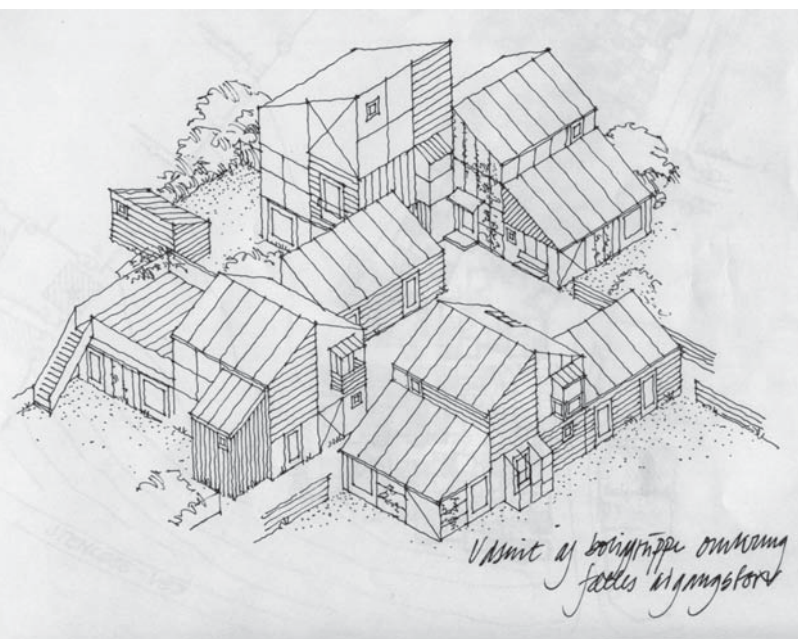
I bedste, grundige Vandkunsten-opbyggelighed tog vi fat om den misrøgtede aldrig afsluttede bydel og fik samlet den spredte fægtning til en ny sammenhængende bydel med få, effektive midler. Anvisningerne var lette at forstå og ikke til at tage fejl af. De var både snusfornuftige og realistiske, poetiske. Knud Kappel kan begge dele. Se forslaget. Hvordan det går med den politiske opfølgning, tør jeg slet ikke spørge om.

Offentlige forvaltninger er fulde af gode viljer. Der spares aldrig på ordene i konkurrenceprogrammets indledning. Men hvordan går det egentlig i vores lille land, når de højt besungne visioner skal følges til dørs?





Veksø, Frederikssundsfingeren 1972. Bebyggelsesplan. Udsnit af boliggruppe omkring fælles adgangstov. Snit med retningslinier for tæt/lav boliger.



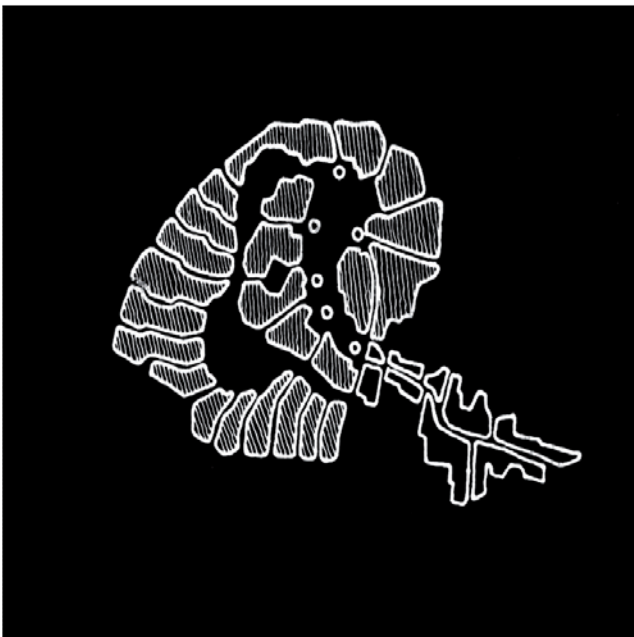
Veksø

Hvordan skulle den fredelige, lille landsby i de bløde morænebakker mon vokse? Med tæt/lav vinden i ryggen tegnede vi et kæmpe dyreskind og udlagde en plan mellem bane og amtsvej med tætte, meget tætte bystrukturer, der kantede fem store landskabskiler helt ind til den sjællandske landsbymidte. Forslaget udfordrede parcelhusbyggeriet og de mest gængse regler for matrikelstørrelser. Og satte forvaltningen og et par landinspektører i Stenløse på den anden ende.

Vi tegnede stuens indtil videre dyreste streg på et stykke manifold, idet det vi frejdigt foreslog at Frederikssundsvejen skulle føres udenom byen, så den sjællandske landsby kunne befries for gennemfartstrafik og kro og kirke blive et nyt centrum for den fremtidige byudvikling.

Dengang blev konkurrencer afgjort af fagdommerne. Hvis de altså kunne se og var egnet til at dele det de så med lokomotivføreren og de andre lægdommere. Sådan er det som bekendt ikke længere. Nu er konkurrencer reduceret til et spørgsmål om at indfri konkurrenceprogrammet, der er skrevet af folk, der ikke har lyst til at blive overrasket.

Også Veksøsagen blev en lærerig proces. Vi måtte sande, at vi umuligt kunne sikre arkitektonisk kvalitet gennem endog meget detaljerede



bygningsregulerende bestemmelser. Enhver der er i tvivl om, hvad det er jeg prøver at sige, kan tage et smut forbi.

Dybbøl

Det forekommer mig at være mere end 100 år siden. Men vi glemmer aldrig forslaget, oberst Tillisch og de mange besøg i Sønderborg med Cimber Air.

Det var læhegnene, der fik lov til at bestemme vores forslag til byens udvikling. Læhegnene, voldene, grøften og en smal grusvej blev frembringere i en organisk bevægelse omkring den gamle bygade. Byggemodningen blev først og fremmest et landskabeligt element.

Det er ikke altid en glæde at komme på besøg efter at en plan er blevet bebygget. Men det lykkedes os sågu at introducere jordbrugsparcellen og give en blind parcelhusvej lidt karakter. Få en plads i venstre side af kabinen. Fra luften er det ganske vist.

Dybbøl, Sønderborg Kommune 1974. Bebyggelsesdiagram og bebyggelsesplan med 1. etape.

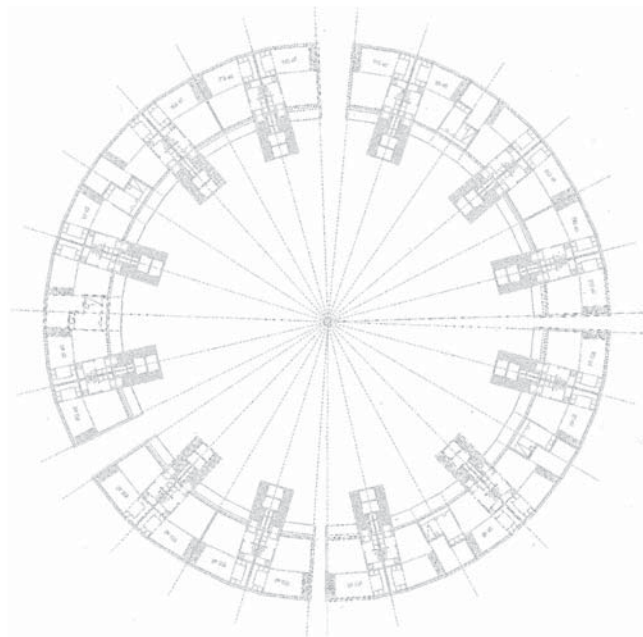


Ramlösa

Vores mangeårige bygherre HSB NV Skaane har skænket Vandkunsten en lang række vidunderlige byggeopgaver. Her viser jeg pariserhjulet, en cirkulær bebyggelse i Ramlösaudstykningen, som desværre ikke blev til noget. Bl.a. fordi naboerne gjorde voldsomt vrøvl. Gu' ved hvad de var bange for? Vi ville ikke lukke verden ude. Ole Andersen og undertegnede, vi ville blot lave en bålplads og indramme et socialt rum til æbletrær og lidt samvær. At det også blev til eventyrlige, dobbelthøje atelierlejligheder hele vejen rundt, gjorde det ikke kedeligere.

Naboerne ville hellere have projektet firkantet. Fordi plangrundlaget var lavet med en retvinklet trekant. Så det fik de, eftersom der også er udbredt folkestyre i Sverige. Men også hinsidas gælder, at det ikke altid er flertallet, der har ret.

Ramlösagården, Ramlösa, Helsingborg 2003. Plan og animation af bebyggelsen.



Københavns Havn

Min billedkavalkade slutter med et dristigt forslag til udbygningen af København, som har ligget i skuffen i flere år. Det fik aldrig den opmærksomhed, vi selv synes det fortjente, og nu da planerne om en tunnelføring gennem havneløbet kom på bordet, fandt vi grund til at hente det frem fra gemmerne. Det var meget lidt støvet synes vi selv, selvom vi – indrømmet – leger den samme leg, som Chr. D. IV gjorde for mere end 350 år siden.

Byg nye, tætte bydele på de lave vanddybder i en cirkulær bevægelse omkring et indrammet havnerum. Bevar sejlrenderne. Anlæg en Copenhagen Circleline og lad metrostationerne være åndehuller i de nye tætte byer. Byg lavt, men syret tæt. Sæt vaporettoerne i produktion. Få Berlingeren leveret af skipper. Udnyt bølgeenergien. Få skarpe bolværker og bløde engdrag. Bo på mange måder, småt men i storartede omgivelser.

Salut

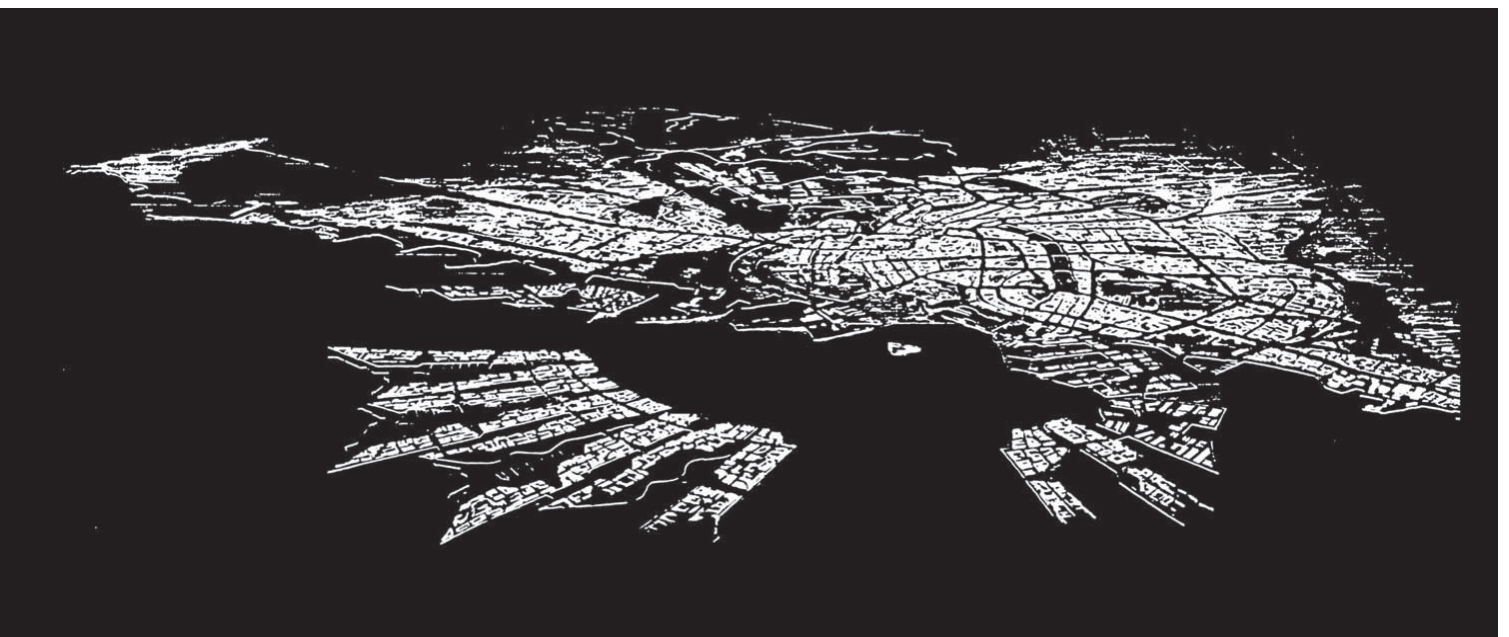
Sig til NCC, og til Nybolig og til det meste af den danske arkitektsand, at de kun får lov til at bygge hvis de øver sig i væsentligere dagsordener end træsorten på køkkenbordet.

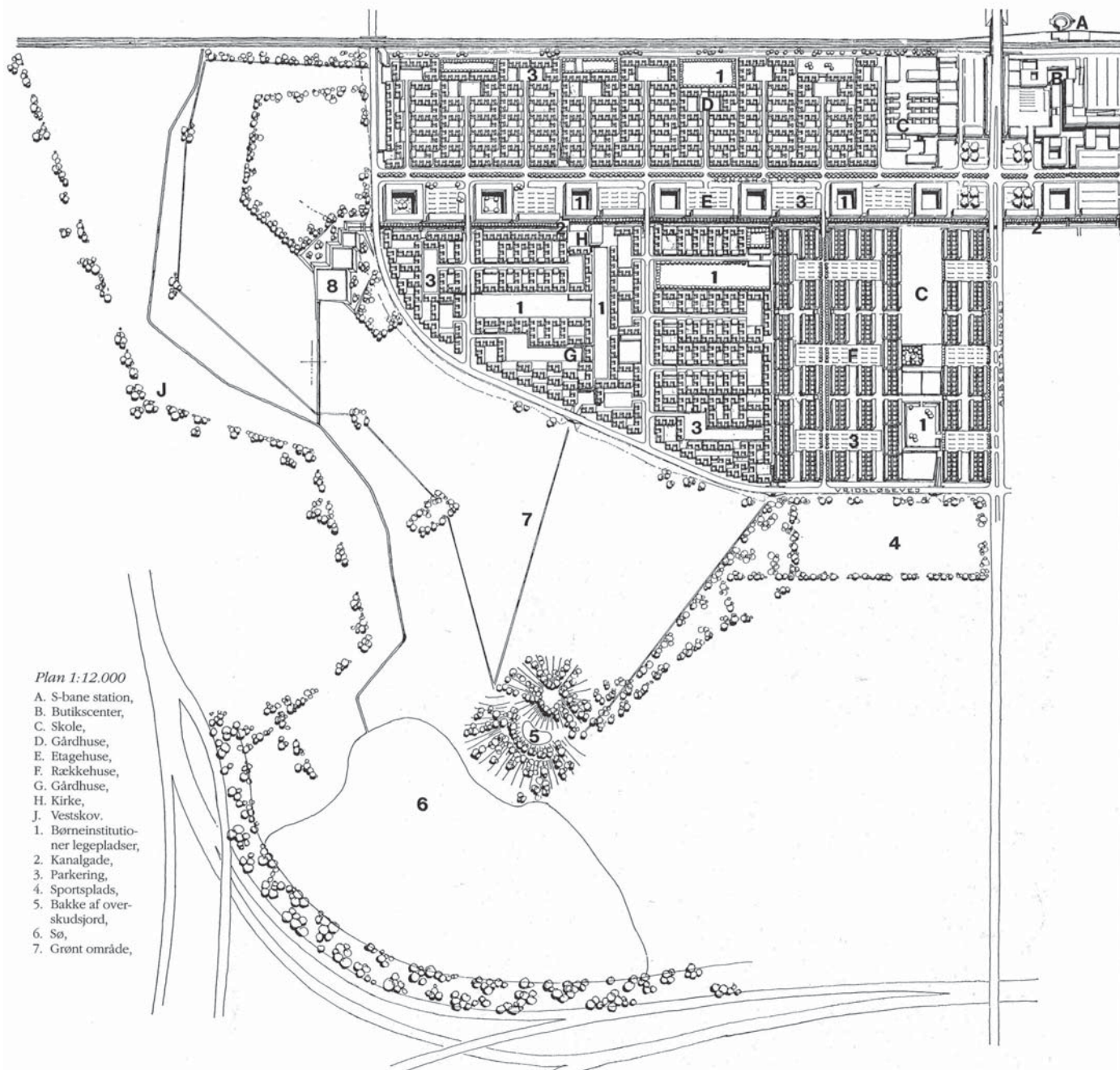
Mere kærlighed i tabellerne, - mindre magt til kartellerne.





*Blå Plan, Københavns Havn 2007. Konkurrencefor-
slaget's trafikbetjening af de nye ø-formede bydele.
Luftperspektiv.*





Albertslund Syd blev i overensstemmelse med Fingerplanen fra 1947 projekteret og anlagt i slutningen af 1950-erne. Det var også Peter Bredsdorff, som stod bag udarbejdelsen af denne plan. Den stramme bebyggelsesplan og den stærkt stryrede tætte/ lave bebyggelse vakte stor opsigt. Inspirationen til planen var hentet i den lille fine italienske lagune-by Chioggia syd for Venezia. (Dansk Byplanlægning 1938 - 1992. A.G., side 145)

Den planlagte by – erindringer og erfaringer

Af Gert Nielsen

Min baggrund

Albertslund vest for København er vel nok Danmarks mest kendte eksempel på den planlagte by fra den periode, hvor byplankonsulenterne havde deres storhedstid, og Albertslunds historie og udvikling har i den grad også sat præg på mit virke igennem mange år.

Det er en historie om en ambitiøs byplanlægning, en historie om den boligpolitiske udvikling i Danmark på godt og ondt, og det er en historie om en samfundsudvikling, som ingen havde forudset, da de første streger blev tegnet.

Jeg flyttede ind i et gårdhus i 1966 som ung student, og i min studietid havde jeg job i Egnspansekretariatet for Storkøbenhavn, i Landsplanudvalgets Sekretariat og i Vestegnens Udviklingsråd, og via disse jobs havde jeg kontakt til planlæggermiljøet.

I 1970 blev jeg valgt til kommunalbestyrelsen i Albertslund, hvor jeg har været formand for teknisk udvalg, formand for kommuneplanudvalget, medlem af Vestskovudvalget m.v. Jeg gik ud af kommunalpolitik i 1982.

I 1975 blev jeg ansat i Boligselskabernes Landsforening (BL) som økonomisk konsulent, og fra 1986 frem til 2010 har jeg været direktør i BL. I dag fungerer jeg som seniorkonsulent i Boligselskabet KAB. Jeg har boet i almen bolig i Albertslund siden 1966, og siden 1973 har det været i bebyggelsen Galgebakken.

Dette er min baggrund for denne personlige beretning om livet i den gennemplanlagte by.

Albertslund 1966-70

Da jeg flyttede ind i 1966 var det trendy at flytte til den nye by. Mange studerende og veluddannede bosatte sig i det tæt lave byggeri,

der blev opfattet som meget spændende og banebrydende.

Der var også grøde i de store visioner. Hakon Steffensen skrev sin berømte kronik i Politikken med forslaget om at plante en skov vest for København i det område, som fra naturens hånd ikke var udstyret med de samme rekreative herligheder som det nordsjællandske område. Det fik gang i den Vestskov, som i dag fremtræder som et af de mest vellykkede projekter for at sikre alle dele af befolkningen adgang til rekreative områder.

Det var også mange mennesker, som var politisk aktive, og der skete især i forbindelse med kommunevalget i 1970 en meget omfattende udskiftning af den gamle generation af kommunalpolitikere. Det var de unge tilflyttere, som satte sig på magten i en kommunalbestyrelse, som var kendt for sine mange nye tiltag.

Albertslund har også lagt navn til megen politisk aktivisme. I 1965-66 var det kampen imod for høje huslejer i de nyopførte almennyttige boliger, og det førte bl.a. til indførelsen af boligsikring og rentesikring med boligforliget fra 1966.

I 1975-76 var det Galgebakken, som gik på barrikaderne imod den høje husleje med en huslejeboykot, og i 1978 var det gårdhusene i Syd og Vest, som deponerede huslejen i protest mod de utilstrækkelige støttemuligheder i forbindelse med de store byggeskader, og det førte til den første ordning med såkaldt byggeskadefinansiering.

Reviderede by- og boligplaner i 1970'erne

Da den nyvalgte kommunalbestyrelse trådte til i 1970 var Albertslund Syd og Vest færdigbygget, mens der endnu forestod en betydelig byudvikling i området nord for Roskildevej bl.a. baseret på den dispositionsplan for Albertslund Kommune, som var udarbejdet med bistand af byplankonsulent Knud Svensson, der også havde forestået byplanlægningen i Albertslund Syd.



Gårdhuse i Albertslund ca. 1964

Knud Svensson havde også arbejdet med et tidligere udkast, som bl.a. placerede et kommende stadionanlæg i den centrale bymidte med en slags forbillede af Genforeningspladsen i København.

Men denne plan var opgivet, da den var for dyr for kommunen, og stadion blev placeret i oprindelig landzone vest for Herstedvester landsby.

I det hele taget savnede planerne for byudviklingen nord for Roskildevej i mange henseender noget af den kreativitet og kvalitet, som havde været karakteristisk for den oprindelige plan i Albertslund Syd.

Der var lagt op til forholdsvis massive etagebebyggelser og meget store ensartede privatejede rækkehusbebyggelser af diskutabel arkitektonisk kvalitet. Det var i høj grad økonomien, som dikterede planerne for byherrerne.

Den nyvalgte kommunalbestyrelse var kritisk i forhold til mange af disse planer. Det første store boligprojekt, som kom til behandling efter valget i 1970, var det store almennyttige byggeri kaldet Albertslund Nord, som var tegnet af

arkitektfirmaet Mangor og Nagel, og som også har fået søsterbebyggelser i Frederikssund Nord og i Ishøjs Vildtbaneparken I. Det var et klassisk kransporsbyggeri med store og gode boliger, men langt fra det spændende miljø, som vi kendte fra Albertslund Syd.

Jeg måtte som udvalgsformand hurtigt sande, at der af den gamle kommunalbestyrelse var givet så mange tilsagn, og der var brugt så mange penge på projektering, at planerne ikke stod til at ændre.

I dag er Albertslund Nord et af de udsatte boligområder, som gentagne gange har fået støtte – senest til en ganske omfattende reovering, som netop er afsluttet. Det er en bebyggelse med mange uden for arbejdsmarkedet, herunder en betydelig andel af flygtninge og indvandrere.

Et af de andre boligprojekter med almene boliger blev derimod båret igennem kommunalbestyrelsen med ganske stor entusiasme. Det var Galgebakken, som var resultatet af en arkitektkonkurrence fra slutningen af 60'erne gennemtvunget af de nye kræfter, som var ved at tage over i styringen af kommunen. Galgebakken erstattede noget, der oprindeligt var udlagt som et traditionelt

parcelhusområde. Galgebakken blev båret igennem på den bebyggelsesmæssige og arkitektoniske kvalitet som en videreudvikling af gård- og rækkehusene fra Albertslund Syd.

Men da Galgebakken skulle realiseres med byggestart i 1972 var forholdene for det almennyttige boligbyggeri ændret med tendens til tomme lejligheder, og det resulterede i det såkaldte kakkelovns-cirkulære, der fastsatte mere snævre grænser for boligstørrelse og økonomi. Galgebakken blev derfor også båret igennem Boligministeriet med diverse dispensationer, fordi projekteringen var færdig, da de nye regler trådte i kraft. Bl.a. har det betydet, at der blev åbnet mulighed for opdeling af nogle af boligerne.

For andre dele af den endnu ikke realiserede byudvikling i den nordlige del af kommunen foretog kommunalbestyrelsen ganske radikale indgreb.

Et oprindeligt planlagt stort privat byggeri af etageboliger i beton blev meget kraftigt reduceret, idet kommunen opkøbte store arealer dels til skoleformål, og dels til et område, der ved senere planlægning er udlagt som grønt område

– Birkelundparken. Også yderligere byggeri af private rækkehuse, som der i forvejen var et meget stort antal af, blev stoppet, og også her opkøbte kommunen jorden og udlagde området som grønt område – Roholmparken.

Det var en reaktion på nogle oprindelige planer, som ikke havde tilstrækkelig kvalitet.

Det mest markante indgreb i forhold til den planlagte byudvikling kom imidlertid med et stop for det almennyttige boligbyggeri, der skulle have fortsat fra det allerede opførte Albertslund Nord langs den nye hovedfærdselsåre op mod Herstedvester.

Her havde boligselskaberne planlagt en markant bebyggelse med en variant af terrassehusbebyggelsen Farum Midtpunkt, og der var investeret betydelige beløb i grundkøb og projektering. Men der var store bekymringer over planen såvel i kommunen som i boligselskaberne, da der på daværende tidspunkt var betydelige udlejningsvanskeligheder i en del af de store almennyttige etageboligområder. Samtidig var der i kommunen også skepsis i forhold til den høje bebyggelsesgrad, selv om

Gårdhuse i Albertslund ca. 1964





Galgebakken i Albertslund ca. 1975

terrassehusene havde en bedre arkitektonisk kvalitet end de traditionelle etagebyggerier med boligblokke i beton.

Boligselskaberne forsøgte med andre planer, men det endte med at kommunen sagde nej til yderligere udbygning nu og lagde planerne i mølposen. Det skete ved en aftale om, at kommunen købte jorden med det formål at tilbagesælge den til boligformål, når det skønnedes muligt at opføre et tilstrækkeligt attraktivt byggeri.

Det ene boligselskab – Vridsløselille Andelsboligforening – ville ikke gå med til aftalen, og det resulterede i, at den tæt lave bebyggelse Hyldespjældet blev opført på arealet lige syd for Galgebakken.

Med opkøbet af jorden til de store planlagte almennyttige bebyggelser fik kommunen skabt mulighed for at kunne omdisponere i de oprindelige planer, men det var ikke uden omkostninger for kommunen, idet kommunen måtte bære rentetabet på grundkøbet.

Efter at have ligget med jorden nogle år igangsatte kommunen derefter et arbejde med en ny kommuneplan, som forsøgte at gøre op med nogle af fortidens fejltagelser. Der var en bred anerkendelse af, at det var vigtigt at bygge boligområder med blandede ejerformer og i mindre enheder, der var et ønske om lavt byggeri, og det var samtidig vigtigt, at der gik nogle år mellem boligbyggerierne, så man undgik, at en hel kommune blev udbygget inden for ganske få år med en ensartet byggestil. Endelig var der også kritik af den måde, trafikdifferentieringen var udført på, og det var ønsket at undgå, at de bløde trafikanter blev henvist til tunneller og nedgravede stisystemer, mens bilerne kørte på overfladen.

En revideret kommuneplan med disse principper indeholdt for det afgørende område i bymidten blev vedtaget inden kommunevalget i 1981, og efter valget blev udskrevet en indbudt konkurrence for udformningen af tre boligområder med tæt lavt byggeri i området. Hvert område skulle bestå af tre mindre almene enheder og tre enheder med private andelsboliger.

De tre byområder blev færdiggjort i perioden fra 1987 til 1990 med boligområder tegnet af henholdsvis arkitektfirmaerne Suenson, Møllen og Vandkunsten.

Med disse samlede meget betydelige indgreb i de oprindelige planer for byudviklingen af Albertslund Kommune undgik kommunen nogle af de store fejltagelser, som er set i andre kommuner, hvor bremselængden i forhold til det en gang planlagte har været urimelig lang. Men det betød ikke, at Albertslund gik fri af problemerne, som det påpeges nedenfor, men det betød dog, at problemerne blev mindre end de var blevet uden indgreb.

Udover selve udbygningen med nye bolig- og erhvervsområder er der to andre forhold i den fysiske planlægning, som har gjort Albertslund kendt i planlæggerkredse.

Det handler om de store grønne områder i kommunen og om trafikdifferentieringen.

Det grønne Albertslund

Albertslund er fra naturens hånd ikke udstyret

med de store landskabelige herlighedsværdier, men ved en meget bevidst planlægning fremstår kommunen i dag med store og meget attraktive grønne områder.

Vigtigst er Vestskoven, som jo er realiseringen af en gammel tanke om at plante en skov i det ellers så skovfattede flade landskab på vestegnen. Kommunen gik selv forud ved plantning af den såkaldte kommunale Vestskov ved Store Vejleå vest for Albertslund Vest, og med den berømte kronik af Hakon Steffensen kom så gang i den store plan, som jo er udtryk for et statsligt initiativ bakket op af kommunerne i hovedstadsområdet. Senere kom tilsvarende planer for Køge Bugt Strandpark, og begge projekter viser betydningen af, at der på statsligt og regionalt niveau har været vilje til at realisere store og ambitiøse mål.

Men også kommunens egen planlægning har haft det grønne i fokus. Byen er omkranset af store sammenhængende grønne områder – Vestskoven i nord, den kommunale vestskov eller Egelundparken i vest og Kongsholmparken i syd. Hertil kommer de grønne områder, som er

Badesø og Herstedvester landsby



blevet udlagt inde i byområdet via de kommunale opkøb – Birkelundparken og Roholmparken. Syd for Kongsholmparken er etableret et kommunalt fællesskab I/S Vallensbæk Mose, som udnytter to meget store regnvandsbassiner til rekreative formål i form af Tueholmsøen og Vallensbæk sø.

Det er ikke mindst havearkitekten Ole Nørgaard, som har stået for udformningen af disse anlæg. Også havearkitekterne Harboe og Ginsmann bidrog med mange projekter til at skabe det grønne Albertslund, som kendes i dag. Det gælder også mange mindre beplantningsprojekter m.v. som en del af meget bevidst plan om at gøre Albertslund til en grøn by. Jeg mener, at det er lykkedes i meget høj grad.

Problem med trafikdifferentieringen

Derimod er den gennemførte trafikdifferentiering faldet knap så heldigt ud efter min bedømmelse.

Et af problemerne har været, at udformningen har været alt for pauver. Der var f.eks. kun to niveaufri skæringer på hele strækningen af den overordnede vej gennem Albertslund Syd, og resultatet har naturligvis været en livlig trafik på tværs af vejen uden for de to tunneller. Også på de tre mindre tværveje i Albertslund Syd var der åbenlyse problemer med krydsende fodgængere og cyklister. Det nødvendiggjorde, at kommunen måtte investere i yderligere trafikdæmpende foranstaltninger, som reelt byggede på en accept af, at den hårde og den bløde trafik blandes.

Også i andre områder af kommunen er tunneller og stisystemer udført i en så pauver udgave, at det ikke virker efter hensigten.

Hertil kommer de problemer, som er forbundet med utryghed og ubehag ved at skulle færdes i nedgravede sti- og tunnelsystemer ofte i en ikke særlig attraktiv udformning. Derfor er der også ofret en del penge på at lave bedre miljø, bedre beplantning m.v., men det kan være vanskeligt at beplante sig ud af en håbløst nedgravede betonkonstruktion.

Erfaringerne fra dette første forsøg på egentlig trafikdifferentiering i dansk byplanlægning

er derfor, at der skulle have været mere gennemtænkte og givetvis også mere omkostningskrævende løsninger de steder, hvor der sker en egentlig adskillelse af trafikanterne, og suppleret med mere moderne hastighedsdæmpende foranstaltninger i de mindre trafikerede områder, hvor der ikke sker en egentlig trafikadskillelse.

Endelig viser erfaringerne også, at når der udformes bebyggelsesplaner i forskellige bydele af forskellige rådgiverteams, så er det ikke altid, at der er den samme opfattelse af, hvordan tingene skal hænge sammen. Kommunen har derfor også måtte investere i løsninger for at binde bydelene sammen, herunder investere i særlige sikringer af skoleveje m.v.

De mange byggeskader

Men Albertslund er ikke blot kendt for sin byplanlægning, sine grønne områder og sine stisystemer. Albertslund er også kendt som byen, hvor de meget store byggeskader for alvor skabte problemer.

I slutningen af 70'erne blev det efterhånden åbenbart, at den byggetekniske løsning i gård- og rækkehusene i Albertslund Syd og Vest var af en ringe kvalitet, og det var især problemet med de flade tage, som skabte meget stor vrede blandt beboerne, som var udsat for meget store problemer med utætte tage.

Beboerprotesterne førte til deponering af huslejen, og en af de første ting, som den nytiltrådte boligminister Erling Olsen gennemførte efter sin tiltræden i 1978, var at gennemføre en nye lovgivning i forbindelse med byggeskader i datidens almennyttige boliger. Det blev fastlagt, at staten kunne yde støtte til udgifterne svarende i princippet til den støtte, som blev ydet til nybyggeriet, og pengene til denne ordning blev tilvejebragt ved til gengæld at skære i omfanget af nybyggeriet. Samtidig blev byggelovgivningen ændret, så det ikke længere var muligt at opføre boliger med flade tage. Det var husene i Albertslund, som igen dannede baggrunden for større boligpolitiske initiativer.

En renovering af tagene og en udvendig beklædning af gårdhusenes betonfacader var de mest markante arbejder. Det skete ikke uden betydelig politisk debat. Forskellige løsninger blev overvejet og også opført i skala 1:1 som prøvehuse, og Akademirådet gik hårdt i rette med nogle af projekterne. Det endte med en tagløsning med en svag hældning og en udvendig beklædning med eternitplader.

Hermed var der ro om gård- og rækkehusene en hel del år, og i stedet gennemførtes andre store renoveringsprojekter af andre af Albertslunds almene boligområder – Galgebakken fik også repareret flade tage, i Albertslund Nord blev lavet omfattende facaderenovering m.v., og også den store Kollegiebebyggelse Morbærhaven gennemgik ret omfattende renoveringer.

En meget stor del af de almene boligområder i Albertslund har dermed også fået støtte til gennemgribende renoveringer. Det svarer til situationen i nogle af de andre kommuner i hovedstadsområdet, der blev udbygget nogenlunde samtidig med Albertslund som Ishøj, Brøndby og den tidligere Karlebo Kommune, hvor andelene af renoverede almene boliger ud af den samlede almene boligbestand også er meget stor.

Men renoveringen af gård- og rækkehuse i slutningen af 70'erne har desværre vist sig at være helt utilstrækkelig, og det afspejler den kendsgerning, at det oprindelige byggeri var opført i en meget skrabet teknisk udførelse til relativt lave priser – ca. 54.000 kr. i omkostninger for hvert gårdhus.

Især har det vist sig uhyre problematisk, at husene er opført uden en isoleret gulvkonstruktion, idet de er bygget med en krybekælder, hvor der ligger fjernvarmerør, og hvor underlaget er et lerlag. Det har givet anledning til skimmelsvamp, og samtidig er de lette facader i en meget dårlig stand, ligesom husenes energimæssige standard i det hele taget er ringe.

Derfor forestår nu en ny og endnu mere

omfattende renovering af hele Albertslund Syd og formentlig på sigt også af gårdhusene i Albertslund Vest. I Syd er Kanalgadens etagehuse blevet markant renoveret bl.a. med altaner til alle boliger, og et projekt for renovering af rækkehusene til ca. 1,4 mio. kr. pr. hus er netop godkendt af beboerne ved urafstemning i november måned 2010. Endelig er et projekt for gårdhusene også på vej, men formentlig til lidt mindre udgifter pr. hus end i rækkehusene, fordi gårdhusene også i 1978 fik en mere omfattende renovering end rækkehusene.

Det er samlet set uhyre omkostningskrævende renoveringer, som kun lader sig gennemføre med betydelig støtte fra Landsbyggefonden.

Den meget omkostningskrævende renovering har også ført til en debat om man ikke hellere skulle rive boligerne ned og opføre nogle nye og energivenlige boliger i stedet. Men af mange forskellige grunde er der ingen realisme i disse forslag. Der skal indfries lån, man vil aldrig opføre så mange almene boliger igen i en samlet bebyggelse og kommunen ville heller ikke have mulighed for at deltage i finansieringen med kommunal grundkapital. Endelig ville det kræve en meget betydelig permanent genhusning, som ville være yderst problematisk, fordi det drejer sig om så mange boliger.

Derfor er renoveringen eneste realistiske vej, og samtidig spiller det afgørende ind i afvejningen, at boligmiljøet med de lave gård- og rækkehuse fortsat er attraktivt på trods af de byggetekniske problemer. Her viser den oprindelige kvalitet af Albertslund-planen sig at have stor betydning.

I forbindelse med den nu forestående gigantiske nye renovering har også været ført en debat om tilførsel af nogle nye boligkvaliteter til de renoverede huse. Det gælder bl.a. en større grad af åbning af haver og facader mod omverdenen, idet de oprindelige huse blev udført som relativt lukkede udadtil og kun åbne indadtil i forhold til den afskærmede private have. Det har givet anledning til en meget intens debat blandt beboerne, som har vænnet sig til den gamle

form, der ikke ses på samme måde i moderne boligbyggeri.

Det gælder også tilførsel af nogle nye boligmæssige kvaliteter, når der nu investeres så massivt bl.a. i form af tilførsel af karnap til rækkehusene og renovering af baderum.

Hele debatten om den store renovering illustrerer også et andet meget markant forhold omkring bygningen af den nye planlagte by. Hvor renoveringerne i 2010 i høj grad forsøges set også i et energipolitisk lys med ambitiøse mål for nedbringelse af boligernes energiforbrug, så er det bemærkelsesværdigt, at den slags hensyn overhovedet ikke indgik i den oprindelige planlægning af byen.

At bygge uden en isoleret gulvkonstruktion med fjernvarmerør i en krybekælder, hvor spildvarmen fra rørene opvarmede krybekælderen er jo en helt utænkelig konstruktion i dag. Ligeså tankevækkende er det, at fjernvarmen i den nye by oprindeligt blev afregnet i forhold til antal kvadratmeter i boligen uden det ringeste incitament til at spare på ressourcerne. Det er selvsagt blevet ændret siden bl.a. som følge af ny lovgivning og ved politiske beslutning i kommunen.

Har det været godt at bo i Albertslund?

Efter denne personlige beretning om planlægningen og udbygningen af Albertslund bliver jeg så stillet spørgsmålet – var det godt, og har det været godt at bo der?

Ja – bedømt med datidens øjne var planlægningen af Albertslund et af de mest banebrydende eksempler fra den tid, hvor det hele gik meget stærkt med udbygningen på den københavnske vestegn.

Albertslund Kommune blev tildelt Danske Arkitekters Landsforbunds æreskaleidoskop for fremragende byplanlægning og for opførelse af nye og spændende boligbyggerier. Det var fortjent.

Og har det været godt at bo der? Her er svaret også ja for mit vedkommende. Jeg har holdt utroligt meget af kommunen, Galgebakken og Vestskoven.

Men det kan ikke nægtes, at der har vist sig meget alvorlige problemer.

Meget store dele af boligbyggerierne i Albertslund har været opført med en for dårlig byggeteknik, og det gælder især de oprindelige gård- og rækkehuse. Det var meget billigt byggeri, og det var særdeles eksperimenterende også på det byggetekniske plan. Det har været urimeligt omkostningskrævende at renovere disse byggerier.

Den hurtige udbygning af en hele kommune har i bagklogskabens lys også vist sig at indeholde problemer, selv om der blev bremsset op ved de politiske beslutninger, som er omtalt foran. Al erfaring viser, at det kan være svært at skabe en harmonisk byudvikling, når det hele går så stærkt. Udbygningen af Ørestaden er det nutidige eksempel på den type af problemer.

Udbygningen har også på godt og ondt afspejlet de økonomiske rammebetingelser, som var gældende på udbygningstidspunktet, og her har der ikke mindst været en for stor afhængighed af private byggematadorer, som ikke i tilstrækkelig grad har haft kvalitet i højsædet.

Endelig må det også klart erkendes, at dele af den oprindelige meget ambitiøse planlægning omkring trafikdifferentieringen i virkelighedens verden har vist sig at lide af betydelige kvalitetsproblemer, og i nutidens byplanlægning vil man givetvis satse på en mere moderne form med trafikdæmpning i mange områder i stedet for den konsekvente og mekaniske adskillelse af kørende og gående, som er meget omkostningskrævende, hvis den også skal opfattes som værende af god og overbevisende kvalitet af brugerne.

Men det helt afgørende problem ligger i den samfundsudvikling, som ingen kunne forudse, da Albertslund blev planlagt, og det handler om den

meget stærke sociale og etniske segregering, som er sket på boligmarkedet.

Det har især ramt de almene boliger, som Albertslund jo er så rig på. Og selv om Albertslund har været forskånet fra de mest dramatiske episoder, som omtales i forbindelse med det, som med et meget ubehageligt ord kaldes for ghettoer, så er den generelle udvikling i beboersammensætningen i de almene boliger ikke gået sporeløst hen over Albertslund.

I bagklogskabens lys er det indlysende, at byudviklingen skulle være sket i form af mere blandet byggeri i mindre enheder, og det er åbenlyst urimeligt at nogle kommuner tager en så ringe del af det boligsociale ansvar, mens andre tager broderparten.

I bagklogskabens lys har den helt afgørende fejl været, at der ikke har været en stærk regionplanmyndighed, som kunne sikre en mere harmonisk byudvikling i hovedstadsregionen med en mere ligelig fordeling af forskellige boligformer i de enkelte kommuner.

Det rammer i dag de kommuner, som har taget et stort boligsociale ansvar. De har for store sociale udgifter og for små indtægter – det er svært at få enderne til at nå sammen.

Her er det helt afgørende, at der sker en kraftig opgradering af de almene boligområders konkurrenceevne både i form af markante fysiske renoveringer, men også ved en bred økonomisk, social og kulturel indsats.

Luftfoto af Albertslund ca. 2010



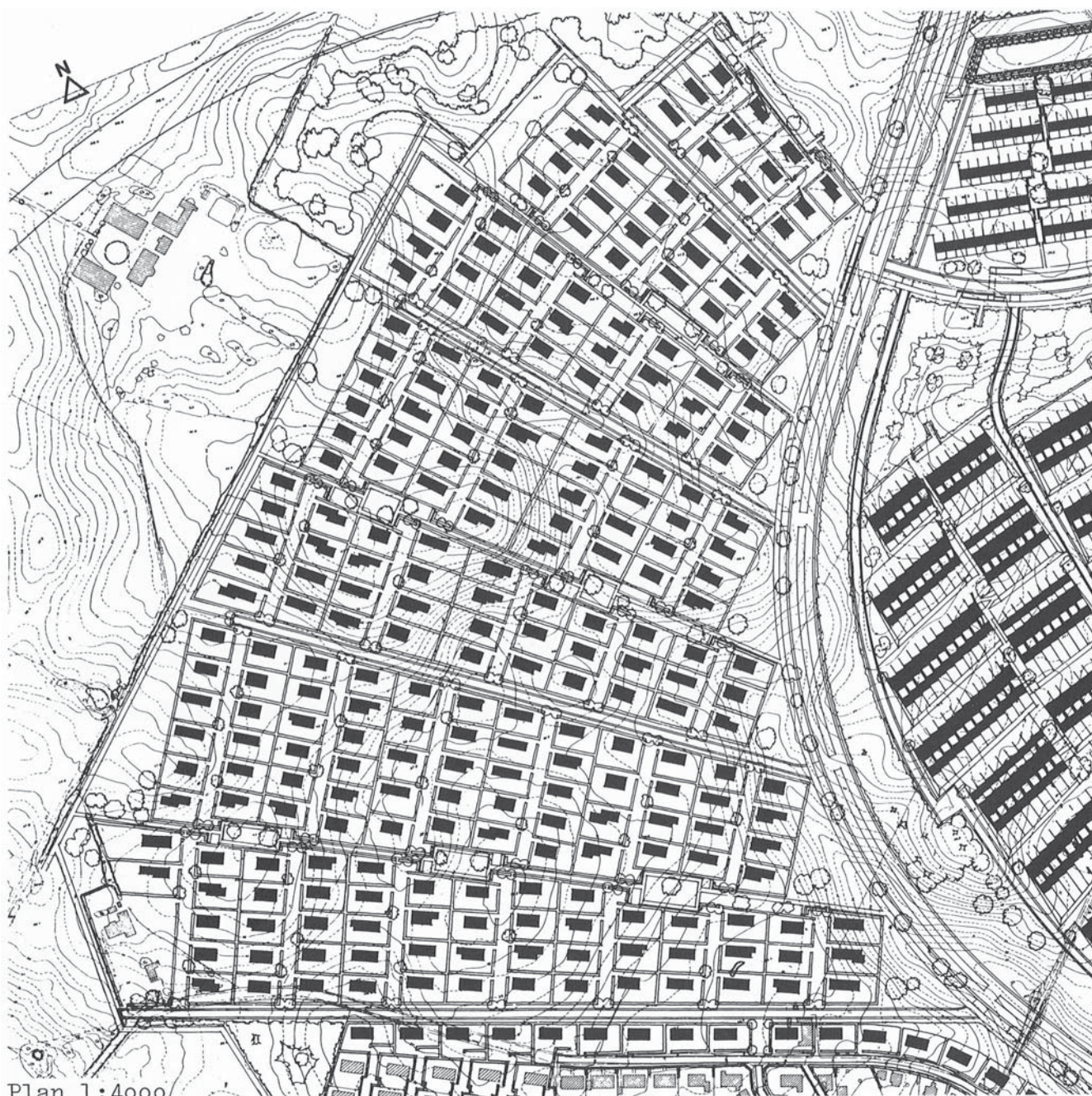


Plan 1:4000

Klokkefaldet-Århus, 1965, Ib Møller & S.E. Wichmann

Deltagerliste

	<i>Henning Morgan</i>	<i>Chefkonsulent</i>	<i>Susanne Krigslund</i>
<i>Trafikplanlægger</i>	<i>Viggo Launbjerg</i>	<i>Seniorforsker</i>	<i>Niels Boje Groth</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Karen Zahle</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>Niels Kjølhede</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Karsten Jørgensen</i>	<i>Planlægger</i>	<i>Rolf Howalt Svendsen</i>
<i>Phd-studerende</i>	<i>Martin Odgaard</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>Bo Larsson</i>
<i>Byplanlægger</i>	<i>Benedicte Weber</i>	<i>Professor</i>	<i>Hans Andersson</i>
	<i>David Trier Frederiksen</i>	<i>Landskabsarkitekt</i>	<i>Per Stahlschmidt</i>
<i>Professor</i>	<i>Vibeke Dalgas</i>	<i>Projektleder</i>	<i>Astrid Buus Thomsen</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Jens Johansen</i>	<i>Udviklingskonsulent</i>	<i>Erik Abitz</i>
<i>Professor</i>	<i>Sven Illeris</i>	<i>Direktør</i>	<i>Thorkild Ærø</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Peter Boas Jensen</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>Scherning Dybbro</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Michaela Brüel</i>	<i>Arkivleder</i>	<i>Lis Thavlov</i>
<i>Geograf</i>	<i>Ole Christiansen</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>Mogens Clausen</i>
<i>Landskabsarkitekt</i>	<i>Ib Asger Olsen</i>	<i>Museumsinspektør</i>	<i>Peter Dragsbo</i>
<i>Centerleder</i>	<i>Hans Kristensen</i>	<i>Professor</i>	<i>Jens Thomas Arnfred</i>
<i>Museumschef</i>	<i>Poul Sverrild</i>	<i>Lokalarkivar</i>	<i>Inger Kjær Jansen</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Gregers Algreen-Ussing</i>	<i>Afdelingsleder</i>	<i>Mette Ladegaard Thøgersen</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Karen Probst</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>Rene Schrøder Christensen</i>
<i>Underviser</i>	<i>Magnus Hølzner</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>Gitte Haastrup</i>
<i>Projektleder</i>	<i>Christian Broen</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>Ib Andersen</i>
<i>Direktør</i>	<i>Ellen Højgaard Jensen</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>Niels Thouggaard</i>
	<i>Johanne Fabricius</i>	<i>Byplanarkitekt</i>	<i>Annette Christiansen</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Henrik Witthøft</i>	<i>Studerende</i>	<i>Morten Krogsgaard</i>
	<i>Andreas Hvidt</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>Elith Juul Møller</i>
	<i>Charlotte Welin</i>	<i>Økonom</i>	<i>Gert Nielsen</i>
<i>Arkivar</i>	<i>Rolf Kjær-Hansen</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>Niels-Ole Lund</i>
<i>Arkivar</i>	<i>Michael Boel Winther</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>Jørgen Birkedal Nielsen</i>
	<i>Niels Østergård</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>Ebbe Keld Pedersen</i>
<i>Museumsdirektør</i>	<i>Lisbeth Hollensen</i>	<i>Byplanarkitekt</i>	<i>Ole Jappe</i>
<i>Student</i>	<i>Serdal Güzel</i>	<i>Studerende</i>	<i>Stig Christensen</i>
<i>Projektmedarbejder</i>	<i>Gitte Elbæk Jensen</i>	<i>Byplanarkitekt</i>	<i>Julie Tange</i>
<i>Museumsinspektør</i>	<i>Anja Olsen</i>		<i>Lis Langvad</i>
<i>Byplanlægger</i>	<i>Frode Andersen</i>	<i>Arkitekt</i>	<i>Jane Hansfort</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Robert Mogensen</i>	<i>Historiker</i>	<i>Ib Møller</i>
<i>Udviklingskonsulent</i>	<i>Claus Bjørton</i>	<i>Museumsinspektør</i>	<i>Søren Mørch</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Sara Ettrup</i>	<i>Museumsinspektør</i>	<i>Camilla Frellsen</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Niels Toft</i>	<i>Museumsinspektør</i>	<i>Lene Skodborg</i>
<i>Museumsinspektør</i>	<i>Mette Tandrup Mortensen</i>	<i>cand ark</i>	<i>Niels Kylllesbech</i>
<i>Professor</i>	<i>Carsten Thau</i>		<i>Jens Galsøe</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Karin Skousbøll</i>		<i>Svend Tychsen</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Torben Dahl</i>		<i>Esben Hammershøj</i>
<i>Projektleder</i>	<i>Helle Bay</i>		<i>Knud Hastrup</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Jens Jacob Bierring</i>		<i>Kristian Larsen</i>
<i>Arkitekt</i>	<i>Berit Jørgensen</i>		<i>Jesper Harvest</i>
			<i>Knud Erik Hansen</i>
			<i>Erik Petersen</i>



Plan 1:4000

Borupgård-Snekkersten, 1970, P. Gjerding, Fl. Jørgensen og Kr. Larsen

Oversigt over Byplanhistoriske noter

64.

Bygenbrug

26. seminar, november 2009. Kunstakademiets Arkitektskole, København.

Red. Gregers Algreen-Ussing, Michaela Brüel, Peder Boas, Ib Asger Olsen og Poul Sverrild, 2009. 64 s.

PRIS: 150 kr.

63.

Bilen og byen

25. seminar, november 2008. Trekanten - Københavns Miljøforum.

Red. Sven Illeris og Jens Clemmensen. 2009. 94 s.

PRIS: 150 kr.

62.

Et usædvanligt særtryk "Hillerøs Fremtid"

Genoptryk af artikel af Peter Bredsdorff og A. Mygind Sørensen.

Red. Vibeke Dalgas. 2009. 56 s.

PRIS: 100 kr.

61.

Forstædernes byplanhistorie

Af Peter Dragsbo. UNDER UDARBEJDELSE

60.

Byen og den byhistoriske kartografi.

24. seminar, november 2007. RUC.

Red. Vibeke Dalgas. 2008 -101 s.

PRIS: 150 kr.

59.

Industri- og erhvervsvirksomheder i byplanlægningen 1938-2007.

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

Red. Ib Asger Olsen. 2008 - 90 s

PRIS: 150 kr.

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. 2008 - 76 s

PRIS: 150 kr.

56.

Lokaliseringen inden for byerne af 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.

2006. 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. 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. 2003 - 87 s.
 UDSOLGT
- 43.**
ÆBÆ : Ældre byplanlæggere 1954-2000.
 Red. Kirsten Andersen. 2001. – 131 s.
 PRIS: 90 kr.
- 42.**
Byplanhistorisk status ved årtusindskiftet: Danske byers planlægning fra 1945-2000.
 Red. Inge Alstrup, Lisa la Cour, Sven Allan Jensen og Kristian Larsen. 2002 - 102 s.
 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. Industrikvarteret 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 århundredes levnedsløb.

Af Flemming Teisen. 1985. - 89 s. (genoptryk).
PRIS: 40 kr.

Byplanhistoriske noter kan købes i Dansk Byplanlaboratorium.

Bestilling tlf: 33137281 eller
www.byplanlab.dk/publikation



Frennegårdsparken/Mortenstrupvej-Hørsholm, 1962, Skårup & Jespersen

