

Købstædernes byfornyelse

11. seminar, 8. december 1995
Arkitektskolen i Aarhus



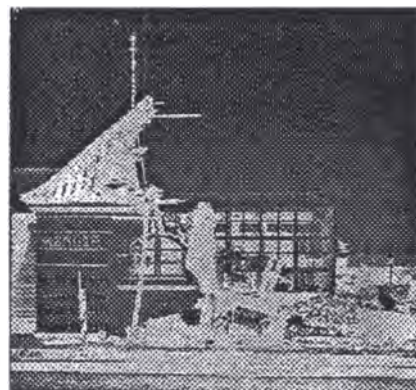
Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistorisk Note 34

INDHOLD

FORORD	SIDE 3
Ole Winding	
SEMINARPROGRAM	SIDE 4
INTRODUKTION - hvad er byfornyelse for noget ?	SIDE 5
Edmund Hansen	
BYFORNYELSENS INDTOG I PROVINSEN - med Århus som eksempel..	SIDE 11
Ib Møller	
BYFORNYELSE I KØBSTÆDERNE	SIDE 15
Eric Pettersson	
med supplerende kommentarer af Sven Allan Jensen & G.N. Halvorsen	
TRAFIKKEN -Problemskaber og igangsætter	SIDE 21
Jesper Harvest	
med supplerende kommentarer fra Vagn Tobiasen	
DISKUSSION	SIDE 27
Ordstyrer Niels Hurup	
OMDANNELSE AF BYMIDTEN	SIDE 29
Hans Hegelund	
HOLSTEBRO - den aktive byomdannelse	SIDE 37
Jens Johansen	
med supplerende kommentar fra Jesper Harvest	
NYBORG - den forsigtige bevaring	SIDE 45
Kristian Larsen	
HVOR FØRER HISTORIEN OS HEN - hvad har vi lært ?	SIDE 53
Ole Winding	
med supplerende kommentar fra Bjarne Ørum	
AFSLUTTENDE DISKUSSION	SIDE 60
Ordstyrer Jesper Harvest	
DELTAGERLISTE	SIDE 63
Oversigt Byplanhistoriske Noter	SIDE 64

Købstædernes byfornyelse

11. seminar 8. december 1995
Arkitektskolen i Aarhus



Dansk Byplanlaboratorium
Byplanhistorisk Note 34

KØBSTÆDERNES BYFORNYELSE

Dansk Byplanlaboratoriums
Byplanhistoriske note nr. 34

Udgivet af Dansk Byplanlaboratorium 1999
Copyright

Redaktion og tilrettelæggelse:
Lisbet Wolters og Ole Winding, Arkitekter

Tryk: Damgaard-Jensen, Århus

Hæftet er trykt med støtte fra Margot og Thorvald Dreyers Fond

ISSN 0900 - 3274 ISBN 07-90413-02-4

Dansk Byplanlaboratorium
Peder Skramsgade 2 B, 1054 København K.
telefon 33 13 72 81

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

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

For hvert af de afholdte seminarer om særlige planlægningsmæssige emner er der udsendt noter med gengivelse af indlæg og referat 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 et nyttigt baggrundsmateriale for eventuel senere forskning - et materiale, som det ellers ville være vanskeligt at skaffe tilveje.

I 1995 besluttede Byplanhistorisk Udvalg, at sætte byfornyelse på dagsordenen i seminar sammenhæng.

I de indledende diskussioner omkring emnets spændvidde og afgrænsning blev det hurtigt klart, at to seminarer var oplagt at forfølge.

Eet omhandlende det generelle knyttet til Byfornyelse og den faktiske byfornyelse i Hovedstaden - eet knyttet til byfornyelse i Købstæderne.

Det første seminar, der blev afholdt i Gammel Dok i juni 1995 fik overskriften **Byfornyelse fra gadegennembrud til integreret byforfornyelse.**

Hvad angår det mere præcise indhold, kan der her henvises til Byplanhistorisk Note nr 31.

Det andet seminar **Købstedernes Byfornyelse** blev placeret med Århus som geografisk omdrejningspunkt i den såkaldte provins. Faktisk for første gang i Byplanhistorisk sammenhæng.

Der blev udpeget en seminarforberedende gruppe bestående af arkitekt og lektor Hans Hegelund, arkitekt Ib Møller - Møller og Grønberg, arkitekt og lektor Eric Pettersson og arkitekt og lektor Ole Winding.

Nærværende note nr. 34 er det trykte resultat fra seminaret - det 11. i rækken - afholdt på Arkitektskolen i Aarhus 8. december 1995.

Ole Winding

31. marts 1999

11. Seminar Byplanhistorisk Udvalg
8. December 1995 - Arkitektskolen i Aarhus
KØBSTÆDERNES BYFORNYELSE

PROGRAM

- VELKOMST OG INTRODUKTION til Seminar
ved Ole Winding, seminarleder og medlem af Byplanhistorisk udvalg samt
Edmund Hansen, Formand for Byplanhistorisk Udvalg.
- BYFORNYELSENS INDTOG I PROVINSEN - med Århus som eksempel
ved Ib Møller, Arkitekt m.a.a. Møller og Grønborg AS.
- KONKURRENCER - Visioner og realiteter,
ved Eric Pettersson, Arkitekt m.a.a., Lektor.
Supplerende kommentarer ved G.N. Halvorsen, fhv. Afdelingsarkitekt samt
Sven Allan Jensen, Arkitekt m.a.a..
- TRAFIKKEN - Problemskaber og igangsætter
ved Jesper Harvest, Arkitekt m.a.a..
Supplerende kommentarer ved Vagn Tobiasen, Rådgivende Ingeniør F.R.I..
- DISKUSSION af formiddagens indlæg
Ordstyrer: Niels Hurup, Arkitekt m.a.a..

- OMDANNELSE AF BYMIDTEN
ved Hans Hegelund, Arkitekt m.a.a.
- HOLSTEBRO -den aktive byomdannelse.
ved Jens Johansen, fhv. Kommunaldirektør.
Supplerende kommentarer ved Jesper Harvest, Arkitekt m.a.a..
- NYBORG - den forsigtige bevaring.
ved Kristian Larsen, Arkitekt m.a.a., Byplanlægger, DTU .
- HVOR FØRER HISTORIEN OS HEN - hvad har vi lært ?
ved Ole Winding, Arkitekt og Lektor ved Arkitektskolen i Aarhus
Supplerende bemærkninger ved Bjarne Ørum, Byrådsmedlem
samt tidligere Rådmand, Århus Kommune.
- AFSLUTTENDE DISKUSSION
Ordstyrer: Jesper Harvest, Arkitekt m.a.a..
- SEMINAR SLUT

Introduktion - hvad er byfornyelse for noget ?

Edmund Hansen

Formand for Byplanhistorisk udvalg

Hvad er "byfornyelse" for noget?

Er det et nyere opfundet begreb, eller er det bare sådan, at vi i vore moderne samfund i slutningen af det 20. århundrede er blevet mere bevidste om, at vore byer må være - og også altid har været - underkastet en form for løbende ændringer - fornyelse - for at kunne fungere i den udvikling, som alle samfund i verden er berørt af, og som - uanset om vi gør noget eller lader være - vil påvirke og ændre vort hverdagsliv.

Alle byer - ja alle indretninger til brug for menneskers dagligliv, boligforhold og virksomhed har naturligvis altid været underkastet nødvendigheden for løbende fornyelse og ændringer.

For ikke så lang tid siden - nogle hundrede år eller mindre - skete byfornyelsen som en nødvendighed efter ødelæggende ildebrande, som ofte omfattede hele bydele.

Ildebrandene fik sådanne enormt ødelæggende virkninger for byerne på grund af bygningsmassens generelt ringe beskaffenhed og modstand mod ild - bindingsværks- og træbygninger med strå- eller halmtage og alt for tæt bebyggelse i byer, hvis udviklingsmuligheder af forsvarshensyn var begrænset af volde og bymure.

Jeg skal ikke gå nærmere ind herpå, men blot minde om, at det gamle København inden for Chr.IV's volde faktisk i 17- og 18-hundredtallet blev totalt fornyet efter tre omfattende brande, som stort set tog hver sin del af byens mange let antændelige huse, - efterladt blev kun et par stenbyggede kirker og enkelte mere solide bygninger.

Lykkeligvis har vi dog - efter englændernes bombardement af København i 1807 - undgået brande, som i samme omfang som tidligere lagde hele bydele øde.

Og den sidste store brand - jeg ser bort fra punktvis ulykkelige hændelser under 2. verdenskrig - var i 1884, da C.F. Hansens Christiansborg - bortset fra Slotskirken - udbrændte totalt, men hvor ødelæggelserne altså kunne begrænses til selve slottet.

På tilsvarende måde som i hovedstaden er de fleste af vore købstæder og andre byer rundt i landet blevet "fornyte" efter omfattende brande op gennem middelalderen og århundrederne efter.

Efterhånden har samfundsudviklingen dog medført forbedringer af bygningers konstruktioner og indretning, og lovgivningen om opførelse af bygninger, deres højder og afstande er blevet udbygget gennem sidste del af 18-hundredtallet, således at omfattende brandødelæggelser siden har kunnet undgås.

Til gengæld er så andre omstændigheder opstået, som har krævet fornyelse af byer - rent bortset fra bygningernes forældelse og nedslidning, som selvfølgelig altid løbende har nødvendiggjort fornyelser af boliger og virksomheder.

Den faktor, som senest har betydet mest og nærmest har gennemtvunget en "byfornyelse" i de fleste af vore byer, er den på grund af samfundets ændrede struktur stærkt stigende trafik, navnlig naturligvis efter at bilen er blevet det altdominerende trafikmiddel, som nu terroriserer alle vore samfund - små og store - og kræver plads for at kunne fungere effektivt.

Denne udvikling skal jeg ikke gå nærmere ind på, men vil - på en måske nok lidt springende måde - trække nogle eksempler frem fra min oplevelse gennem en lang periode - det hedder vist to menneskealdre - når jeg vil fortælle om mine erfaringer helt tilbage til begyndelsen af 1930'erne - altså for ca. 65 år siden.

I 1932 da jeg gik på Teknisk Skole i København, var vi med skolen en tur til **Ålborg** for at se nærmere på det, for en sådan by, enormt store anlæg, nemlig gennemførelsen af af en helt ny gade med viadukt for jernbanen og ny bro over Limfjorden til Nørresundby til erstatning for den gamle pontonbro, Chr.IX.s Bro, fra 1800-tallet.

Det var en spændende - og lidt rystende - oplevelse at se, hvordan man havde nedrevet så at sige alle ældre bygninger på den 700 - 800 m lange gadestrækning fra jernbaneskæringen i syd til Limfjorden i nord, for at anlægge den nye brede gade "Vesterbro".

Såvidt jeg husker, var det eneste ældre hus der blev stående, og som står der endnu, Hotel Phønix !

Ca. 25 år senere oplevede jeg noget lignende, da jeg kørte sydpå gennem den østlige del af Hamborg, hvor de allierede luftstyrker havde "forberedt" en total fornyelse af store dele af denne by.

Det slog mig, at det var et lignende billede, jeg havde gemt i min erindring fra Ålborg !

Vel! Den omfattende "byfornyelse" i Ålborg i 1930'erne var nødvendiggjort af den, allerede på daværende tidspunkt, voksende trafikbelastning, og faktisk var det et umådeligt fremsynet projekt, som stort set klarede trafikbelastningen i ca. 40 år, før det som led i bygningen af den østjyske motorvej blev nødvendigt at udføre en tunnel under Limfjorden længere øst på.

Om den nye gade "Vesterbro"s arkitektoniske kvalitet skal vi ikke tale idag! Men den er faktisk ikke helt så dårlig !

I en anden stor by ved den jyske østkyst, **Randers**, gik det også - en del år senere - meget hårdt til ! Randers - byen med de 13, eller er det 14, landeveje og med eneste vejforbindelse over Gudenåen for den østjyske nord/sydforbindelse, var efterhånden så hårdt belastet af den stigende biltrafik til og fra - og gennem byen, så noget radikalt måtte til for at klare vanskelighederne.

Og det gjorde man så! Totalt udraderedes et ældre bykvarter øst for det gamle rådhus i bymidten, ca. 700 - 800 ældre huse blev nedrevet og en meget stor busstation anlagdes, samtidig med at den østlige omkørsel, Østervold, blev kraftigt udbygget.

En del gamle huse langs åbredden lå så lavt, at de ofte led under oversvømmelser fra åen, så det var helt i orden, at de måtte nedrives, men et alt for stort antal gode og bevaringsværdige huse blev ofret på "trafikkens alter"- stadig uden at man for alvor fik løst de trafikale problemer i den indre bydel i Randers.

Længere sydpå ligger så **Århus**, hvor vi jo er nu, vor næststørste by - stadig med væsentlige dele af den indre by

intakt, selvom Århus naturligvis også er hårdt belastet af den stigende og tunge trafik, bl.a. til havneområdet med mange store virksomheder.

Tidligt lykkedes det dog Århus at aflaste de centrale dele væsentligt for den egentlig gennemkørende trafik ved anlæg af Ringgaden, som fra Skanderborgvej i syd til Grenåvej i nord fører trafikken uden om den indre by.

Et andet - også ældre - anlægsarbejde, som først og fremmest sigtede på at forbedre forbindelsen til det travle havneområde, var overdækningen af Århus å og anlæg af Åboulevarden. Nu - mange år efter - har man erkendt, at det ikke var ganske hensigtsmæssigt, og da det alligevel ikke har løst spørgsmålet om forbindelserne til havneområdet, har man nu taget det drastiske og fremragende skridt at frilægge åen igen!

Et senere gennemført anlægsarbejde er "Busgaden" mellem Søndergade og Frederiksgade, som samler en væsentlig del af den centrale bustrafik i et anlæg, hvis udformning nok kan diskuteres, men som vist faktisk fungerer uden at ødelægge meget værdifulde dele af Århus's indre by, som det i vidt omfang er lykkedes at sikre med trafikreguleringer og omlægninger, som aflaster centrale forretningsgader for gennemkørende trafik.

Selv oplevede jeg, medens man endnu havde sporvogne i Århus, borgmester Bernhard Jensens beslutning om i en julemåned at gøre Ryesgade-Søndergade til gågade. Det gik da også nogenlunde, selvom man hele tiden måtte springe til side for de stadig gennemkørende sporvogne, som ikke kunne henvises til andre gader, men nu er de jo væk.

Længere syd på ligger **Horsens**, som jeg ikke har noget at udsætte på med hensyn til byfornyelse. Byen har været "heldigere" end gennemsnittet af købstæder og har kunnet bevare sit ældste område med den brede hovedgade, Søndergade, intakt med mange værdifulde ældre huse.

Horsens slap tidligt af med mange gennemkørende biler ved anlægget af ringvejen vest om byen forbi Bygholm.

Værre har det stået til i **Vejle**, som har haft betydelige vanskeligheder ved at klare den gennemkørende trafik.

Anlæg af Dæmningen øst for den gamle hovedgade var ikke tilstrækkelig, og mange gennemkørende trafikanter benyttede stadig Nørregade-Torvegade, som efterhånden gik i forfald ved misforståede nedrivninger af bygninger, der efterlod huller i gadebilledet til anlæg af stadig utilstrækkelige parkeringspladser.

Først med bygning af den nye bro over fjorden øst for byen, har Vejle fået ro og er nu meget bevidst i færd med at sikre den centrale bydel bedre forhold - også ved at istandsætte en del stadig eksisterende ældre bygninger.

Det nye musikteater og placeringen af et nyt rådhus med tilhørende mindre parkanlæg på aflagte fabriksarealer lige vest for bymidten, lover godt for Vejle indre bys fremtid.

Fredericia er en historie for sig. Den gamle bydel inden for de historiske volde har været befriet for egentlig gennemkørende trafik og har stort set kunne bevares med sit rudenetsgadesystem og bibeholdelse af ældre markant bebyggelse.

Byens betydning som jernbaneknudepunkt har ikke givet

vanskeligheder, og placeringen af broforbindelserne over Lillebælt har medvirket til at fredeliggøre Fredericia, idet al gennemkørende trafik går uden om byen.

Her vil jeg godt foretage et sidespring på 6 til 7 mil mod øst til **Odense**, en af vore i vidt omfang velbevarede byer, som har kunnet fastholde ret store centrale bykvarterer med velfungerende gader og bygninger.

En enkelt markant sag i Odense må dog nævnes, nemlig anlægget i 60'erne af en ny gadeforbindelse under jernbanen fra byens centrale del syd for jernbanen til havne- og erhvervsområdet nord for.

Thomas B. Thrigesgade. som - det må erkendes - ret drastisk berører det allerhelligste i byen: H.C. Andersen-kvarteret og området øst for rådhuset og domkirken, blev anlagt som en nødvendig forbindelse, fordi den gamle, smalle viadukt for Nørregade under banen var aldeles utilstrækkelig til at klare den stigende biltrafik - også med tunge køretøjer til havneområdet med siloer, skibsværft og andre store industrielle virksomheder.

Jeg har oplevet det i sin tid og set, hvordan trafikken i byen lammedes tre gange om dagen - morgen, middag og aften - når havne- og skibsværftsarbejdere alle skulle igennem viadukten til og fra arbejdspladserne.

Men da endelig den nye havneforbindelse under banen var færdig, nedlagdes skibsværftet, som A.P. Møller flyttede til Lindø, ligesom den øvrige havnevirksomhed afdæmpedes, så der faktisk ikke var brug for den nye gade.

Der har været meget kritik af denne sag, som daværende stadsingeniør Honorè måtte høre for gennem lang tid. På basis af mine oplevelser i 50'erne om de betydelige vanskeligheder ved at få trafikken i den indre by til at fungere vil jeg frikende Honorè for den voldsomme kritik - han var presset af udviklingen og havde simpelthen ikke anden mulighed for at løse byens trafikknude, og han kunne ikke ane, at Odense havn mistede sit skibsværft få år efter og også på anden måde blev væsentlig mindre trafikbelastende.

Tilbage til Jylland!

Kolding - den sidste af trekantområdets byer - har forbavsende nok stort set bevaret sit indre byområde intakt, vel nok fordi gennemkørende trafik ikke belaster den centrale bydel.

Men naturligvis kræver en fortsat sikring af byens fremtræden opmærksomhed og indsats fra byens ledelse. Det er mit indtryk, at der i høj grad har været en sådan indstilling hos byrådet, og det er derfor fortsat en nydelse at besøge Kolding - ikke bare for Koldinghus eller Trapholtnuseet eller den geografiske have!

Længere mod syd på Jyllands østkyst kan vi også nyde velbevarede og velfungerende byer, nemlig **Haderslev** og **Aabenraa**, som begge ret tidligt fik anlagt aflastningsgader, Haderslev vest om den centrale bydel, Aabenraa øst for hovedgaden langs havnen og dens erhvervsvirksomheder.

Begge byers centrale områder har kunnet bevares og udvikles som gode og smukke handels- og boligkvarterer, fordi uvedkommende, gennemgående trafik er henvist til aflastende gader.

Måske kan noget af det værdifulde, der er bevaret og udviklet her, også tilskrives, at man har benyttet sig af fremragende planlæggere. **Peter Bredsdorffs** gode råd har haft sin betydning!

I alle de omtalte byer har det gennemgående udgangspunkt for betragtninger om byfornyelsens nødvendighed været den - navnlig efter 2. verdenskrig - stærkt voksende brug af bilen til alle mulige formål - både nødvendig transport af varer af alle kategorier og en voldsomt stigende persontransport med dertil hørende krav om nærliggende parkeringsmuligheder for alle.

Det har medført et stærkt voksende behov for byfornyelse i et sådant omfang eller på en sådan måde, at byernes hidtil velfungerende og velbevarede værdifulde gader og bydele, løb risiko for ødelæggende nedrivninger og gennemførelse af fremmedelementer til skade for byernes fremtræden og til gene og ubehag for både beboere og besøgende.

Jeg håber at vi efterhånden er nået dertil at vi ikke vil lade bilen bestemme vore byers udvikling.

Og så vil det faktisk igen være muligt at have vore byer som sikre og behagelige levesteder!

Jeg glæder mig til dagens indlæg, som jeg håber vil kunne uddybe synet på vore byers fremtid.



Udsnit af stadsingeniør Ch. Ambt og arkitekt Hack Kampmanns byplansforslag fra 1898.

Ambt og Kampmann's plan af Frederiksberg

Byfornyelsens indtog i provinsen - med Århus som eksempel

Ib Møller, Arkitekt
Møller & Grønborg A/S

Som arkitektstuderende blev jeg især præget af min professor Steen Eiler Rasmussen, og af et års studieophold i USA. Jeg hørte om byplanidealene - og oplevede manglen på de samme.

I Århus var min far optaget af sin professor, Kay Gottlobs planer for Ny Hovedgade, som skulle bringe byfornyelse og ekspansion til byen.

I vort blad for de studerende på Akademiet, skrev redaktøren begejstret om byfornyelsen omkring Hötorget i Stockholm. Det stod i kontrast til den manglende evne eller vilje til i Danmark at føre store planer ud i livet...

1800-TALLET

I 1850 havde Århus 8.000 indbyggere, 50 år efter 52.000. I dag er der knap 300.000. Byplanlægning dengang var mest et spørgsmål om veje og pladser med prominente bygninger. Det sociale spillede ikke den største rolle.

Århus havde midt i 1800-tallet planlagt en 'vej bag om byen'.- Forbilledet var Ringstrasse i Wien. Men i stedet for 4-sporede veje og brede fortove med flere rækker træer, blev der kun realiseret små stumper, der senere blev en lille del af Allégaderingen.

Vi danskere har altid været optaget af byplanideer efter udenlandske forbilleder. Men de er sjældent gennemført konsekvent. Det behøver vi nu ikke at være så kedede af...

1900-TALLET

I 1902 udskrev Århus sin første byplan-konkurrence. Den var om den sydlige bydel, Frederiksbjerg og blev vundet af stadsingeniør Amt fra København og arkitekt Christian Kampmann fra Århus.

I perioden var der ikke tale om byfornyelser - men om byudvikling. Op til et godt stykke efter 2. verdenskrig var der behov for mange flere boliger, ikke for at fjerne nogen.

Byplanlægningen var koncentreret om det trafikale. Århus Å blev overdækket mellem 1930-40. Ringgaden - med det selv i dag imponerende arealudlæg og den da længste bro over land - blev anlagt i slutningen af 30-erne.

'Ny hovedgade-projektet' blev vedtaget af et enigt byråd i 1954 og mindede om gadegennembruddet i Odenses bymidte. Bredden var tænkt 45 m og med 4 kørespor. Gennemførelsen ville medføre nedrivning af 155 ejendomme, 1.500 beboere ville miste deres bolig og ca 2.000 arbejdspladser måtte flytte. Projektet vakte begejstring - som symbol på fremskridt og velstand.

Den første interesse for byfornyelse vha sanering var om én bestemt gade: Nygade. Den var nu ikke så ny endda, og erhvervet i gaden var ældgammelt. Her holdt ludderne og de ulovlige

værtshuse til. Det var for meget for borgerskabet. Det varede til gengæld næsten 20 år, inden gadens sår blev lægt med en ny, afrundende bebyggelse.

1960'ERNE

I 1960 blev skaffet vejfondsmidler til 'Ny Hovedgade-projektet'. Men både det trafikale og det politiske grundlag var begyndt at smuldre. Biltætheden var vokset langt mere end forudsat, og tiden var løbet fra den slags ambitiøse projekter. Erfaringerne fra Odense skræmte også.

Inspirationen til byplaner og byfornyelse kunne hentes i England. Havebyernes efterfølgere, de 'New Towns' var planlæggernes Mekka. I form, udtryk og skala passede de vort danske temperament. Det var også mere spændende at løse storbyers fornyelse ved at bygge nye småbyer, fremfor at lappe på de eksisterende.

Jysk Byplanråd blev stiftet i 1950-erne og rådet udsendte i 1961 en 'Pjece om byfornyelse' om de større købstæder. Emnerne var trafikens fremkommelighed og tilgængelighed samt centerstrukturen. Det er stadig aktuelt, selv om trafikidealerne er lige modsatte i dag. Den gang skulle hindringer ryddes af vejen for megen og hurtig trafik samt rigelig parkering. I dag er målet at lægge hindringer i vejen og begrænse trafikens mængde og belastning.

Under togstrejken var jeg forleden i Paris. Byen var blevet en 'fremtidens skræk-version' med fyldte gader og pladser med uendeligt mange biler. Hvor bilens egenskab er friheden til at bevæge sig overalt, sad alle nu uhjælpelig fast med motorerne kørende. Bilen var blevet en spændetrøje. Privatbilismen havde 'sejret - ad helvede til'. Men udviklingen i detailhandlen mod stadig større enheder fortsætter som en fare for et godt byliv og en bæredygtig udvikling.

Arbejdet med Egnsplanden for Århusegnen dominerede den århusianske planlægning. Planen var både visionær og pragmatisk. Den var forbilledlig og blev et katalog i sin kompetente bearbejdning. Den blev også vedtaget eenstemmigt. Men fra det øjeblik, var der tilsyneladende ingen, der gjorde noget for at realisere den.

Byfornyelse var endnu ikke afgørende. Det var byudvikling og centerdannelser til gengæld. Det paradoksale var bare, at den skete de forkerte steder, og hvor den skulle være sket - skete intet!

Egnsplanden tog dog fat om bymidtens problemer, men på et overordnet niveau. City, det såkaldte A-center, skulle styrkes som det regionale centrum for kultur, special- og udvalgsvarer, offentlig og privat service. Boligområderne udenfor skulle først og fremmest betjenes af to store, såkaldte B-aflastningscentre. Herudover indgik et antal boligorienterede C-centre. A-centret sygnede hen, de to B-centre blev ikke til noget, men et enkelt C-center voksede næsten til et B-center. Et tredje B-center voksede op, hvor det ikke skulle være. Det blev til gengæld en succes og vokser stadig!

I city forudsås en fortsat stigende bilisme og en overordnet vejstruktur, der kunne føre strømmen helt ind til A-centret. Det var afgrænset af Allégade-ringen, som nu blev tænkt som en 4-sporet vej, med en 80 m bred motorgade og tilknyttede 12.000-15.000 par-

keringspladser. 2.000 beboere skulle flytte. Vejfondsmidlerne forsvandt imidlertid. Kun 300 m i Nørreport overfor Arkitektskolen blev realiseret. Resten ikke. Tak for'et.

1970'ERNE

Kommunalreformen skulle bringe større helhed ind i planerne. Hver forstads- og omegnskommune havde kæmpet for at få lokket så mange attraktive boliger og dermed skatteborgere til sig som muligt. Århus var også med i slagsmålet og solgte ud af sine grønne områder og idrætsanlæg. Kommunen ville gerne købe Moesgård, dog på betingelse af, at den kunne udstykkes til boliger og sammenlægges med byen.

Staten agiterede for en rationel, offentlig administration og dermed for et nyt politiske niveau. Borgerne skulle have bedre offentlig forvaltning og med de større enheder en mere kvalificeret service. Decentralisering af statslige opgaver skulle sikre en bedre sammenhæng mellem administration og finansiering.

Vi agiterede for, at man ikke glemte kontakten til borgerne og foreslog oprettelse af lokalråd. I dag er man inde på de samme tanker i København. De kommer måske også en dag hertil?

I 1970 anlagdes 'Busgaden' som et rudiment af Ny Hovedgade projektet. Samme år skød BILKA op, men længere ude end de planlagte B- og C-centre, og med en trafikal placering stik imod planerne.

Bemærkelsesværdig for dette tiår er de byfornyelser, der skete pga beboeraktioner. Det blev en uventet byforbedring, fordi unge studerende fandt sociale og fysiske værdier i tidligere, fattige arbejderkvarterer i den indre by.

I hovedstaden smed man BZ'ere ud med tåregas fra en nedlagt rugbrødsfabrik. I Århus fremstillede beboerne saglige og trafikale planer, som rådhuset vanskeligt kunne komme udenom, og de fik overladt en nedlagt rugbrødsfabrik til fælles bedste.

De tidligere arbejderkvarterer blev fashionable. Men de oprindelige beboere blev presset ud, ikke af den kommunale planlægning - men af højere ejendomspriser.

Allégade-projektet var en trussel for de tidligere arbejderkvarterer. Gadeudvidelser skulle nemlig skaffe plads til nye etageboliger og parkering rundt om City.

En mand kæmpede imod de store trafikplaner, borgmester Bernhard Jensen. Han blev latterliggjort som bagstræberisk i den lokale avis, bakket op af store dele af byrådet - og beklageligvis uden støtte fra arkitekter eller planlæggere. Men det lykkedes ham at sætte en kæp i hjulet for fortsatte nedrivninger til Allégade-ringen samt at redde gamle, fine huse i bymidten. Han fik startet byens bevaringsudvalg og fik sat de gamle huse i stand.

1980'ERNE

De sidste år er gået med at få bilerne ud af byen, lave gågader og fine pladser samt lukke hullerne efter de voldsomme gadeudvidelser. Samtidig er interessen for de gamle huse og kvarterer vokset, og ikke blot til beværtninger.

Større virksomheder flyttede ud af byen. DSB vil nu opgive

værksteder og arealer ved banegården, og i en halv snes år har man talt om, hvad de skal bruges til. Nu erklærer staten, at tidligere upågtede industribygninger er bevarings- ja, endda fredningsværdige.

Et af Danmarks mest ambitiøse byfornyelsesprojekter er på Frederiksbjerg, hvor Ambt og Kampmann vandt konkurrencen.

1990`ERNE

Vort decennium er stadig præget af byfornyelsesprojekter, der også satser på trafikken. Men nu med en mere nuanceret holdning. Stadsingeniøren i København siger, at ændring af gader og pladser fra de tidligere rodede trafikforhold til attraktive opholdspladser er hans vigtigste opgave. Det er en anden indstilling, end kollegaens i Odense for en generation siden.

De største byer, som København og Århus, er kommet senest i gang. Randers, Odense og Kolding har forlængst vist vejen. Til gengæld bliver de sidst tilkomne arbejder ikke de ringeste.

SAMMENFATNING

Hvad betyder disse historiske tilbageblik for os i dag? Hvad kan vi lære heraf? Umiddelbart virker det ikke befordrende på troen om planlægningens velsignelser. Planer bliver til under stor politisk bevågenhed. Tegninger og formuleringer vejes på guldvægt. Når de så er vedtaget, glemmer man alt om dem.

Dygtige teknikere og effektive politikere realiserer omfattende planer. Andre knap så dygtige og effektive snakker og snakker, og det bliver ingen ting til. Efter nogle år er vi dog ofte tilbøjelige til at takke de sidste mest...

Det er sjældent, at almindelige borgere er et konstruktivt forum når der skal drøftes, hvad der er til fælles bedste - på længere sigt. Men i Århus er der grund til at takke beboerbevægelser, der gjorde udlevede og trafikbelastede områder til attraktive boligkvarterer. Initiativet kom nedefra, og der var noget væsentligt at kæmpe for i fællesskab.

Planer om byfornyelse kommer normalt oppefra. Hvis der ikke udfoldes helhjertede bestræbelser på at aktivere beboere som optakt til en planlægning, vil de fleste være indiferente og blot give luft for snævre egeninteresser.

Byfornyelse er ikke et ukendt begreb - heller ikke i Århus. Byforbedring er det måske mere småt med ...

Byfornyelse i købstæderne

Eric Pettersson, Lektor
Arkitektskolen i Århus

Det gode ved det Byplanhistoriske selskab er, at dets møder hjemler mulighed for at finde ud af hvad det var der egentlig foregik, dengang vi selv stod midt i den aktive planlægning.

For mit vedkommende har det betydet at jeg nu er ganske overbevist om at planlægning og dermed især byfornyelse i tidens løb:

-for 80%’s vedkommende er blevet bestemt af rentemarkedets spontane millionær-muligheder, eller kald det en form for "arbitrage planlægning" som baserer sig på rene investor-interesser.

-for kun 10 %’s vedkommende er fornyelsen blevet bestemt af den ideelle fordring -eller drømmen om det smukke og det rigtige - sådan som det kommer til udtryk igennem arkitektkonkurrencer f.eks.

-og for yderligere 10%’s vedkommende bygger fornyelsen blot på det forhold at staten generelt har dårlig samvittighed. En samvittighed som har det med at blive udmøntet i en eller anden form for hurtig økonomisk aflad d.v.s. nødhjælpsarbejder, vejfundsmidler eller direkte motorvejsstumper som betaling for en ny Øresundsbro.

Tag nu blot Århus Banegårdsplads. Fornyelsen af denne plads begynder i 1919 som et arbejdsmæssigt hjælpeprogram for nødlidende Århusboere, hvorefter projektet går over i "drømmen om den smukke og idelle fremtid", - og ender som en ren "arbitragefornyelse".

1. verdenskrig bragte også krisen til Århus. Udbetaling af Statsstøtte til byen Århus skulle som i andre og senere eksempler bygge på valgte opgaver, og Bystyret fremhævede derfor behovet for en tredje banegård som uomgængelig.

Den første banegård var bogstaveligt kommet "med toget" i 1862. Den anden banegård var i 1884 blevet til som et resultat af succesen og udviklingen og den skulle derfor blot være større.

Talen om den den tredje banegård i 1919-20 skyldes derimod alene et ønske om at være mere moderne og få en banegård, der som Københavns nye, kunne lede passagererne ude af niveau med sporene til og fra perronerne.

Nødhjælpsarbejdet kom til at bestå i, at man for at gennemføre projektet først måtte hæve Banegårdspladsen ca. 6 meter over den eksisterende.

Lidt uheldigt betød det samtidig at adgangen til de omkringliggende fleretages bygninger fremover skulle ske i 2. sals højde. Derfor forudsatte fornyelsen også, at disse bygninger skulle nedrives og erstattes af andre. Alene ekspropriationen kostede



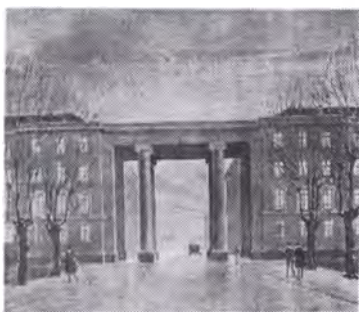
Den første Banegård



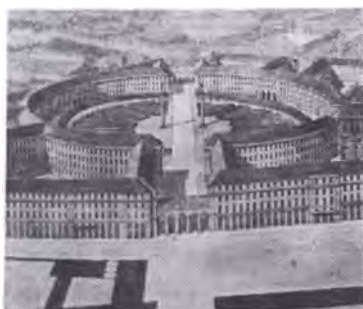
Den anden Banegård



Den tredje Banegård



Banegårdskonkurrencen.,1. Præmie. Møller og Posain.



Banegårdskonkurrencen, 2. Præmie. Begtrup Christensen og Rasmussen.



Banegårdskonkurrencen. 3. Præmie. Th. Havning og Mundt.

Herunder:
Høegh Hansens endelige forslag.



kommunen 2 mill. kroner. Dertil kom nybyggeriet til ca. 10 mill. kroner

Banegården kunne i sig selv blot opføres for ca. 500.000 kroner. Et beløb man finder på finansloven 1920-21. Så med støtte fra staten rev man ned og fyldte hullet op og investorerne kastede sig over det.

Men når nu Staten ville betale, kunne man vel ligeså godt få det til at se pænt ud. Så derfor udskrev man en stort anlagt arkitektkonkurrence om pladsen, med en 1. præmie på 6000 kr.

Vinderforslaget som var udarbejdet af Sven Møller og Posain, holdt sig meget strengt til programmet, hvilket, fremhævede en af dommerne (Åge Rafn), blot afslørede dets mange svagheder.

2. præmien gik til Begtrup Christensen og Kai Rasmussen, som med en stor cirkelrund plads hen over den forventede nedlagte Søndre kirkegård skabte et stort flot bymæssigt træk. Heller ikke dette forslag kunne blive til noget, sagde Rafn, fordi det senere netop blev oplyst at kirkegården ikke ville blive nedlagt før tidligst om 26 år.

Th. Havning og Mundt fik 3. præmie med et forslag der var "noget provinsielt" for en by som Århus.

Både Steen Eiler Rasmussen og Kaj Fisker havde hver for sig afleveret et forslag - Steen Eiler endog to.

Det var det ene af disse som fik 4. præmie, hvorimod det andet på forhånd blev kasseret, fordi det mod reglerne vendte hele pladsen og dermed Banegården ud imod en "ny hovedgade", som de foreslog skulle gå nord-syd i byen parallelt med den eksisterende hovedgade.

Der blev kæmpet bravt i tidskriftet Arkitekten i de efterfølgende måneder.

Det viste sig blandt andet, at man ved bedømmelsen helt havde overset et projekt udarbejdet af Kaj Gottlob. Det blev dog gengivet i Tidskriftet, og opnåede den tvivlsomme ære i virkeligheden, at danne grundlag for det projekt som blev gennemført i 1924-28, nemlig af Høegh-Hansen.

Der var dog flere af de indsendte projekter især af "de unge arkitekter" Fisker, Havning og Steen Eiler Rasmussen som antydede ideen om en "ny hovedgade" tværs igennem Århus centrum. Hvor de havde fået ideen fra, vides ikke -men det var kun Steen Eiler som påviste, at ideen måtte medføre en helt anden løsning af Banegårdspladsen, end den der var lagt op til i programmet. Selv om dette forslag blev kasseret som ude af takt med betingelserne, så er det alligevel den selv samme ide som så sent som her 70 år senere blev foreslået bl. a. af Friis og Moltke.

NY HOVEDGADE PROJEKTET

Der havde i forbindelse med konkurrencen om Banegårdspladsen været en del snak om "hvor smal" den eksisterende Søndergade, altså hovedgaden var. Der var næsten ikke plads til både biler, de dobbelttreppede, smalsporede sporvogne og fodgængere længere.

Så ideen om at udforme en parallel gade til denne hovedgade var ganske nærliggende. Samtidig fandt man at den endelige linieføring kunne være medvirkende til, at der kunne ske en total- eller delvis sanering af store dele af "de meget utidssvarende" bygninger i bymidten.

Så tidligt som i 1935 havde Distriktsingeniør Heimann udarbejdet et forslag til en ny hovedgade. Forslaget byggede på en udvidelse af det der kaldes Frederiksgade, samt et gennembrud på tværs mellem Lille Torv og Store Torv, og endelig en udvidelse af Studsgade.

Stadsingeniøren udbyggede forslaget med nogle mindre ændringer i visse gadebredder.

Men debatten var endnu ikke færdig, og i 1939 fremkom kommunens byplankonsulent Egil Fischer med et såkaldt "storslået" projekt, som med enorme gadebredder, rundkørsler og rette linier helt havde et internationalt tilsnit.

Stadsingeniøren rettede også dette forslag "lidt til" i 1940, hvorefter rådhusarkitekten Erik Møller fremkom med et noget modereret og enkelt projekt, skarpt forfulgt af en vis arkitekt Frederiksen, som til gengæld lavede mange gader.

Stadsarkitekt Mogensen blandede sig nu også i debatten med et forslag, som stadsingeniøren også følte sig foranlediget til at "pille ved", hvorefter Byrådet blev enige med sig selv om at lave en kommission, som skulle tage hele sagen op på ny.

I denne kommission kommer den kgl. Bygningsinspektør Gottlob til at sidde og det bliver hans lod at udforme det endelige forslag til en Ny Hovedgade.

Hans forslag bliver godkendt af byrådet i 1954 og fremsendt til Vejdirektoratet, med henblik på at få andel i de offentlige Vejfondsmidler.

Der kæmpes imidlertid lidt frem og tilbage om visse vejbredder og skråparkeringer både i Studsgade og Nørreport. Men endelig godkendes forslaget, og i 1962 begynder kommunen nedrivningen af de første bygninger omkring Nørreport, hvilket i eftertiden vil stå som det eneste synlige tegn på den nye hovedgade. Måske lige bortset fra den måde Magasin ligger på og så nogle få tomme grunde.

Men det er der måske nok en forklaring på, for allerede i 1965 skifter Kommunen stadsingeniør, hvorefter der straks fremkommer en ny trafik- og parkeringsplan for den indre by. Planen indeholder drømmen om en Allégadering, en Busgade og flere hundrede parkeringspladser indenfor denne ring.

Ny Hovedgaden kom ikke videre bl.a. fordi retten til Vejfondstilskud allerede var blevet lavet om. Nu gik de kun til Hovedlandeveje. Så derfor blev "ringen" lavet og Århus kommune søgte på denne baggrund om at få den nye ring gjort til landevej- og med visse ændringer lykkedes det faktisk i 1970- hvilket gav umiddelbart adgang til 85% tilskud fra Vejfonden. Men noget skulle laves først.

Allégade-ringen dannede nemlig også baggrund for en helt ny og meget bevidst saneringspolitik, idet den endelige vejføring kom til at svinge ud og ind i forhold til saneringsbehovet og ejendomspriserne.



Søndergade før 1970



Ny Hovedgade forslaget.



Nørreport i 1940'erne.



Nørreport i 1980'erne.

Ny Hovedgade projektet havde imidlertid været så langt fremskredet at Kommunen nu ejede store dele af den indre by, ikke mindst i den nordlige del af centeret. For det var jo en del af ideen med projektet at bruge saneringmidlerne til at forny bymidtens værste områder.

Egnsplanen 1966 havde udpeget Århus by som et A-center - det vil sige et særligt raffineret butikscenter - men spørgsmålet var hvad man forstod ved det?.

Kommunen udskrev derfor i 1968 en konkurrence om det såkaldte Nørreport område.

Formålet var at udarbejde et forslag til fornyelsen af denne del af bymidten, således at denne del på een gang indpassede sig i helheden men samtidig udgjorde 1. etape af en samlet ændring af hele bymidten.

Resultatet af konkurrencen kom til at afspejle to meget forskellige syn på den fremtidige Århus bymidte.

Nemlig den erhvervsorienterede og den boligorienterede.

1. præmien gik til: Sv. Allan Jensen, Skaarup og Jespersen.
2. præmien gik til Vibeke Fischer Thomsen

Politisk betød resultatet af konkurrencen at Rådmanden for 2. afd. Olaf P. Christensen vandt 1. præmie og Borgmester Bernhard Jensen fik 2. præmie.

Med andre ord var det erhvervsmodellen der vandt over den bevarende fornyelsesplan.

Kommunen sammenfattede i 1970 ideen til et nyt forslag, som ikke lignede det vindende, bortset fra at det også forudsatte plads til 1200 p-pladser, og 60% erhverv.

Men samtidig opstår der en voldsom protest i Byrådet, da det viser sig at Kommunens eget Bevaringsudvalg har anmodet Fredningsstyrelsen om at frede 5 købmandsgårde, som ligger midt i arealet.

Gårdene bliver fredet og medfører at 2. præmie-forslaget og dermed Bernhard Jensen vinder. Han udvirker nu at Kommunen i 1970 laver 2 nye alternative forslag til området, og for dem begge gælder det, at gårdene bliver bevaret og den nye bebyggelse indpasset, og parkeringen reduceret til ca. det halve af det krævede.

Forslaget bygger imidlertid også på at Allégade-ringen bliver til noget.

Men i 1972 ændres igen tilskudsreglerne til hovedveje i byer, hvilket medfører, at ingen vejstrækninger indenfor Ringgaden i Århus længere kan være hovedlandevej.

Allégade-ringen døde altså før den blev til noget. Det store erhvervsorienterede City døde, fordi en stærk borgmester ønskede at redde noget af vores bygningskultur. Bymidten er senere gjort til gågade uden en samlet plan, låget er taget af den tildækkede å, butikslivet trives så livligt i de gamle ejendomme at borgerne i bymidten klager - men det er en anden historie.

Så moralen er ihvertfald: stol aldrig på det offentliges hjælpeprogrammer, brug aldrig penge på konkurrencer, det er spild af tid eller kræfter og det er alligevel andre der vinder - og stol for guds skyld ej heller på flittige investorer - de rejser når renten falder - og det gør den ofte om natten
Lav kun små planer - gør det styk for styk.

Supplerende kommentarer:

Sven Allan Jensen, Arkitekt

Byplanhistorisk udvalg

&

G.N. Halvorsen, Arkitekt

Tidl. afdelingsarkitekt i Frederikshavn kommune.

Sven Allan Jensen:

Der skete det at der blev udskrevet en konkurrence i 1967. På det tidspunkt var vi lige blevet færdige med egnsplanen og vi rodede med noget byudviklingsplan og så blev vi enige om at deltage i konkurrencen. Der blev lavet en meget grundig trafikanalyse i forlængelse af "Skralde-Johannes's" vejplaner, som vi stort set fulgte. Men det afgørende i projektet, som vi altså fik en førstepræmie på, var de enorme dimensioner det fik. Der var, med andre ord, tale om en domkirke der efterhånden kom til at ligne et lille hundehus i forhold til det bygningsanlæg vi foreslog, der altså endte helt oppe i Nørreport i form af et panoptisk anlæg - en panoptisk butiksgade med bagvedliggende butikker og med et stort parkeringshus i fire etager. Der var altså virkelig tale om et stort slag i bolledejen og der skete altså også det, at man gennem diskussionerne på de offentlige møder, der blev afholdt efterfølgende, blev klar over at et projekt af den karakter var på vej ud og at det var noget andet man skulle gå igang med.

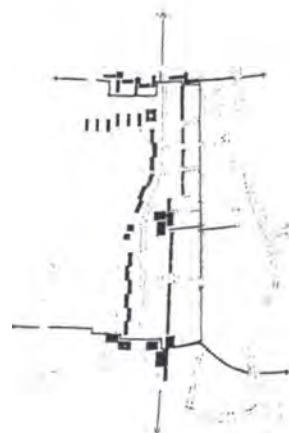
Da vi så kom hjem på tegnestuen, havde de yngre medarbejdere hængt dette billede op fra en af seancerne og så havde de sat en ny overskrift på, nemlig: fire unge arkitekter ødelægger byen. Det var altså den salut vi fik.

Men vi havde også en Århus-tegnestue hvor Eric Pettersson var primus motor. Efter knap et år gik de hen og vandt centerkonkurrencen i Frederikshavn, som var de yngre medarbejders bud på hvordan man kunne indrette Frederikshavn by. Og når jeg har taget den med her så er det fordi jeg ved at der er een fra Frederikshavn tilstede idag, det er Halvorsen, og fordi jeg vil provokere ham til at fortælle om hvilke dele af det her projekt man har realiseret. For i modsætning til vores Nørreport-projekt, mener jeg faktisk at noget af det er gennemført.

G.N. Halvorsen:

Først vil jeg vil lige nævne, at udgangspunktet for konkurrencen var, at en meget håndfast byplaningeniør i 1963 havde planlagt et enormt trafikorgie. Alle trafikbaner blev nedlagt og jernbanen blev forlagt ned mod havnen og skulle føres ad den gamle Sæbybane. Det betød at al trafikken mødtes på et sted, hvilket jo kunne give en del problemer. På det grundlag, var det jo lykkeligt at man fik gennemført en nordisk konkurrence, selvom det var svært at få fremskaffet penge til formålet.

Det der er gennemført er det som vi kaldte for Rådhusøen - det kalder man den stadigvæk, det er gået ind i folks bevidsthed -, og man har fået en sivegade der går op langs med bagsiden af Hovedgaden.



Konkurrencen om udvidelse af bycenteret i Frederikshavn tildelt 1. Præmie.
Øverst: Fodgængersystem og vejsystem.
Herunder: Plan af bycenteret.



Det interessante er, at det lykkedes at få rådhuset placeret sådan, at man fik manifesteret vigtigheden af at etablere bebyggelse istedet for en masse parkeringspladser og en vældig "Champs-Elysées" som man først havde planlagt.

Det var en stor hjælp at man havde konkurrencen som udgangspunkt. Der blev nedsat nogle arbejdsgrupper sammen med statsbanerne og økonomer fra vejdirektoratet, som førte til at man kunne lægge vægt på at føre en omfartsvej imellem byen og havnen, ligesom her i Århus. På den måde kvalte man planerne om trafik i den indre by og slap samtidig af med en omfartsvej, som ikke rigtig var til nogen nytte. Man fik også gennemført en gågade på den vigtigste strækning, som i høj grad også hang sammen med konkurrencen. Resultatet blev altså at man kunne få trafikken ført udenom bycenteret og på den måde undgå alle de ødelæggelser som var planlagt i 1963.

Trafikken - problemskaber og igangsætter

Jesper Harvest, Arkitekt
Fhv. byplanchef i Odense

Trafikudvikling og trafikproblemer er en af de første årsager til byplanlægning. Trafik er nok det emne der er størst interesse for at diskutere når der fremlægges planer til offentlig debat og politisk behandling.

Jeg vil holde mig til perioden 1960-90, hvor jeg har været aktiv planlægger, og til planer jeg selv har arbejdet med.

Periodens begyndelse var præget af faglige konflikter mellem stadsingeniører og byplanarkitekter, med de sidste som angriberne. Inspirationen kom fra København, hvor Steen Eiler Rasmussen sammen med stadsarkitekt F.C. Lund havde ført krig mod stadsingeniør Olaf Forchhammer's planer om gadeudvidelser gennem middelalderbyen. Krigen var bl.a. ført med artikler i Politiken og i den lille gule bog "København 1950".

Tidstypisk var at det var fagfolkene der førte den offentlige debat. Politikerne blandede sig dengang ikke meget i, hvad de anså som en faglig menighed.

Ingeniørerne var nærmest enige. Når man kunne dimensionere en spildevandsledning kan man også beregne en vejbredde efter forventet trafikmængde.

Da jeg gik på Akademiets nystartede byplanafdeling i 1950'erne var vi negative over for byplaner lavet af ingeniører eller landinspektører. De ville bare udstykke så mange grunde som muligt.

Vi skulle ud og redde de danske byer fra vejgennembrud og tilbagerykning af nybyggeri bag byggelinier. Et af Peter Bredsdorffs mål var at få arkitekter ud i alle kommuner.

Da jeg lavede hovedopgave i Vordingborg fik jeg et meget fint introduktionsbrev til daværende stadsingeniør Aage Lauesen, og blev da også meget fint modtaget.

Men jeg skal senere vende tilbage til konflikten stadsingeniør - stadsarkitekt.

Den første store opgave jeg fik med at gøre blev Holstebro. Vi kom til at lave dispositionsplan i begyndelsen af 1960'erne.

Anledningen var netop vejplaner. Dels udstykning af nye boligområder mere sammenhængende end ved at lade landinspektøren udstykke én gård ad gangen, dels vejplaner i bymidten. Den daværende stadsingeniør havde planer om gadegennembrud til en ny parkeringsplads - Enghaven - midt i byen.

Dispositionsplanen fra 1962 indeholdt derfor den senere realiserede cirkulationsgade omkring bymidten, som bl.a. muliggjorde en af de tidligste fodgænergader i Nørregade, der indtil da havde tæt trafik i begge retninger.

Jeg mener det er forkert at modstille Holstebro planen med Nyborg planen, der først er fra 1967. Det er en



Holstebro bymidteplan 1962. Gågader, trafik på ringgade, sikring af grønt område langs storåen. Arealudlæg til offentlig bebyggelse - senere bibliotek og rådhus.

efterrationalisering som bl.a. videregives i Arne Gaardmands planlægningshistorie.

Holstebro planen kom til at åbne for en kvalitetsforbedring i bymidten, åen blev frilag, der kom stier langs med, gågader, plads til Holstebrohal og nyt rådhus og bibliotek. Senere fulgte Helge Bertram's gadeskulpturer og meget mere.

For gennemførelse af ringgaden erhvervede kommunen Færch's villa. Haven blev offentlig park og villaen indrettedes til Holstebro kunstmuseum med vellykket udvidelse af Hanne Kjærholm.

Afgørende for større vejplaner dengang var Vejdirektoratet, som administrerede vejfonden, hvorfra kommunerne hentede tilskud.

Vejdirektoratets udsendte afdelingsingeniører blev derfor modtaget med megen opmærksomhed og beværtedes godt. Jeg husker et besøg i Holstebro af afdelingsingeniørerne Westerstrøm og Vedel. Vi fik stor frokost og skulle bagefter på besigtigelse. Jeg var chauffør for Vedel, som rygende på en stor cigar hurtigt faldt i søvn på forsædet. Jeg turde ikke vække ham, men da turen sluttede tilbage på rådhuset sagde han den havde været meget interessant, og kommunen fik sit vejfondstilskud.

Vejdirektoratet fik jeg en del med at gøre. I Kolding kunne man ikke rigtigt som i Holstebro blive enige om vejplanerne. Man havde haft en stor diskussion om en meget snæver såkaldt city-ring, med en vej langs Slotssøen i Kærlighedsstien langs foden af Koldinghus slotsbanke.

Dette med korte afstande til centrum spillede en stor rolle i de daværende diskussioner, men Kærlighedsstien som vej gik heldigvis ikke. Man arbejdede så med en ringvej lidt længere nede. Men da den bl.a. skulle under jernbanen og krydse åen var det vidtløftige planer som det var svært at blive enige om.

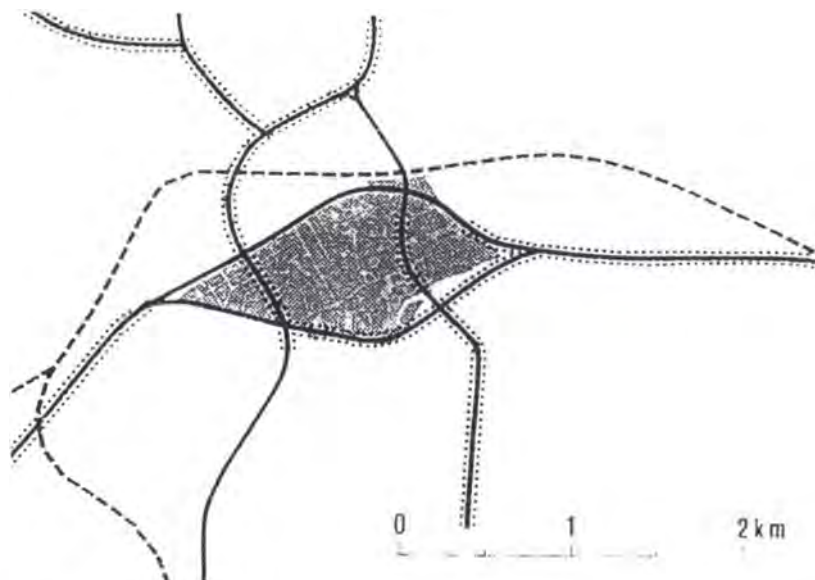
Det var uheldigt set fra Vejdirektoratet, som helst ville fordele vejfondens midler retfærdigt til alle kommuner. I Kolding gav man derfor tilskud til en første etape af en vejstrækning, som man troede senere skulle fortsætte under banegården.

Man opfyldte Slotssøens ene ende ud til vejretningen og fik desuden en parkeringsplads bagved. Fortsættelsen kom ikke, især fordi vejfondstilkuddene forsvandt med Kommunalreformen.

I dag tænker kommunen vist på at ændre parkeringspladsen til byggegrund for noget kulturelt.

Min største opgave kom til at blive Odense - perioden fra 1966, hen over Kommunalreformen i 1970 med sammenlægning af 14 kommuner, og indtil 1988 med byjubilæet.

I Odense var der krig mellem stadsingeniør og stadsarkitekt. Jeg husker byplanmødet i 1962, hvor stadsingeniør Rich. Honoré og stadsarkitekt Jørgen Bang skiftevis holdt foredrag i byplanudstillingen og nøje vogtede på at få samme taletid og korrigerer hinanden.



Odense 1961 - vejplanen.
 Gadegennembrud vist med prikket signatur, al trafik gennem bymidten.
 Kun Thomas B. Thrigesgade - den østlige vejstrækning gennem det
 skraverede byområde - blev gennemført. D.v.s. ca. 1/10 af de planlagte
 gennembrud.

Afdelingerne talte ikke sammen, man skrev. De to nævnte embedsindehavere havde hver sin parkeringsplads, ligeværdigt til højre og venstre for hovedindgangen til Odense slot. Det blev efterhånden for meget for politikerne, og med et konsulentfirmas bistand blev begge embeder nedlagt i 1974. Man lavede så en niveaudeling af planlægningen i stedet for den tidligere fagdeling, og jeg fik ansvaret for den overordnede planlægning - såvel veje og stier som arealdisponering og bebyggelsesregulering.

Starten var imidlertid som byplankonsulent ved den første dispositionsplan for den nye storkommune. Vejproblemerne var her i fokus. Byen er delt af både åen og jernbanen. Hovedvejen mod Nyborg kommer ind syd for åen. Mange arbejdspladser lå i havnen, især Odense stålskibsværft. Det gav inden bilerne kom megen cykeltrafik i Nørrebrotunnelen, når arbejderne cyklede hjem til frokost og tilbage igen. Det gav anledning til planer om gadegennembrud, og med bilernes fremvækst udvidedes vejbredderne. Man havde fået vejfondstilskud til Ths. B. Thrigesgade - over 90% - som imidlertid på grund af store ekspropriationer tog længere tid at gennemføre.

Gaden kunne først indvies efter kommunesammenlægningen i 1970, ved et lidt fortidigt ceremoniel, af stadsingeniøren og vejdirektør K. Bang, samt under medvirken af rådmand Poul Nielsen, der uden ansvar for vejen netop var tiltrådt.

Thomas B. Thrigesgade, kombineret med H.C. Andersens hus, gav imidlertid anledning til en bevarende sanering af kvarteret, som ellers formentlig var forsvundet. Thomas B. Thrigesgade var imidlertid kun ca. 1/10 af de påtænkte vejgennembrud.

Stadsingeniøren og en afdelingsingeniør havde været i USA og havde opbygget en vejplan over det første gadegennembrud til fri

afvikling af den forventede biltrafikudvikling - planen var nærmest et dobbeltringvejsystem omkring bymidten, samt en østlig og en vestlig motorvejsindfart ført gennem boligkvarterer og flere gange over Odense å.

Næste gadegennembrud skulle have været Odinsgade, hvor der allerede var købt flere ejendomme op til nedrivning og blev nægtet byggetilladelser. Odinsgade forløber gennem den vestlige del af bymidten, men ringgaden måtte ikke ligge for langt ude. Mod nord skulle gaderne have været forbundet af et stort tunnelgadesystem under baneterrænet.

Men i løbet af byrådsperioden 1970-74 - den første efter Kommunalreformen - blev planerne efterhånden opgivet. Dels var Vejfonden ophørt, dels var der kommet yngre medlemmer i byrådet fra de tidligere omegnskommuner. Borgmester Holger Larsen gik ind for Odinsgade men blev vippet midt i perioden, bl.a. af et ungt, nyt byrådsmedlem - Ritt Bjerregaard. Den nye dispositionsplan blev vedtaget i 1974. På grund af uenighed om vejlinierne, og efter nærmere analyse af disse, lykkedes det dog først at få den ny vejplan endeligt vedtaget af det nyvalgte byråd i 1975. Motorvejsindfarter og gadegennembrud blev hermed opgivet. Ths. B. Thrigesgade blev indskrænket med cykelstier i begge sider og der blev lavet en samlet stiplan.



Odense - Vejplanen af 1977.

Ingen yderligere gadegennembrud, benyttelse af eksisterende gader og satsning på ydre ringgade til trafikfordeling. Gågader og cykelruter i og til bymidten.

Da motorvejsanlægget uden om byen blev genoptaget omkring 1980 var kommunen klar med en indpassningsplan for lokale veje

og stier - samt, som noget nyt, beplantning inden for vejudlægget. Vi fik Jysk Motorvejskontor med på den store rundkørsel ved Dalum, dengang noget helt usædvanligt.

Holdningsskiftet fra vejplanlægning til planlægning for alle trafikanter trængte efterhånden igennem.

Færdselsloven indeholdt en paragraf om vejmyndighedens ansvar for skoleveje. Det benyttede vi til et i starten beskæftigelsesprojekt kaldet "Børn på skolevejen". Trafikforholdene ved alle ca. 40 skoler i kommunen blev undersøgt, og der blev lavet planer til forbedringer. Det førte til ønsker om utraditionelle løsninger, som naturligt førte over i udvalgsarbejdet om Færdselslovens § 40, som afsluttedes i 1977 med betænkningen om trafiksaneringer.

I begyndelsen var Vejdirektoratet i Havnegade imod de nye løsninger. Dobbelttreppede cykelstier f.eks. blev anset som vanskelige ifølge færdselsloven. Man var for forskrækket over at § 40 arbejdsgruppen lykkedes - hvilket ikke mindst skyldtes formanden Ole Due - og derfor udkom regler om trafiksanering som de første nye vejregler.

Trafikken i bred definition - alle trafikanter, gående, cyklister, bilister og kollektiv trafik - var således i høj grad igangsætter for planlægningen. Bredden gjorde at ensidige løsninger nu i højere grad blev undgået. Problemerne blev politiserede ved at tale om trafikantgrupper og om konflikterne mellem dem.

Dispositionsplanens bymidteplan blev i starten anset som for vidtgående og urealistisk.

Detailhandelen var, som næsten altid, imod ændringer. En arkitektkonkurrence i 1978 om rådhusets omgivelser løste ikke umiddelbart op for problemerne. Men som udløber af kommuneplandebatten godkendte magistraten i 1982 igangsættelse af arbejdet med en ny trafikplan. Til de vanskelige parkeringsovervejelser antog vi konsulentbistand fra Anders Nyvig A/S.

Men udløsende for planens realisering blev påny et statstilskud. I finansloven for 1984 var der afsat penge til forsøg med cykelruter.

Kontorchef Leif Larsen fra Ministerier for Offentlige Arbejder ringede og spurgte om kommunen kunne bruge 3,5 mill. kr. til formålet. Vilkår var at kommunen skulle deltage med samme beløb og pengene skulle anvendes inden årets udgang. Da planlægningen var igang kunne der siges ja.

Det var iøvrigt et år med store budgetnedskæringer, men der blev travlt.

Takket være planberedskabet kunne en helhedsplan for trafikken i bymidten vedtages - enstemmigt - af byrådet lige inden sommerferien. Kraftigt medvirkende til vedtagelsen af den omfattende plan var at den daværende rådmand Edvind Witved meget aktivt tog debatten med handelsstandsforening, postvæsen, bytrafik og alle andre berørte parter. De omfattende anlægsarbejder gennemførtes i perioden 1984 - 88, iøvrigt under et forbilledligt samarbejde med projekterende og udførende afdelinger, der nu kunne se nytten af planlægningen. Første etape omfattede store ledningsrenoveringer.

Cykelruterne kunne åbnes af trafikministeren, han hed Frode Nør Christensen, i oktober 1986.

Resultatet fungerer godt, den medfølgende beplantning er i dag groet til, og byen har fået et både funktionelt og æstetisk løft, samt større kommerciel aktivitet og attraktion som besøgssted. Det bør bemærkes at der gik næsten 15 år fra de første planer i 1970-74 og indtil disses hovedidéer kunne realiseres i 1984-88. Det kan synes længe, men er det jo ikke i forhold til byens lange historie. Væsentlige ændringer kræver samarbejde og tager tid at realisere. Glædeligt er det når det af og til lykkes.

Supplerende kommentar :

Vagn Tobiasen

I 1952 var Holstebro ligeså god som Nyborg. Der var meget lidt biltrafik. I begyndelsen af 50'erne skulle man stadig have indkøbstilladelse til biler, d.v.s. man skulle kunne dokumentere et behov. 1962-68 betød et stort spring i byernes udvikling p.g.a. udviklingen i biltrafikken. Der blev udarbejdet analyser om trafiksammensætning med nummerskrivningsanalyser for at beregne gennemfartstrafikken.

Vejdirektoratet gav et tilskud på 40 % af anlæg til vejarbejder, men var der tale om uvedkommende trafik var tilskuddet 85 %. Tilskuddene blev brugt til bysanering, og der blev revet alt for meget ned. Det var en uheldig måde at fordele midler på.

Man opfandt omfartsvejen p.g.a. den megen trafik til erhvervs- og industriområderne. Og nye omfartsveje med adgangsrestriktioner. Man fik koncentriske veje omkring centrene. Til eksempel kan vi kigge på den trafikale udvikling i Holstebro.

Den østlige omfartsvej med veje strålende ud til de omliggende byer.

Centerstrukturen tog fart fra 60'erne og frem, med bycentre som de kulturelle og kommercielle knudepunkter.

Idag trækker non-food ind mod centrene igen, og det er den største trussel mod bycentre. Centre med lavpriskæder, møbel- og tæppelände og sengetøjskæder lægger pres på bykerne med store arealkrav, hvorved der igen sættes pres på trafikken ind mod de gamle købstadskerner, en trafik der ikke er gearret til at klare.

Diskussion

Ordstyrer

Niels Hurup, Arkitekt

Vi har indtil nu, fået præsenteret en hel række forskellige metoder og midler til byfornyelse. Edmund Hansen startede med at fortælle om ildebrandene i 1700-tallet og senere om trafikken som det der kom til at ændre byerne. Med mine egne erfaringer fra Ålborg er der dog en hel række andre byfornyelsesmidler som jeg også finder det vigtigt at nævne.

I Ålborg har etableringen af stormagasiner og store lavprisvarehuse i bymidten resulteret i at store bykvarterer er blevet revet ned. I samme forbindelse er der også blevet bygget store parkeringshuse og der er blevet bygget offentlige institutioner. Man havde f.eks. Sygehus Nord som fik lov til at brede sig og ødelægge store dele af bykernen.

Den kollektive trafik har også skabt en del byfornyelse - vi hørte om busgaden i Århus - der er også en busgade i Ålborg hvor jeg kommer fra.

Så er der sådan en ting som ejerlejlighedsloven. I virkeligheden har den også betydet en del boligforbedring men også en stor del byfornyelse er jeg sikker på. Ib Møller var inde på det her med beboeraktionerne. Når der opstår aktiviteter nedefra så får man ofte en byfornyelse som i mange tilfælde kvalitetsmæssigt er virkelig i orden og det er jo ikke altid tilfældet når byfornyelsen kommer ovenfra!

I kølvandet på "byødelæggelserne" er antallet af ældre, bevaringsværdige boliger i mange byer jo blevet begrænset. Det har betydet en stigende efterspørgsel og dermed også en stigende værdi. Det er blevet attraktivt at komme ind på de steder hvilket jo også skaber en slags byfornyelse.

Det seneste man kan nævne er, at gader og pladser i langt de fleste af vores byer er blevet fornyet gennem de sidste 30 år og som Ib Møller tidligere var inde på så er min erfaring også, at det er de seneste eksempler der er de bedste.

Jeg mener det er en interessant vinkel på byfornyelsen at få alle disse forskellige

midler præsenteret fordi vi jo idag mest taler om byfornyelse i form af statstilskud o.s.v. Men i virkeligheden er det jo et langt større spektrum af forskellige initiativer der fornyer vores byer. Og med dette vil jeg åbne diskussionen.

Jacob Blegvad:

Jeg vil tilføje et aspekt til Nils Hurup's liste. Jeg kan huske at minister Helge Nielsen var en af dem der, da vi havde en diskussion om Lægeforeningens boliger i København, sagde; "Disse boliger er jeg kommet i fra jeg var barn, det er noget forfærdelig noget, det skal rives ned!" Og det samme skete i Ålborg med Nygadekvarteret, hvor alle de gamle socialdemokrater havde kendt disse slumkvarterer. Dette var i virkeligheden en af de store årsager til at man tog så let på byfornyelsen dengang. De gamle boliger blev opfattet som mindreværdige fordi man nu havde fået råd til at bygge nye og bedre boliger.

Bjame Ørum:

Jeg synes der er et aspekt arkitekterne ofte mangler i byplanlægningen. Trafikken bliver ofte opfattet som noget der kommer udefra og skaber problemer. Jeg mener at man istedet kunne tage udgangspunkt i, hvilke trafikformer man ønsker og vil acceptere. Hvad betyder f.eks. elektrificering af kollektiv trafik? Hvad betyder f.eks. skinnebåren trafik kombineret med "hjulbåren" trafik? I den fremtidige byplanlægningsdiskussion mener jeg dette er en væsentlig komponent.

Niels Hurup:

I gamle dage dimensionerede man vejene efter hvor meget trafik man regnede med at der ville være. Nu om dage er man altså i højere grad tilbøjelig til at sige; hvor meget trafik ønsker man egentlig at have forskellige steder i byen og så indretter man så vidt muligt sin trafik herefter.

Jesper Harvest:

Under den første energikrise i 1973 skulle man i Odense igang med trafikale ændringer. Man havde i lang tid haft al gennemkørende trafik på den gamle ringvej som var en af de mest belastede veje i byen og ville derfor have lavet en motorvej. Da sagen kom op i byrådet, var der selvfølgelig nogle byrådsmedlemmer der sagde: "Jamen nu skal

vi snart ikke have biler mere, for nu har vi haft billøse søndage og det er meget bedre at bruge pengene til børnehaver..." - det var en rektor for pædagogseminariet, der sagde det her - "...så hvad med at lave en smal tosporet vej syd om Odense!" Heldigvis gik den ikke - vi fik gennemført en meget fornuftig motorvejsforbindelse syd om Odense med en masse tværforbindelser fordi vi havde et planberedskab og det har jo altså også vist sig indtil nu, at den individuelle trafik på en eller anden måde er svær at undvære. Så man skal altså passe meget på, ikke at være for "fancy" under indflydelse af en eller anden tilfældig periode.

Vagn Tobiasen:

Jeg vil godt sætte tingene på spidsen. I virkeligheden er det nemlig ikke persontrafikken der er den værste forurener i dette land. Det er den tunge trafik som kører med en traktion som er ti gange værre end hos de enkelte småbiler. Vi snakker bare ikke om den fordi en stor del af den tunge trafik i virkeligheden er kollektiv trafik der kører på dieselniveau. Derfor vil jeg sige at det først og fremmest gælder om ikke alene at dæmpe trafikken, men om at finde en traktion der er attraktiv i forhold til den der er idag.

Christian Poulsen:

Der er en ting man ikke har beskæftiget sig med i de projekter der er blevet præsenteret indtil nu og det er den ændrede arealanvendelse, der er sket som følge af strukturændringer i samfundet. Tidligere var det jo sådan at bykerne hovedsagligt bestod af boliger der ikke i sig selv er særlig trafikskabende. Det er den kraftige kontorisering der har skabt en enorm trafik. Det kender man bedst fra København hvor man kan se dele af byen som f.eks. Gammelholm, Bredgadekvarteret og kvarteret omkring Glyptoteket hvor der hovedsageligt var boligområder før, nu er rene erhvervsområder som medfører en kolossal mængde pendlertrafik i byen. Det er en voldsom udvikling som ikke kun har betydet trafikale ændringer, men altså også en ændret anvendelse af byen og som for øvrigt har gjort byen meget kedeligere, fordi der jo ikke er nær så mange mennesker efter arbejdstids ophør.

Niels Hurup:

Hvad kan man egentlig kan bruge erfaringerne i Byplanhistorisk udvalg til? I forhold til en lang række af de "ulykker" som er sket i fortiden er der jo nu planlægningsprocesser igang, som har til hensigt at afbøde nogle af problemerne. Det gælder bl.a. trafik- og miljøområdet, det gælder bevarende byfornyelse og i forskellige sammenhænge hvor man tager mere byarkitektoniske metoder i anvendelse. Det gælder også ude i kommunerne som har til hensigt at tilpasse tingene bedre i forhold til hinanden o.s.v. Er det mon et resultat af jeres erfaringer eller er det et resultat af at der nogle steder ser forfærdeligt ud?

Harris Troensegaard:

Jeg synes der hersker lidt begrebsforvirring omkring hovedtemaet byfornyelse. Både Jacob Blegvad og Ib Møller sagde at der har fundet megen byfornyelse sted, men der er ikke ret meget **byforbedring!** Edmund Hansen sagde at der ikke er tale om byfornyelse i dette tilfælde, men om **byudvikling!** Og Niels Hurup indledte debatten med at sige at der finder **byødelæggelse** sted!

Hvad er det vi taler om, når vi taler om byfornyelse, er det positivt eller er det negativt? Der var i nogle af de tidligere oplæg tale om at det er byfornyelse når man river nogle huse ned og anlægger en parkeringsplads! Der var også tale om at byfornyelse er, når man kan få statstilskud. Hvor man tidligere fra Vejdirektoratet havde tilskud der styrede trafikudviklingen, så er vi lige ved at være der hvor vi får penge til at styre boligudviklingen. Efter min opfattelse har byfornyelse noget med statens byfornyelsesmidler at gøre - altså at bevare og forny.

Eric Pettersson:

På spørgsmålet om hvad man kan bruge alle erfaringerne til kan jeg konstatere at vi tegnede meget mere. Når jeg ser tilbage på bl.a. de konkurrencer jeg har brugt i mit oplæg kan jeg se hvordan vi illustrerede meget mere. Bjarne Ørum rejste et trafikalt spørgsmål. Ja, men det kan man jo beregne sig til, det kan man ihvertfald have nogle formodninger om kan skabes ved hjælp af det eller det, men hvor er konsekvensanalyserne henne? Der er et helt tomrum fra jeres generation til vores generation.

Omdannelsen af bymidten - planlagde man for en omdannelse eller ikke ?

Hans Hegelund, Arkitekt m.a.a
Arkitektskolen i Århus

Jeg var i min studietid allerede vakt for helhed og sammenhæng, for det forkromede overblik, men valgte at bruge akademiet til at arbejde med den bygningskunstneriske disciplin.

Det gjorde indtryk på mig, at en anden afgangsviste mig sit afgangprojekt, som han var ved at gøre færdigt. Det var Arne Gaardmand med sit stationscenter og New Town på Kystbanen. Det var noget, der ville noget - folkelig monumentalisme.

Et andet, men ligeså inspirerende møde, var mødet med en ung følsom landskabsæstet. Han var super-elev eller assistent hos Steen Eiler. Jeg sad og lavede H3-hovedopgave i Harsdorffs, hvor Steen Eiler også havde til huse. Den unge mand, der glad viste mig en meget smuk rapport om en landskabsplan, han havde lavet for en lokalitet et sted herovre i det jyske var Ib Møller.

På den måde mødte jeg her personificeret, to sider, der skulle kendetegne den dengang nye byplangeneration, nemlig råstyrke og følsomhed.

SVERIGE

Helt seriøst. Jeg kom for alvor til at arbejde med planlægning i Sverige. Det var i første halvdel af 60'erne. Jeg kom med gennem oprettelsen af et konsulentteam, der var tilknyttet Kooperativa Arkitekt-kontoret.

Det blev min lod at fungere som byplankonsulent for kommuner over hele Sverige. Det var, ligesom i Danmark i de år, bykerneproblemer det drejede sig om.

Da jeg vendte hjem fra mit svenske eksil i 1965 oplevede jeg meget stærkt, at der var to næsten uforenelige tilgange til arbejdet med bykerne blandt mine danske kolleger.



DET DREJER SIG OM AT ERSTATTE
DE GAMLE FEJLTAGELSER
MED TIDSSVARENDE

OM PLANLÆGNINGSSITUATIONEN I DK I 60'ERNE

Landets store bykommuner var ved at tage hul på fremtiden, der var politisk optimisme. Udviklingen med den eksplosionsagtige vækst i enfamiliehusbyggeriet var i sig selv det bedste argument for at tage fat på planlægningen.

Vi så i de år den ene større provinsby efter den anden få sin dispositionsplan, og i sammenhæng hermed så vi også en række byfornyelsesplaner dukke op, der gjaldt de middelalderlige bykerner i vore gamle købstæder.

Længe havde der fra de helligste været peget fingre ad disse åndløse byplanlæggere, der ikke kunne finde ud af andet end at tegne kort med en masse grimme farver på - de arbejdede jo kun i to dimensioner.

Med den række af bykerneplaner, der dukkede op i disse år, blev disse negative udsagn grundigt tilbagevist.

Den ene bykerneplan efter den anden viste, at byplanfolket kunne håndtere byen som arkitektur.

Der blev tegnet, visualiseret i tre dimensioner. Med kunstnerisk gejst tegnede man sig ind på byens særlige kvaliteter, i både to og tre dimensioner vurderede man problemer og muligheder for at fastholde den overleverede bykerne, som den enestående kulturarv, og gøre den til et godt sted at være.

Karakteristisk for mange af disse bykerneplaner var, at der fokuseredes på de træk i byen, der havde betydning for stedets særlige karakter, stedets ånd, byens arkitektoniske udtryk og for fastholdelse af en historisk dimension.

Endeligt var det et gennemgående træk, at man beskæftigede sig med byens skala i alle tre dimensioner.

Byens mange funktioner, by-livets udfoldelse, vilkår og muligheder blev refereret i tekst og tegninger. Her var tale om den brede vurdering, hvor tingene sås i sammenhæng og hvor denne sammenhæng blev påpeget.

Planrapporterne fra disse byplanarbejder er for mig en slags klassikere, som det stadig er en glæde at tage ned af hylden og kigge i.

De fortæller klart om fascinationen af byen og dens arkitektoniske udtryk.

Disse planer blev kaldt meget forskelligt, -plan for bykernen, -byfornyelsesplan for bymidten, -byfornyelsesplan for X-købing og bycenter-plan.

Med den sidste betegnelse er vi på vej over i en særlig kategori af planer blandt de her nævnte.

De bar betegnelsen centerplan og adskilte sig også væsentligt fra de øvrige omtalte.

Centerplanbegrebet blev introduceret i en række videnskabeligt ambitiøse planlægninger. Vi befandt os i den prognostiske planlægnings storhedstid. Prognosearbejdet i Køgebugtplanlægningen for offentlig service og institutioner var et fornemt eksempel.

Men omkring de centrale butiksstrøg og deres fremtid, butikshandelens fremtid, var de fleste planlæggere temmelig tøvende med at forsøge at fremskrive. Man benyttede de store kæders konsulenter, men med skepsis.

CENTERPLANLÆGGERNE

Det var dog klart allerede i de år, at man i kølvandet på den forudsete velstandsstigning måtte forvente store ændringer i forbrugs- og indkøbsmønstre, bosætningsmønstre og privatbilisme, og dermed i detailhandelen. USA blev studeret. Her kunne man aflæse den udvikling, der ville komme. Bjarke Fog lavede doktorafhandling om sagen og efterhånden dukkede der en håndfuld ægte eksperter op bl.a. blandt vore planlæggerkolleger. De var så optagede af disse problemer, af at skaffe sig indsigt i den udvikling, der måtte komme, i detailhandelens strukturrationalisering, i viden om købekraft, kundeunderlag, omsætning pr. kvadratmeter, "kassenausgangsgeschwindigkeit" og alle disse komponenters mest rationelle fysiske løsningsmuligheder, at de kaldte sig for centerplanlæggere.

De ville være de bedste til det her, de ville være specialisterne på dette felt.

Med denne ånd mødte man bykerneproblemerne med sin videnskab og sine videnskabelige analysemetoder. Man udviklede mere og mere perfekte planlægningsmetoder. I begyndelsen brugte man hulkort for at holde styr på sine datamængder, senere begav man sig modigt i kast med første generation af EDB. Det var tungt, og på en anden måde også vægtige resultater, man trak ud af maskinerne. Som centerplanlægger var man i stærk opposition til den traditionelle byplanlægning.

Det her betød, at man i nogle byer foretog en byfornyelsesplanlægning og andre foretog en centerplanlægning, selv om objektet var af samme natur, nemlig en middelalderlig bykerne i en dansk provinsby.

I den tids danske debat om byfornyelse i vore bykerner optræder de to begreber "bevaringsorienteret" (boligorienteret) kontra "erhvervsorienteret" som udtryk for yderpunkterne i prioriteringen af bykernens fremtidige funktion. Man var også klar over, at de fleste bykerneplanlægninger ikke kunne rubriceres så entydigt.

Alligevel skilte et antal planlægninger sig ud ved at være klart prioriteret m.h.t. fremtidige store detailhandelsenheder, store, meget store sammenhængende parkeringsanlæg og omfattende systemer af tilbringergader med høj kapacitet. D.v.s. man måtte omstrukturere store dele af den eksisterende bykerne, måske for kun at bevare kirken og kirkepladsen samt den kendteste stump af Storegade. Det var her vi fandt centerplanlæggerne.

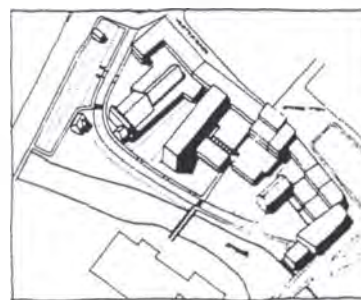
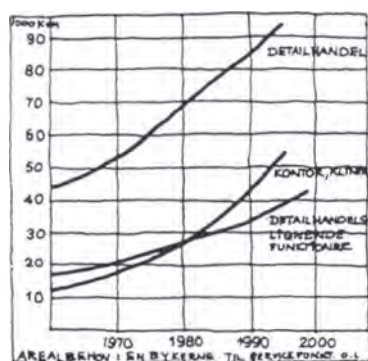
I center-planlægningerne blev det expertisens prognoser der var de afgørende argumenter for de store indgreb. Politisk har det uden tvivl været opfattet som skriften på væggen, der advarede mod at blive agterudsejlet i konkurrencen med nabokøbstæderne.

BYFORNYELSESPAN ELLER CENTERPLAN

I de rigtige, traditionelle bykerneplanlægninger gik man den anden vej, prioriterede nok bredere og nåede frem til, hvor lidt

eller meget areal man ville afgive til den usikre fremtids manifestationer, de store detailhandelsenheder med parkerings- og trafik anlæg. Andre forhold prioriteredes måske højere, uanset der kunne være tale om ikke målelige og kalkulerbare ting. Der kunne være træk i den eksisterende bykerne som, skønt det ikke var direkte bevaringsværdigt, havde betydning for stedets karakter og fastholdelse af en historisk dimension. Det kunne være dele af bybilledet, gademiljøer, beplantning osv, d.v.s. overvejelser af byarkitektonisk art, over bymiljøet generelt.

Hvis man betragter de to planlægningsformer Byfornyelsesplan og Centerplan som væsensforskellige ud fra betragtninger af denne art, kunne man fristes til at se dem repræsenterende to forskellige planlægningsniveauer. Centerplanen må således opfattes som en temaplanlægning i forhold til bykerneplanen eller byfornyelsesplanen, som så ville være den overordnede ramme baseret på helhedsvurderinger, der er bragt i marken fra første færd.



Holstebro bykerne 1960



Holstebro bykerne 1970



Holstebro bykerne 1980

DE TO MÅDER

Jeg vil prøve at se nærmere på disse fænomener, på planlæggerens tilgange til at gå ind i en planlægningsopgave på så forskellige måder og se på om disse måder kan have indflydelse på resultatet.

Jeg har listet en række udsagn op, som omfatter både planlægningsopfattelse, bysyn og metode under to hovedoverskrifter:

Den subjektive opfattelse Den objektive opfattelse

Bevidsthed om at arbejde ud fra egne normer

Bestræbelse på at arbejde værdifrit

Vision om byen, byideal
Byen som organisme

Byen som funktionelt og økonomisk system

Byen er en hel ting
"Byen er ikke et træ"

Byen består af en række delkomponenter

Helhedsbetragtninger som udgangspunkt

Delbetragtninger som udgangspunkt

Indlevelse

Analyse

Form som katalysator

Fra det generelle til det specifikke
Byens funktioner som netværk
Udviklingsforestilling, rumligt og socialt orienteret

Fra det specifikke til det generelle
Byfunktionerne kategoriseres
Udviklingsanalyse af de målbare parametre

Problemer påpeges visuelt og verbalt (i overensstemmelse med deres natur)

Problemer påpeges statistisk på målbare størrelser (dvs man finder fejlfunktioner)

Diskussion og valg af løsninger på baggrund af subjektive betragtninger baseret på egne normer og indlevelse

Diskussion og valg af løsninger på baggrund af objektive kriterier baseret på værdifri analyser
Der føres matematisk bevis for de løsninger, som vælges
Logik og rationalitet

Sansning og intuition

Humanistisk betragtningsmåde

Naturvidenskabelig betragtningsmåde

Her kan byens rumlige forhold, det arkitektoniske behandles

Kan det også her?

Et romantisk syn ?

Et teknisk pragmatisk syn ?

Var man reaktionær ?
Imod forandring ?

Var dette ikke nok så socialt -
At give beboerne en ny og velfungerende by ?

Vi skal bagefter høre nærmere om de to planlægninger, som vi har valgt ud, som repræsentanter for de to planlæggersyn, som jeg har forsøgt at give et billede af.

Det er Holstebroplanen fra 1962, udarbejdet af ICP, og det er Nyborgplanen fra 1967, udarbejdet af Gerding og Larsen.



Holstebroplanen



Nyborgplanen

HOLSTEBROPLANEN

Her valgte man den erhvervsorienterede model og gennemførte en centerplanlægning.

Jeg fremkalder så let som ingenting denne planfigur for mit indre øje. Et moderne (60'erne) amerikansk shopping-center, men med romantisk slyngede gader og et ligeså romantisk slyngt vandløb.

Eller jeg kan genkalde billedet af byen for mig fra mine besøg. De kæmpemæssige parkeringspladser, der får husene langs strøget til at se små og legetøjsagtige ud. Den banale vits om udbombningen ligger een på læben. Eller rev man byen ned for at bevare den?

I hvert fald er der et proportionsproblem, både oplevelsesmæssigt og arkitektonisk.

Men på den anden side, har jeg også det indtryk, at byen fungerer som tænkt, at den fungerer vældig godt. At man afholdt en konkurrence om bykernens visuelle fremræden i 92, afkræfter ikke mit indtryk.

Jeg kan ikke lade være med at tænke, at den energi, der er lagt i at forudberegne arealbehovet på butikker, parkering og trafik incl. købekraft og det fremtidige opland og kundeunderlag for detailhandelen, samt den energi, der i bedste mening er brugt på at udvikle planlægningsmetoder og systemer, har stjålet billedet, så at sige, fra alt det, der ikke kunne prognosticeret, nemlig byens form, dens fysiske miljø, som man altså nu har taget fat på.

Men når man så retter tankerne mod den kulturprofil, som Holstebro har skabt, skal vi nok se på planlægningen i en større sammenhæng end den arkitektoniske.

NYBORGPLANEN

Her valgte man den bevaringsorienterede eller boligorienterede model og henviste den forventede tilvækst af centerfunktioner til et aflastningscenter.

Det er en god oplevelse at gå rundt i Nyborg, fordi den virker hel og fordi den fortæller historie samtidig med at den fungerer fint som ramme om et moderne byliv.

Her er butikker, hvor jeg kan finde specialiteter, uanset de store varehuse ligger uden for bykernen.

Centerringen, der følger voldgraven og den ny boligbebyggelse omkring kirken er nogle af de få ting, der røber en planlægningsindsats. Men begge dele glider fint ind i byens skala.

TO PLANLÆGGERSYN

For mig at se, er her tale om to helt forskellige planlæggersyn. Det ene båret af udviklingsideologien og fascinationen af at funktionelt perfektionere den på godt og ondt eksisterende bykerne, som det kunne være nok så svært at finde noget egentligt rationale i.

M.h.t. planlægningsarbejdet har der været tale om både en bærende ideologi og et engagement i etablering af især programmeringsmetode foruden en række andre arbejdsmetoder, hvor valget af de emner og informationer om disse, man inddrog, har været både videnskabeligt inspireret og ideologisk bestemt.

At der var forhold man således intensivt beskæftigede sig med og forhold man ikke eller kun nødtørftigt berørte har uden al tvivl fået afgørende konsekvenser for den endelige planlægnings karakter.

Selv om man havde villet, var det nok vanskeligt at få det arkitektoniske overblik over bykernen ind i sit databehandlingsystem.

Det andet planlæggersyn bærer præg af den umiddelbare og ret uvidenskabelige indlevelse i byens mangfoldighed af arkitektur, af det sociale liv, af måden man bor på, gadeliv og butikshandel osv. netop på den måde jeg har været inde på tidligere, når jeg skulle karakterisere de rigtige, de traditionelle byplanlæggere.

Her har man ikke været prædestineret m.h.t. at de store bilorienterede varehuse skulle ligge i Kirkegade, men derimod til at de ikke skulle ligge i Kirkegade.

REFLEKSIONER

Jeg er lidt optaget af disse forskelligheder og ikke mindst de konsekvenser de har haft for en række byer. Nok er diskussionen om bevaringsorienteret kontra erhvervsorienteret væsentlig. Men jeg finder det endnu mere interessant at se nærmere på hvordan planlægningssyn og anvendt metode kan få så vidtrækkende konsekvenser, som er søgt belyst her. Derfor min sondren mellem byplan- eller byfornyelsesplanlægning og centerplanlægning. Kommissoriet har på en måde været vidt forskelligt.

Det var centerplanlæggerne, der systemanalyserede og prognosticerede, og som fik en efterhånden veludviklet planlægningssystematik integreret i den politiske beslutningsproces. De kunne deres kram. Men - alle de forhold, som der i det videnskabeligt anlagte planlægningsarbejde var brugt energi på måtte blive højt prioriteret i planen. Planens karakter var på en måde foruddiskonteret, - den måtte blive erhvervsorienteret.

Holstebro - den aktive byomdannelse

JensJohansen

Fhv. kommunaldirektør Holstebro

I Holstebro var vort udgangspunkt i begyndelsen af 1960'erne følgende:

Byerne udgør et kraftcenter i et vist område, og det er af betydning for hele området, at dette kraftcenter styrkes mest muligt, således at området ikke hæmmes i udviklingen - ikke blot erhvervsmæssigt, men også på alle andre områder.

Indtil bilismen slog igennem, var byerne servicecentre for et ret snævert afgrænset landområde, men bilismen vendte helt op og ned på dette forhold. De store byer virkede nu som magneter på købekraften fra områder langt uden for disse byers normale handelsområder. Det betød, at konkurrencen ikke mere alene fandt sted nabobyer imellem. Samtidig skete der en hurtig industrialisering, og der blev skærpet konkurrence mellem byerne for at få nye virksomheder samt private og offentlige institutioner. D.v.s. beskæftigelsesmuligheder og uddannelsesmuligheder. En fastholdelse eller forøgelse af befolkningstilvæksten i et område kunne være af afgørende betydning, og spørgsmålet var, hvad man kunne gøre for at betrygge fremtiden.

I Holstebro besluttede man gennem planlægning af byens fremtid og udvikling at gøre byen attraktiv. Dengang blev kommunal planlægning i almindelighed forbundet med begrebet byplanlægning, d.v.s. en planlægning på teknisk betonedede områder. Men efter vor opfattelse måtte planlægningen udstrækkes til at omfatte stort set alle forhold, f.eks. undervisning, uddannelse, beskæftigelse, fritid, sociale forhold o.s.v. Der skulle også planlægges for erhvervs- virksomhederne, idet bycentrets virksomheder i betydeligt omfang var blevet afhængige af de foranstaltninger det offentlige gennemførte eller ikke gennemførte - i modsætning til tidligere, hvor virksomhederne selv kunne klare deres problemer. (Jeg tænker her bl. a. på de gamle købmansgårde, der havde plads til såvel bøndernes heste som vogne, når de kom til byen.)

Hele denne totalplanlægning skulle bindes sammen af en samlet økonomisk planlægning.

Min erfaring er, at hvis planlægningen ikke underordnes en økonomisk planlægning, så vil det hele let blive til



Indre cirkulationsgade

ønsketænkning med ringe udsigt til realisering - og det gælder naturligvis også byplanlægningen, der jo kun er et hjørne af hele marken. De mange strandede projekter, der også er nævnt i dag, har nok lidt af den mangel, at de ikke har været med i en økonomisk plan - først da bliver tingene realistiske.

I 1960 havde Holstebro ca. 21.000 indbyggere, men omfattede sammen med sit handelsområde ca. 119.000 - det var Jyllands 4. - 5. største handelsområde - så man kan godt sige, at byen havde noget at forsvare.

Efter en ny dispositionsplan i 1962 tog vi allerførst fat på en udflytning af de virksomheder, der ikke havde behov for at være placeret i centret. Det drejede sig bl.a. om 2 jernstøberier, 2 tømmerhandlere, 1 gartneri samt diverse produktionsvirksomheder og engrosvirksomheder. Kommunen havde udviklet attraktive erhvervsgrunde uden for bycentret, men inden for omfartsvejen. Ofte købte kommunen de grunde og bygninger, der blev fraflyttet i centret og var på den måde med til at fremme omdannelsesprocessen - endda som oftest med fortjeneste. Dernæst gennemførte man, hvor det kunne være aktuelt, karreplaner. På den måde skabtes mulighed for bedre udnyttelse af grundene samt for trafikreguleringer; - bl.a. som forudsætning for kommende gågader.

Af de krav, der må stilles til et bycenter, har vi i Holstebro lagt særlig vægt på følgende:

1.

Trafikanterne skal let og uhindret kunne komme ind i centret. Det er opnået ved, at centret, der er på ca. 40 ha, er afgrænset af en cirkulationsgade - projekteret og det meste af vejen udført i 4 spor. Vi har altså et trafiksystem, der består af en ydre omfartsvej, der afskærer den trafik, der ikke har ærinde i byen samt en indre cirkulationsgade, der kan lede trafikanten hen til det offentlige parkeringsanlæg, der ligger nærmest det sted, man ønsker at besøge.



Den indre cirkulationsgade har - om jeg så må sige - i begge ender direkte forbindelse med den ydre omfartsvej.

2.

Centret skal have et tilstrækkeligt antal P-pladser.

Der findes i centret væsentligt over 2.000 offentlige P-pladser, hvortil kommer de private pladser, så byen er uden parkeringsproblemer. Denne situation er muliggjort af, at der i centrums midte lå 1 gartneri, 1 tømmerhandel samt nogle haveområder. Også her i

formiddags har bilerne fået alt andet end "rosende omtale". I Holstebro har vi nu ikke været så bange for bilerne. Det hænger måske i nogen grad sammen med Holstebros status som en betydelig oplandsby, og man kan vist godt sige, at Holstebro med

succes faktisk har anvendt bilismen som løftestang for byudviklingen. Bilerne er kommet for at blive. De giver frihed for menigmand,- en frihed han ikke stiltiende vil undvære. Jeg husker i denne forbindelse, at man i kommunens restanceafdeling i sin tid sagde, at hvis en restant blot ejede en bil -som oftest en gammel svend -, så skulle man nok få restancen indbetalt. Den gamle bil var nemlig restantens kæreste eje, som han absolut ikke ville miste. Den kommunale opgave må være, i muligt omfang, at kanalisere bilerne derhen, hvor de generer mindst.

3.

Publikum skal i centret kunne bevæge sig ugeneret af kørende trafik.

Det er opnået ved etablering af gågader. Vi har i dag ca. 2 km flisebelagt gågade.

4.

Centrets virksomheder og selve centret skal have expensionsmuligheder.

Med ca. 40 ha er centret afgrænset rigeligt og kan udvikle sig ind i de ikke så intensivt udnyttede områder.

Det er vigtigt, at bykernen afgrænses således, at der er alternative muligheder. Ved en for snæver afgrænsning meddeler man nogle grundejere og handlende et monopol. I sådanne tilfælde tvinges andre til at placere sig ude i nye områder, f.eks. ved gennemgående veje. Men på et eller andet tidspunkt vil grundene i bycentret trods alt blive en mangelvare eller blive for dyre. Vi har derfor fundet det formålstjenligt at etablere et område i den nordlige bydel som aflastningscenter. Dette center står i god trafikal forbindelse med bycentret, således at de to centre har en mulighed for at arbejde sammen og støtte hinanden.

5.

Centret skal være tiltalende at færdes i, d.v.s. at det skal være rigt sammensat og at der også her skal være kulturelle og offentlige institutioner samt forlystelser.

Vi havde i begyndelsen af 1960'erne et projekt til en Holstebro Hal med teater- og koncertsal. Projektet var placeret i en park uden for centret, men blev nu flyttet ind i centret, hvor det har betydet meget. To store moderne hoteller har fundet plads i centret, og mange private restauranter og spisesteder er dukket op, så centret er blevet et yderst populært sted, hvor rigtig mange kommer for at købe ind eller blot for at se eller blive set.

Kommunen har i stor udstrækning placeret skulpturer og anden udsmykning i centret og dermed forøget besøgendes mulighed for oplevelser eller i nogle tilfælde måske forargelse. De erhvervsdrivende har i høj grad værdsat de kulturelle foranstaltninger. I flere tilfælde har de været aktive på udsmykningsområdet.

Resultatet af kommunens kulturelle aktiviteter iøvrigt var bl.a. en musikskole og en teaterforening, der begge blev landets største. Det betyder naturligvis, at helt nye befolkningskredse har fået mulighed for teater- og musikoplevelser samt at begge



Gågadeprospekt - "vandkunsten"

institutioner har dækket et langt større område end blot Holstebro kommune - et forhold, der jo er med til at knytte by og opland tættere sammen.

Mange handlende og erhvervsvirksomheder i det hele taget har samarbejdet med de kulturelle institutioner som sponsorer og som brugere. Flere virksomheder har f. eks. brugt de unge musikere som en slags goodwill ambassadører ved salgsmesser og lignende såvel i indland som udland - og efter sigende med et godt resultat.

Det var vor opfattelse, at hvis centret ikke kunne opfylde de 5 krav, vi stillede til det, ja - så ville det komme til at afgive omsætning til konkurrerende centre andre steder. Resultatet ville blive faldende beskæftigelse og indtjening, - ikke blot til skade for centrets virksomheder, men også til skade for byen som helhed. Kan det gamle center ikke modsvare de krav, der må stilles til det, kan der også ske det, at nye virksomheder tiltvinger sig plads i uplanlagte placeringer i udkanten af byområdet ved en af indfaldsvejene. I sådanne tilfælde reduceres eller måske elimineres betydningen af både de private og de kommunale investeringer, der er foretaget i bycentret.

Det var vor opfattelse helt tilbage til 1960'erne, og det er fortsat min opfattelse. Men - jeg vil her gerne komme med en tilståelse - en afsløring:

Pr. 1.1.1990 fik Holstebro et nyt byråd og en ny borgmester. Jeg var gået på pension på grund af alder pr. 1.5.1988 og var stadsingeniør gennem mange år, Sven Bünger, havde valgt pensionisttilværelsen fra 1.8.1988.

Kontinuiteten blev åbenbart brudt den gang, for allerede i 1991/92 godkendte det nye byråd ikke alene etablering af et nyt OBS storcenter i bycentret, men også det dristige og vel betænkelige, en næsten samtidig placering af et BILKA storcenter i et uplanlagt område ved den ydre omfartsvej.

Ser man i dag på de mange biler og de mange kunder, der næsten altid er hos BILKA, må det antages, at der her er tale om en endog meget betydelig succes. Spørger man de handlende i bycentret, om de har mærket uheldige virkninger af BILKA og OBS, er svaret i almindelighed: "Nej" - Nogle siger endda: "snarere tværtimod". Jeg tror, at det i nogen grad er udtryk for, at især BILKA henter en meget stor del af omsætningen fra et særdeles stort område, men hvad der har været afgørende er nok, at bycentret allerede var så indarbejdet og så stærkt, at det ikke var særlig sårbart for konkurrence. Er dette virkelig tilfældet, så har vi jo et interessant eksempel på, at en kommune gennem

har vi jo et interessant eksempel på, at en kommune gennem langtidsplanlægning i høj grad kan påvirke, understøtte erhvervslivet i bycentret, - ja, vel erhvervslivet i hele byen.

Bycentret i Holstebro er virkelig blevet en betydelig succes på grund af den gennemførte byfornyelsesproces. Det er overvældende så mange mennesker, der som oftest befinder sig i gågaderne, både fra indland og udland. De handlende, der var betænkelige i starten, er nu mere end tilfredse og giver udtryk for, at byens handelsområde er blevet mærkbart forøget. Trafikken i centret afvikles fint, og antallet af P-pladser er tilstrækkeligt. Man kan naturligvis spørge: Er der da slet ingen gener. Der er jo da f.eks. nedrevet en del bygninger?

Dertil vil jeg sige: Holstebro er en gammel by - mere end 700 år. Der er dog ikke så meget, der minder om det. Det skyldes, at store brande flere gange har lagt betydelige dele af byen i aske. Det skete sidste gang i 1794, og det må antages, at ikke ret mange den gang havde økonomiske midler til at opføre nyt af virkelig blivende værdi. De fleste af de bygninger, der blev revet ned, var da også af meget ringe kvalitet og lå iøvrigt hovedsagligt i periferien af det egentlige center. Som erstatning for de boliger, der gennem årene er forsvundet enten ved nedrivning eller ved overgang til erhvervsformål, er der i de senere år nyopført virkelig mange boliger i centret, således at de folk, der foretrækker at bo centralt, har gode muligheder for det, vel at mærke i boliger af en kvalitet, der slet ikke kan sammenlignes med de forsvundne boligers.

Det sker, at man støder på den opfattelse - mere eller mindre klart udtalt -, at i et erhvervsorienteret center, er der eller må der da være mangel på boliger. Det gælder altså ikke i Holstebro. De ar, der forekommer i bybilledet, f.eks. efter gadegennembrud, er naturligvis en uønsket forstyrrelse, det ofte kan være svært at fjerne helt med det samme. Som tiden går udslettes de dog, - vel som regel i forbindelse med nybyggeri eller ombygninger.

Man oplever af og til, at planlæggere, der arbejder med byfornyelse ud fra en mere bevarende målsætning, beskæftiger sig med "de bare pletter" i de erhvervsorienterede centre. I Holstebro har de såkaldte bare pletter ikke været fremherskende. De har i stor udstrækning været reserveret til planlagte, kommende byggerier, f. eks. til nyt rådhus og centralbibliotek. Takket være en langsigtet økonomisk planlægning har vi haft mulighed for - og også nerver til - at vente med sådanne større investeringer til opgaven kunne magtes - gerne ved kontant betaling.

Min konklusion er: Holstebro, der tidligere var en by, man 'flyttede fra, er i dag en anderledes by, der ikke har problemer med at tiltrække udvikling. Efter de resultater, der er opnået, mener jeg at kunne fastslå, at de forudsætninger, der har været lagt til grund for byfornyelsen, har været hensigtsmæssige - i alt fald for Holstebro, idet man faktisk har fået den by, man satte sig for at forme gennem planlægning. Arbejdet er imidlertid langt fra gjort færdigt, idet planlægning selvsagt ikke er en

eengangsforestilling. Der må hele tiden finde en korrektion sted efter de kendsgerninger, udviklingen afdækker.

Supplerende kommentar

Jesper Harvest, Arkitekt

Jeg er enig med Jens Johansen i at det er økonomi og langsigtethed som er vigtig. Da jeg først beskæftigede mig med Holstebro for mange år tilbage havde jeg også fat i de der gamle postkort som findes. Dengang lå der på Storetorv et fint konditori bygget i 1920'erne i 2 1/2 etage med valmtage. Hvad der havde ligget der før kunne jeg slå op og se i de gamle postkort og det var altså sådan et gammelt indeklemt, faldefærdigt hus med lyng og strå på taget. Så man skal ikke altid være så bange for at forny. Uden iøvrigt at være imod bevaring på nogen måde kan man sige at der hvor der er mest bevaringsværdigt, er der hvor der ikke er sket så meget udvikling!

Løvrigt vil jeg bare sige at det var spændende at samarbejde bl.a. med Jens Johansen dengang. Konsulenten tog fra Københavns Hovedbanegård kl. 7.20 og ankom til Holstebro kl. 14.07 i arbejdstiden og så gik man op til kommunaldirektøren og snakkede om hvad man skulle lave.

Jeg kan huske da jeg kom til Holstebro efter at have fremsendt en af de allerførste skitser. Jeg havde forestillet mig en diskussion og noget kritik og at jeg skulle lave et nyt forslag, men vi snakkede om alt muligt andet f.eks. aktiv jordpolitik, som Jens Johansen kun lige har antydnet. Til sidst kunne jeg jo ikke bare mig for at spørge hvordan det gik med den her skitse jeg havde sendt op. Så sagde Johansen: "Jamen det kan du da tage ud og se!" Projektet var lavet, for når man havde en konsulent så skulle man selvfølgelig bruge ham. Og det var jo helt anderledes end at arbejde i Østjylland eller København hvor det kunne tage oceaner af tid.

Men den aktive jordpolitik som Jens Johansen fik byrådet med på har været af enorm betydning. Der var ikke behov for et byudviklingsudvalg, for kommunen satte sig simpelthen på det jord man skulle udvikle og man tjente på det.

Jeg kan til slut ikke bare mig for at fortælle en historie som imponerede mig meget. Før inflationen i gymnasiet kæmpede Jens Johansen og kommunen for at få et gymnasium i Holstebro. Det var vigtigt for at kunne tiltrække kvalificeret arbejdskraft, der ikke ville komme hvis deres børn ikke kunne komme i gymnasiet. Det lykkedes og byrådet bevilgede Jens Johansen et hædersbeløb på 5.000 kr. Jeg synes det er fantastisk at et byråd i taknemmelighed bevilger en embedsmand en erkendtlighed, det var jo mange penge dengang, det synes jeg var et flot samspil.

Jens Johansen:

Jeg mener at jordpolitikken er enormt vigtig. Vi har kunnet gennemføre den byfornyelse, som har været vist nogle gange, naturligvis med det berømte vejfondstilsbud, men ellers uden udgift for kommunen. Det har vi gjort ved at opkøbe jordarealer eller ejendomme som enten var eller blev ledige, eller vi har opkøbt ejendomme på strategisk vigtige tidspunkter hvor vi

kunne se der ville komme en værdistigning. Dermed har vi altså også sikret virksomhedernes udvidelsesmuligheder og tilgangen af nye virksomheder.

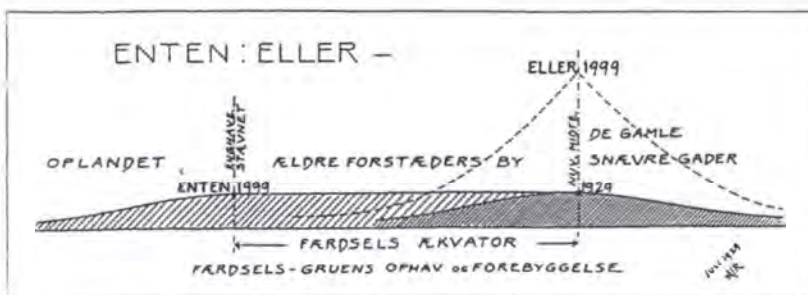
Vi har haft en situation hvor vi i mange år har ejet den jord hvorpå kommunen skulle udvikle i de kommende ti år. Før vores aktive jordpolitik spurgte alle boligforeninger på den samme jord, selvom der jo kun var en der kunne købe den, og det gav et kunstigt opskruet prisniveau. Så aftalte vi med boligselskaberne at de skulle standse efterspørgslen og at vi istedet skulle garantere dem jord. Det betød at vi fik en fantastisk billig jordpris. Vi købte jorden billigt og solgte den til dagsprisen hvilket betød at vi ikke var dyrere end andre steder, men at vi var i stand til, når vi havde færdigudviklet et nyt boligområde, at give boligforeningen 1/4 million kroner kontant som de kunne gøre godt med hvis der var noget særligt de havde lyst til.

Nyborg - den forsigtige bevaring

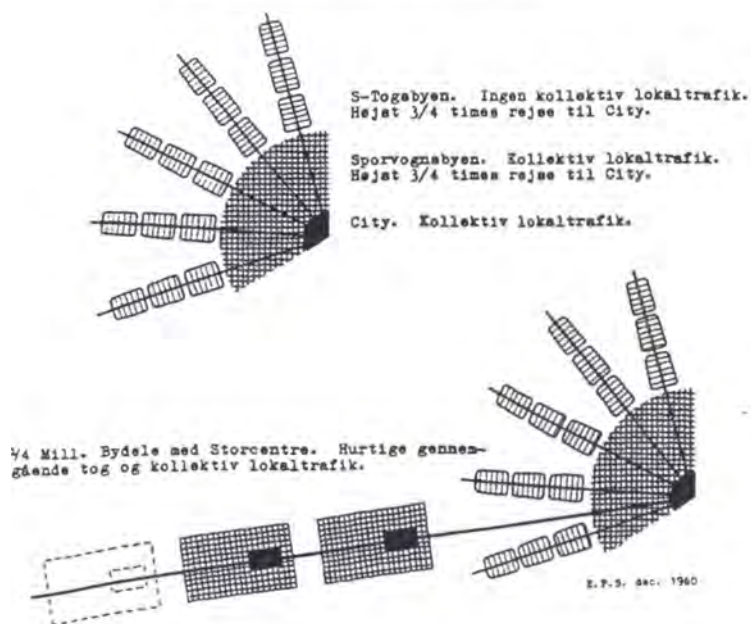
Kristian Larsen, Arkitekt og Byplanlægger
DTU

Jeg er selvfølgelig ikke helt enig i det der er blevet sagt indtil nu. Blandt andet sagde Harvest at Nyborg jo kom 5 år efter Holstebro underforstået at centerplanerne i de to byer ikke kunne sammenlignes.

Allerede mange år før Jesper blev født kom Råvad hjem fra Amerika, udsendte i '29 sin Borgmester bog, og tog diskussionen op om bilerne,- skulle bilerne ind i bykernen eller skulle de ikke? Og hans erfaring fra USA sagde selvfølgelig at det skulle de ikke, de skulle blive i forstæderne. Væk fra de snævre gader i de gamle bydele og ud i nye erhvervstunge bydele i stedet for.

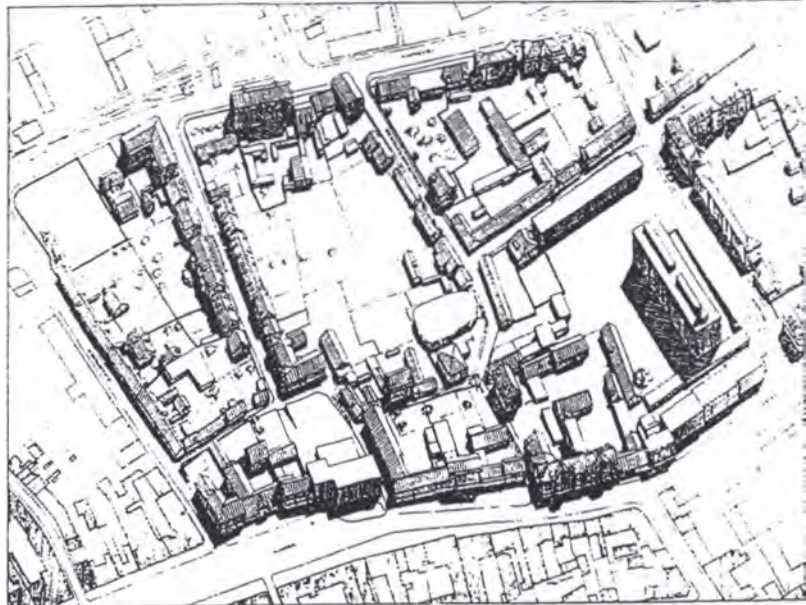


Se,- det gik desværre ikke op for ret mange danskere hvad Råvad sagde i '29, så da Fingerplanen kom lige efter Anden Verdenskrig, kørte man på den gamle trommerum med city som enecenter og byen med de nye S-togsforstæder bygget op om dette enecenter. Biler blev der ikke snakket meget om.



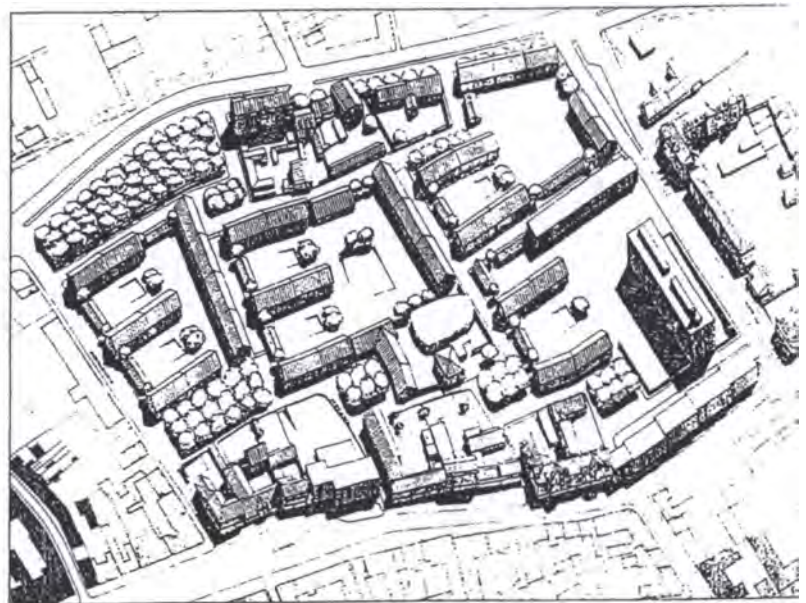
Bare et ti-år senere var Fingerplanen out. Den rummede for få arealer og man påbegyndte derfor en ny planlægning. I den ny egnsplan, Principskitsen, tog man Råvads ideer op og foreslog bl.a. meget store både bil- og togbetjente forstadscentre, -cityannekser. Det var imidlertid for bombastisk til det danske humør, så den røg på gulvet og jeg beskæftigede mig derefter med planlægning af provinsbyer. Min indgangsbøn her var ikke som for Harvests vedkommende, centerplanlægning for butikkernes skyld, men for boligernes skyld, centerplan og saneringsplan set under eet. Det kom også til at præge planerne.

Det første provinsbycenter jeg startede med var Holbæk i 1961. Det blev som de følgende udført sammen med arkitekterne Per Gjerding og Flemming Jørgensen. Opgavens udgangspunkt var en saneringsplan og skæbnen skulle være sådan at Jesper Harvests firma nøjagtig på det samme tidspunkt figurerede i byen. Vi foreslog, modsat centerplanfirmaet, at man var nok så forsigtig selvom det var et gammelt kvarter der skulle totalsaneres.



Holbæk - eksisterende

Holbæk - fremtid



Vi gik ind for at man ikke byggede nye butikker, ikke lagde ud til kæmpe parkeringspladser, som var ved at blive tidens dille, men istedet for de gamle boliger opførte en ny relativ færdselssvag toetagers boligbebyggelse. Planen blev ikke til noget men det blev de mere radikale indgreb der var oppe i tiden heller ikke.

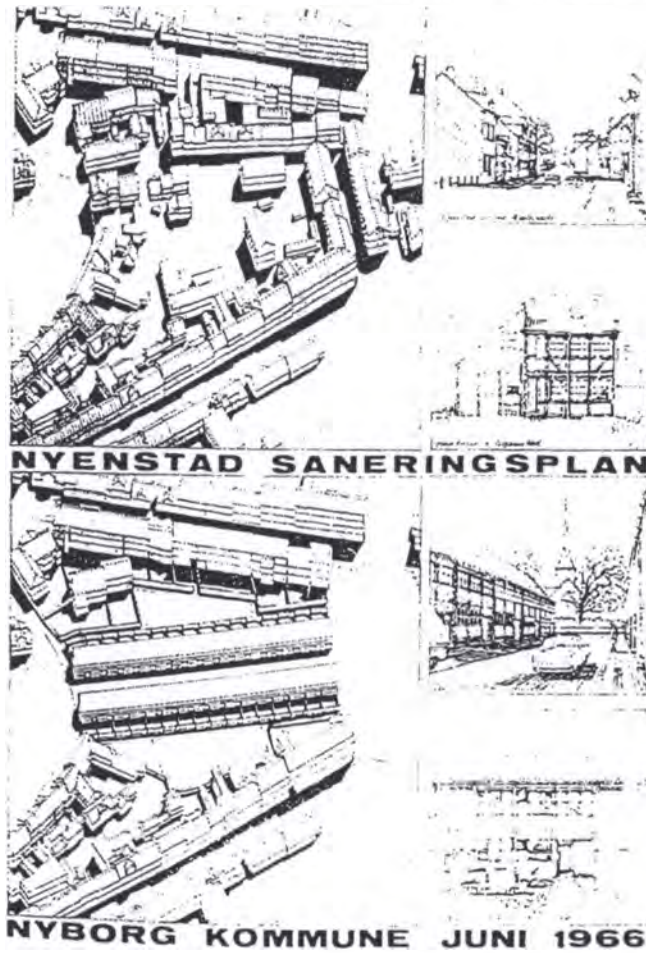
Det næste arbejde vi fik, i 1962/63 var også en saneringsplan, denne gang Haderslev. Det var fire karreer lige midt i Haderslevs hjerte der skulle tages fat om. I Haderslev var man på det tidspunkt overbevist om at her skulle næsten alt rives ned og man havde bl.a. planer om et stort gadegennembrud, som ville vælte den bedste og mest bevaringsværdige af de fire karreer. Vi sloges meget med både embedsmænd og politikere. Vi ville helst undgå gadegennembruddet, men da det var umuligt foreslog vi en mindre brutal alternativ linieføring i de gamle, for længst nedlagte, voldgraves forløb. Det kunne der ikke blive enighed om, man ville have sit gadegennembrud og saneringsplanen holdt så den mest diskutabile karrè ude, der hvor gadegennembruddet



Alternative forslag til partiel byplan for Slotsgadekvarteret i Haderslev 1964

skulle igennem og koncentrerede sig kun om de resterende tre karreer. Nu var vi blevet klar over at metoden med totalsanering ikke gik længere og fik overtalt byrådet til enten at istandsætte eller bygge nye boliger i form af små købstadshuse i stedet for eventuelt nedrivningsværdige bygninger. Det store

gadegennembrud blev heldigvis aldrig til noget og idag er langt størsteparten af bydelen bevaret og istandsat.



Den tredje saneringsplan blev Nyborg. Her var vi i og for sig i samme situation, -at bykerneområdet, Nyenstad, var bevaringsværdigt. Man var dog allerede begyndt at rive ned og var ikke til at snakke fra det. På det tidspunkt, havde byrådet bl.a. forestillet sig et gadegennembrud og en stor parkeringsplads i bykernen, istedet for det nedrevne Nyenstad. Men det lykkedes os at overbevise kommunen om at man istedet skulle opbygge nogle nyboderlignende byrækkehuse. Da planerne skulle behandles, kom der en mand med en slæde i vejen. Det var afdelingsarkitekt Bosmann fra "Den Kommitterede" som fik byrådet overbevist om at den omfattende sanering ikke burde gennemføres uden at der blev taget stilling til hele den bevaringsværdige bymidte. Det blev vi glade for og gik istedet i gang med en plan for hele bykernen. Det væsentlige ved denne plan som kom i '67, var sådan set at hele bykernen blev udpeget som et bevaringsværdigt område. Vi ville

ikke en gang til på den galej med Nyenstad og totalsanering. Og her kom vi så for første gang ind på hvordan man måske kunne tackle bilismen. Vi var blevet trætte af gadegennembrud og foreslog at hvis man overhovedet havde behov for den slags så kunne man jo reservere en cirkulationsgade uden for voldene. Indenfor voldene var der så lidt plads til parkering og til trafikarealer at devisen blev rene boligområder, og butikker kun snævert afgrænset til de daværende butiksstrøg. Nye store butiksenheder kunne man bygge i forstæderne. Byrådet var ikke helt til at overtale til en sådan planlægning på det tidspunkt, og derfor beholdt man indtil videre den gamle zoning med blandet bolig-erhverv i den vestlige del af bykernen og kun den del af bykernen som var omfattet af saneringsplan og partiel byplan blev zonet til boliger. I planen var vi også inde på de fremtidige trafikale forhold. Den daværende hovedfærdselsåre som delvist var en gennembrudsgade fra 30'erne foreslog vi, når cirkulationsgaden blev etableret, "knækket" og genoprettet som en mere lokalt betonet gade, en gade man ikke bare brugte til at fuse igennem bykernen.

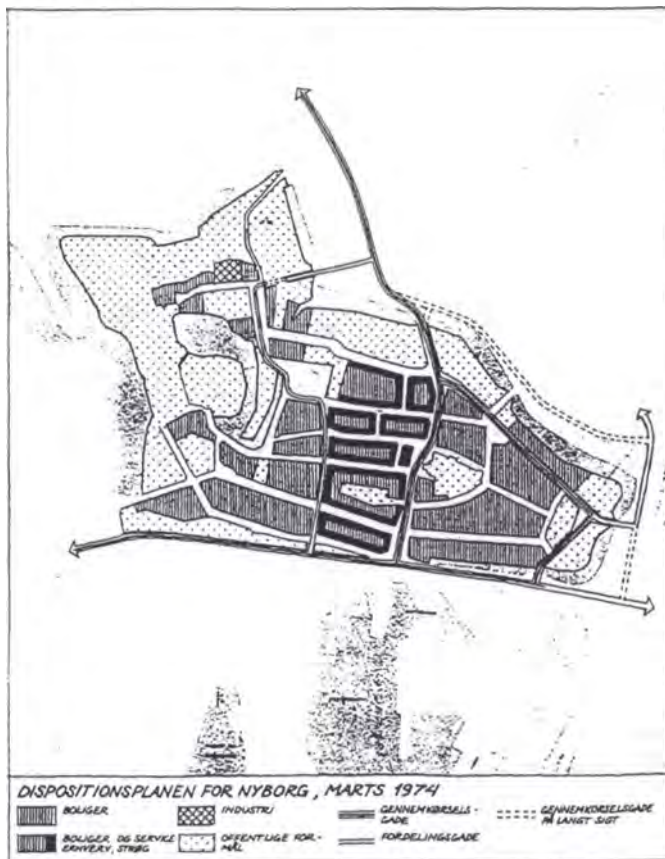
På kortere sigt måtte man jo finde sig i gadegennembrudet fra 30'erne og kunne så til gengæld sige at forretningsgaderne, som byrådet ikke dengang ville lave til gågader, måske kunne etableres som en slags fredelige gader ved simpelthen at fylde

dem med parkering. På det tidspunkt var det ensrettede gader med datoparkering. Vi foreslog istedet parkering i begge sider, så der kun blev en 3 meter bred dobbeltrettet kørebane i midten. Her var der ingen der skulle køre igennem, med mindre man havde et konkret ærinde.

Men den gik ikke, bl.a. på grund af politimesteren, der jo på det tidspunkt bestemte næsten alt på det færdselsmæssige område. Det var først 10 år senere, i '77, med færdselslovens §40, at der blev ændret lidt på den slags.

I planen så vi også på anvendelsessiden, hvor det lange og det korte var at hvis man skulle bevare bykernen, så måtte man bryde med bygningsvedtægten. Bygningsvedtægten ville, hvis der blev bygget efter den, skabe et udækkeligt parkeringsbehov svarende til over 2000 biler. Hvis man derimod brød med vedtægten, sænkede udnyttelsesgraden og afgrænsede butiksmulighederne så kunne man få balance i regnskabet og samtidig bevare bykernen. Det kom klarest til udtryk i saneringsområdet, hvor vi jo fik gennemført en ren boligzoning, med langt lavere udnyttelsesgrader end før. Hvor man før teoretisk set havde et udækkeligt parkeringsbehov svarende til 320 biler, så medførte den nye plan at der stort set blev balance i foretagendet uden at bryde med købstadsstrukturen.

Hvis vi lige skal gøre det korte og det lange op, så ser I her bykernen før 1970 med det store gadegennembrud og voldgravene og de meget tætte karreer. Og her er så planen som der holdes på så meget som muligt, minus Nyenstad som i 1961 var dømt til total sanering. Hvor "gadegennembrudet" opgives og reetableres som lokalgade og hvor Voldgaderne nu skulle fungere som en slags minifordelingsgader til butiksgaderne istedet for som del af en hovedvej.



Sanering og byfornyelse i Nyborg

Erfaringsopsamling



Bygge- og Boligstyrelsen

Få år efter, i 1970, lavede vi en dispositionsplan for hele den nye storkommune. Der tog man igen bykerneplanen op og opgav den del af den fremtidige cirkulationsgade som lå mod vest, dels fordi alle nu syntes at det var synd at lave sådan en gade langs voldgravene og dels fordi man på det tidspunkt, var nået så langt at man var begyndt at få en vis skepsis mod bilismen. Det var i 1973, samtidig med den store oliekrise. Ganske få år efter var vi med til at lave en lokalplan der omfattede hele bykernen og som stadfæstede den anvendelseszonering vi var startet med i saneringskvarteret. Og denne lokalplan dannede nu baggrund for et forslag til sanering der omfattede hele bykernen. I stedet for traditionelt at tage en karre ad gangen foreslog vi at man registrerede samtlige ejendomme i bykernen og udpegede de mest nødlidende til sanering. Ejendommene viste sig ikke at ligge samlet i et par karreer, men spredt i hele bykernen.

I 1988, ti år efter, var jeg med til at lave en opsamling, en registrering af hvad der så var sket siden starten på den spredte byfornyelse i 1978. Det viste sig ved opsamlingen at den private indsats, (og det havde jeg aldrig troet på, for jeg var jo en lille banal socialist) havde været mindst lige så stor som den offentlige indsats i hele 10-års perioden. Af bykernens 800 boliger var kun 70 boliger fortsat nødlidende i modsætning til i 1978 hvor 3/4 af bykernens boliger var mere eller mindre nødlidende. Så på de 10 år var det altså lykkedes at nedbringe andelen af dårlige boliger i bykernen fra 3/4 dele til mindre end 1/10. Og det var ikke bare p.g.a en ny saneringsmetode, nemlig den "spredte", men også via det paradoks at privat byfornyelse i virkeligheden løftede mere end den offentlige.

Og hvordan hænger det så sammen?

Opdeler man de byfornyeede boliger i Nyborg, falder de i tre klare karrèkategorier. En kategori hvor der næsten ingen privat byfornyelse er, men hvor der til gengæld er megen offentlig støttet byfornyelse. En anden kategori med ren privat fornyelse hvor der næsten ingen offentlig fornyelse har været på trods af den spredte indsats. Og så en tredje gruppe, midt imellem, hvor den private og den offentlige indsats er jævnbyrdige. Og hvad kan man så lære af det? Ja, efter min mening, kan man lære, at koncentrerer man den offentlige indsats karrèvis bliver der ikke plads til den private fornyelse. Tager man en karrè og forkromer den fra "hoved til røv", hvorfor fanden skal man så putte private penge i den karrè? Hvis man derimod kun udpeger de mest elendige bygninger, til nedrivning eller istandsættelse for offentlige midler, JA, så bliver der plads til at resten kan fornyes med private midler. Eller med andre ord, så slår den offentlige støtte langt bedre til.

Hvordan ser det så ud i Nyborg i dag? Ja, jeg ved det ikke rigtigt, for som alle de andre steder så er det altid endt med at vi fik løbepas. Vi var for seje, og de var for seje, og satsede hårdt. Men så vidt jeg har forstået, så er det sådan set gået meget godt, der er ikke sket de store ulykker i bykernen. Og som jeg sagde før har man stort set fået fornyet alt.

Men der er nye trusler i horisonten, og det er ikke bare imod Nyborg, det er imod de fleste større bysamfund. Nu er devisen, at de store "pengetanke" igen skal investere i supercentre i bymidten. Og pengetankenes ledere mener, at selvfølgelig bør miljøministerens centerudvalg sørge for at store nye butiksenheder igen skal placeres i bymidten. Derfor slutter jeg med at opfordre denne forsamling til at være med til at sørge for at dette edermame ikke sker.

Hvor fører historien os hen - hvad har vi lært ?

Ole Winding, Arkitekt
Arkitektskolen i Århus

1973 Retten til byen !

Med reference til, hvad der tidligere idag er blevet nævnt, er det tidsmæssige udgangspunkt for kommende ord 1973.

Efter en tid som lærer ved Institut for By- og Landskabsplanlægning flytter jeg til Århus til en ny stilling ved Arkitektskolen i Aarhus. En ukendt verden åbnede sig, kan jeg roligt sige. Faktisk var mit kendskab til Aalborg, Thisted, Berlin, London og Paris større end til Århus.

Ikke overraskende, med fagpolitisk baggrund udviklet undervejs i studietiden på Henning Larsens B Afdeling, og efterfølgende som lærer på Kunstakademiet, hvor man kan sige at hovedpersonerne i beboerbevægelserne befandt sig såvel på lærerside som studentside, havnede jeg i Århus naturligt og solidt i miljøet, der den gang mest af alt handlede om boligforbedring og byomdannelse.

Der var tale om et glødende miljø med et fantastisk engagement, der ikke bare handlede om at handle for sig selv, men solidarisk med den såkaldte arbejderklasse.

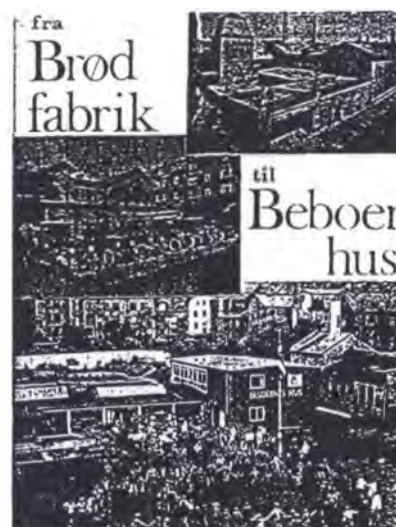
Aktørerne fra Arkitektskolen, studerende som lærere, boede de rigtige steder, nemlig på Trøjborg, Sjællandsgade-kvarteret og Ole Rømersgade kvarteret.

Senere kom Nørre Stenbrøkkvarteret.

Der manglede ordentlige boliger, friarealer og fælleshuse.

Beboerbevægelsen var meget ivrige - nærmest vilde - for at få etableret fælleshuse, som fysisk ramme for diskussionerne om fornyelserne og det sociale fællesskab.

I Ø-gadekvarteret blev Brødfabrikken erobret til Beboerhus, Derefter ikke langt derfra - fik vi etableret et åndehul for de små væsener - som naturligt fik navnet Børnenes Jord på en tomt efter en nedrevet skole. Et sted, der senere viste sig at tiltrække børn fra hele midtbyen. Herunder også min egen søn Gustav på 4.



historien om beboernes hus - sølstgade - århus c





Rådmand Olaf P. Christensen

Daværende Rådmand Olaf P. Christensen var absolut ikke begejstret for initiativerne. Ligesom han nærmest i samme åndedræt lidt kvikt også fik udtalt at Arkitektskolens placering i Århus var en fejltagelse af voldsom kaliber. Dette udsagn har OC, nævnt for retfærdighedens skyld, dog senere hen forbigået i al stilfærdighed.

Man kan sige, at det handlede meget om at erobre det offentlige rum og forbedring af boliger. Hvad angår det sidste vidste vi godt at det var svært.

Ejerlejlighedsloven fik i en Århusiansk virkelighed enorm indflydelse grundet boligmassens karakter.

Spekulationsopkøb af hele ejendomme, nedlæggelse af lejligheder med henblik på sammenlægninger og fup-moderniseringer kom på beboervæglesernes dagsorden.

Det samme gjaldt krav om trafikfredeliggørelse.

Beboerbevægelsen blev nu mere lokalt orienteret og forankret på kvarters niveau.

Trøjborg fik etableret sig, Sjællandsgade-kvarteret ligeså og yderligere kom Ole Rømersgade til. Senere igen kom Nørre Stenbro og her til sidst har vi for det såkaldte Latinerkvarter fået dannet Midtbyens Beboerforening.



Baggrunden var selvsagt mere præcist at stille krav til kvalitet i den faktiske byfornyelse, der i høj grad var privat initieret. Som beboere måtte vi dengang som nu sige stop af den enkelte grund at vi som midtbybeboere følte os truede.

Vi ville og vil fortsat gerne bo i byen. Men ikke for enhver pris, og ikke med uhæmmet larm og svineriet efter udeserveringernes indtogsmarch.

Selvom det selvfølgelig i 1976 kunne tolkes som en bevægelse for "beboermagt", handlede det mest af alt om respekt for byen, som by betragtet. Den gode by - også for beboere - var målet.



Det essentielle var, den gang som idag, indlysende spørgsmålet om, hvad det er vi skal forny.

Det er ikke spørgsmålet om at nedslidte boliger ikke skal forbedres, det skal de indlysende. Det er heller ikke spørgsmålet om vi ikke skal bidrage til smukkere og renere by.

Men det der mangler, er et helhedssyn og hensyn.

Det der ser ud til at ske for tiden, er i mine øjne, at økonomiske interesser i stor skala nærmest får eneret til at dominere byen.

Kulturby initiativerne, fra såvel magtfulde kapitalkræfter som kommune peger lidt groft sagt i retning af visioner om massekultur og ikke byidentitet.

Jo større Kongrescentre, jo flere caféer desto bedre. Så skal vi lave en restaurationsplan. Det er klart siger nogen.

Byboerne - altså de der bor i byen ser med ganske andre øjne på det

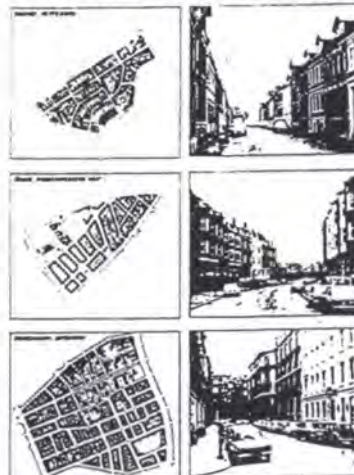
forhold. Modsat mange politikere, ønsker vi ikke byen som et Tivoli.

Århus byforny'r sig!



Byen er sammensat af en bred vifte af forskellige rum og miljøer og vil til enhver tid befinde sig i en proces - en udsat by, et fornyelse, et forandring.

BYFORNYELSE - ET DEBATPLÆG



BYGGERIETS UDVIKLINGSRÅD

JUNI 1977

Nyere Byfornyelsesstrategier ser dagens lys.

Århus kommunes byfornyelses strategi har i perioden ændret sig ganske meget fra enkeltindgreb til mere helhedsorienterede indfaldsvinkler, når det gælder uden for den centrale del af Århus.

Frederiksbjerg Vest er et af de helt gode eksempler, ikke mindst hvad angår den offentlige debat i kvareret støttet af et lokalt placeret kommunalt byfornyelseskontor.

Afsættet hertil kan læses tilbage til BUR's debatoplæg fra 1977 hvor en række byområder i Odense, København og Århus blev sat under lup.

Formålet var at vurdere mulighederne for en bredere byfornyelses - indsats i de såkaldte grå områder. Altså nok så forskellig fra de indsatser der var foretaget for de sorte områder med saneringsloven.

Siden Frederiksbjerg Vest, er Nørre Stenbro kommet til - dog med en anden vinkel af den enkle grund at karrerne på Nørre Stenbro er meget tætbebyggede - således at indsatsen fortrinsvis har været koncentreret om friareal-forbedringer - eller lidt mere præcist gårdforbedringer.

Skifter vi linsen til midtbyen, ser billedet noget anderledes ud. Ikke overraskende al den stund, at det er her, at kapital-interesernes kamp om kvadratmetre udspilles.

Kommunens ambitionsniveau - om at være Danmarks mindste storby - giver selvsagt problemer, når kommunen i lokalplaner samtidig hævder, at midtbyen også skal være for beboere.

Hensigterne er tydeligst forklaret i 2 lokalplaner - nemlig 311 og 403.

Et andet i denne sammenhæng interessant spørgsmål er, hvad de omfattende forladte DSB-arealer skal bruges til. De hidtidige projekter peger ikke på en boligorienteret byfornyelse - selvom det var oplagt at tænke i sådanne baner, når det gælder visioner om en levende by.

At kvadratmetrene simpelthen er for dyre, gør dog tankegangen til en drøm.

IDÉFORSLAG TIL ÅRHUS INTER CITY

- En bydel i udbygning til boliggrøn -



HENNING LARSENS TEGNESTUE A/S

i samarbejde med
DSB

MAJ 1989

Afsluttende her må jeg indrømme, at vi står i et vadested, hvor kommercielle interesser har overtaget. Det har de sådan set haft i lang tid - og det er stadig svært at se nye profiler på den byfornyelsesmæssige arena.

Det skal dog ikke afholde mig fra endnu engang, at stille krav om kvalitet, når følgende 3 spørgsmål nødvendigvis må besvares.

1. Hvad er det, vi ønsker at forny?
2. Hvad er det vi ønsker at vedligeholde?
3. Hvad er det vi ønsker at udvikle?

- og til sidst ikke mindst hvordan ?

Hertil kan historien selvsagt anvendes med en god del tolerance, når det gælder gode idéers gennemslag. Det kræver stadigvæk stor opmærksomhed og energi at arbejde for den gode by.

Supplerende kommentar

Bjame Ørum

Indledningsvis vil jeg sige, at jeg jo også har været med i den periode du omtaler. Og avantgarden bliver ældre - det må vi jo acceptere hvis vi ellers overlever - der er bare den forskel på avantgarden at nogle er ansatte og nogle er valgte og hvis man ønsker at blive genvalgt så har man ofte visse hensyn at tage.

Jeg startede jo som græsrod i forbindelse med kampen om motorvejsproblematikken i Århus hvor jeg blev formand for arbejdsgruppen imod østmotorvejen. Det har borgmester Hyllested aldrig tilgivet, for vi endte med efter 20 år at få flertal og jeg indstillede, som grøn rådmand, til Århus byråd at der blev plantet egetræer i østmotorvejstraceet, for jeg ved at egetræer vokser gennem tiderne og at når de først er blevet store så fælder man dem ikke uden at beboerne gør anskrig. I 1982 blev jeg så rådmand med et mandat. Filosofien hos stadsingeniørerne var dengang, at det der bliver tilovers når de andre har planlagt, det er sådan noget grønt som vi så kan overlade til stadsgartneren. Men jeg havde den stik modsatte strategi og ville anvende en grøn planlægning og de steder hvor der var en grøn planlægning havde de andre at holde sig fra! Og det var jo en direkte krigserklæring imod den tekniske, overordnede, fysiske planlægning i Århus kommune, så jeg kender godt de der krige.

Beboerbevægelsen kan jeg da huske, men jeg kan også huske at i de år i 70'erne var der - og det er der stadigvæk - et værtshus i Anholtsgade der hedder Æsken og hver fredag aften når der havde været komsammen der, så havde vi et nyt parti fra venstrefløjen. Det var noget der satte sine spor i planlægningen, for de fleste af dem var arkitekter. En af dem var Jeppe Gitz Johansen og da han var arbejdsledig arkitekt havde han vældig god tid til at skrive imod os, men så fik vi ham ansat i kommunen og så holdt det inde!

Men det væsentligste ord igennem 70'erne var faktisk ikke beboerbevægelse, det var ordet nærdemokrati. Nærdemokrati blev opfundet og brugt og der var ihvertfald et stort socialistisk parti, der også hedder Socialdemokratiet, der fik røde knopper hvis man nævnte det.

Så sagde Ole Winding at fordi vi har fået et kongrescenter så er der nu problemer med restaurationsplanlægningen i Århus midtby. Så enkelt er det altså ikke! Kongrescenteret er ikke bygget for kommunale penge, men kommunen har ønsket at få kongrescenteret til byen. Argumenterne har været, at når vi har fået kongrescenteret til byen, skal disse kongresdeltagere også have mulighed for at kunne more sig efter kongrestid i Latinerkvarteret. Jeg fik sammen med SF og en socialdemokrat vedtaget, at restaurationsplanlægningen i latinerkvarteret skulle lokalplanlægges, men nu er det istedet et bevillingsnævn der skal tage stilling til det. Og der er jeg altså lidt bekymret for at det er andre interesser end byplanlægning der kommer til at dominere, for når det er et bevillingsnævn med borgmesteren som formand, så kender jeg godt den direkte linie til erhvervskontaktudvalget og så går byplanlægningen fløjten.

Og så er det jo sjovt med Nørre-Stenbro beboerforening for de har jo kæmpeproblemer for tiden. For lige bestemt i deres

arealområde vil Århus Arkitektskole meget gerne bygge, så her har vi en konfrontation imellem Århus Arkitektskole og Nørre-Stenbros imperialistiske tendens.

Med byfornyelsen vil jeg nævne to ting. Jeg synes det var lidt af en skandale at Århus kommune, som Danmarks næststørste by, ikke anvendte byfornyelsesmidlerne. Men som grøn rådmand havde jeg også den fornøjelse at sidde på hele ejendomsadministrationen og derfor fik jeg byfornyelsesmidler til at forny det jeg kalder Århus` Nyboder, Poul Martin Møllersvej. Jeg foreslog også at vi i forbindelse med vores byfornyelse skulle indarbejde byøkologiske teorier og tendenser. Jeg blev totalt til grin da jeg snakkede om begrønning og gråt spildevand for det syntes man alligevel var for radikalt. Idag taler alle om det og nu kan man godt se at der vist er nogle miljømæssige faktorer man skal have ind i både byfornyelsen og nybyggeriet.

Om DSB's arealer er det korrekt at det er et helt byområde der bliver frigjort hvilket vil skabe en helt ny bydel i Århus. Når vi har været lidt restriktive, så er det fordi der jo gennem tiden har været rigtig mange, store planer på tegnebrættet i Århus kommune, men hver gang de skulle realiseres manglede vi kapital. Så her forlangte vi altså at der ikke skulle flere projekter på bordet før vi havde en realistisk begrundelse for at de ville blive gennemført.

Nu er der så nogle kapitalister der har besluttet at de godt vil gå ind på tankegangen om et helt nyt bykvarter omkring hovedbanen i Århus, men den hænger altså sammen med de nye højteknologiske hurtigtog til København og med tilhørende parkerings- og indkøbsmuligheder. Så vi har altså i kommunen stillet vores betingelser og sagt at vi ikke vil offentliggøre en streg før andre har skaffet kapitalen. Afslutningsvis synes jeg det kunne være interessant med en bedre timing mellem kommunen og de arkitektstuderende. Da vi snakkede om at vi skulle have kongrescenter i Århus havde vi store problemer med at få kapitalen rejst til det. Men hver gang der var en afgangsopgave på arkitektskolen, så havde Århus Stiftstidende et nyt kongrescenter på forsiden og folk troede gud hjælpe mig at det var noget vi havde besluttet i byrådet. Da vi så i kommunen snakkede kongrescenter for alvor, var der ikke nogen arkitektstuderende tilstede! Der efterlyser jeg altså lidt bedre timing!

Afsluttende diskussion

Ordstyrer

Jesper Harvest, Arkitekt

Poul Gunder Nielsen:

Et spørgsmål til Jesper Harvest angående Holstebro. Hvis du skulle planlægge de to omfartsveje idag, og der ivoerigt var frit slag, ville du så lægge dem hvor de ligger nu eller ville du give dem en større radius? Jeg mener er de i virkeligheden for snævert lagt?

Jesper Harvest:

Det synes jeg ikke man kan svare på. Jeg synes altid man skal holde sig til virkeligheden. For mig er der groft sagt ingen teori. Jeg er praktiker og forholder mig hele tiden til virkeligheden i byplanlægningen.

Carsten Mægård:

Jeg vil ganske kort besvare spørgsmålet. Hvis det er den indre ring du taler om så kan den ikke ligge andre steder på grund af nogle geografiske og bygningsmæssige forhold. Det interessante - set i det historiske perspektiv med Holstebro som eksempel - er at man har en plan fra 1962 der i virkeligheden er fuldført. Planens sigte var at byen skulle udvide sig mod nordvest og derfra tage basis i et afsæt mod nord - mod Struer - i en båndbystruktur, men den er ikke blevet fuldført for der kom ikke den enorme vækst man havde regnet med. En anden forudsætning i planen var at man skulle lægge et aflastningscenter ud i denne vestlige byudviklingsretning, men det blev heller ikke fuldført. Det viste sig nemlig at bymidten var i stand til at optage den enorme kapitaltilvækst og aktivitetsintensivering der kom i de eksisterende byområder. Og det er egentlig forklaringen på at ringvejen opfylder sit formål idag. At byen så er blevet skæv fordi der ikke kom det center og de erhvervsmuligheder ude i den vestlige bydel, det er en anden historie.

Bjarne Ørum:

Jeg vil spørge om ikke nogen i denne forsamling, i et andet regi, kunne tage havneproblematikken op? Jeg sidder i øjeblikket og arbejder med en masterplan for Århus havn, men havnen vil ikke bruge en krone på det der ligger på den anden side af

skinnerne. Og det vil få stor indflydelse på fremtiden for beboerne i Århus at havnen udvides så voldsomt. Og nu er muligheden der altså. Det er nu man mangler input fra kvalificerede folk. Vi har fremrykket dispositionsplanerne til 1998 istedet for år 2000. Men igen - det er for sent at alle de dygtige arkitektstuderende står nede på molerne og skriger, når vi andre har taget beslutningen.

Vagn Tobiasen:

Hvis der lægges en investering i havnen på 2.5 milliarder så må det være fordi den er lønsom. Men hvis varerne skal ekspederes over kajen og ind landet bliver der nogle store problemer med hensyn til tung trafik og jernbanevogne. Så jeg vil spørge om hvordan fragten skal foregå?

Bjarne Ørum:

Århus har Danmarks største containerhavn hvilket nu medfører meget store panamaskibe på vores kajer og det er det der gør at havnen skal udvides. Det er de ændrede forbrugsmønstre hos containerfirmaerne, der kræver meget lange kajarealer. Min egen filosofi er et bagland med skinner, så varerne istedet køres med tog til Århus havn og bliver transporteret videre ad søvejen, for det må være det mest miljøvenlige.

Anette Hartung:

Vi har idag hørt en masse om bymidter, men jeg vil gerne spørge hvornår byplanlæggerne begynder at interessere sig alvorligt for det der ligger lige uden for bymidterne, for det er som om at byerne bare bliver grimere og grimere at komme ind til?

Ole Winding:

Jeg vil godt lige tage fat i det Bjarne Ørum sagde omkring havnen. Der er kræfter der arbejder med dette. Min herlige kollega, Johannes Exner, prøvede jo i lang, lang tid at diskutere hvordan man kunne få byen ud til havnen, men nu er havnen altså rykket længere ud i vandet og fjernet endnu mere fra byen.

Det andet omkring forstæderne - og som jeg glemte at sige i mit indlæg - er at byfornyelse jo i adskillige år var koncentreret omkring forstæderne. Der havde vi alle byggeskaderne og de sociale problemer. Men det er jo også vigtigt at huske hvad byfornyelse egentlig er, for vi har mange slags

byfornyelse, men det er korrekt at det har været meget koncentreret omkring bykerne.

Martin Hartung:

Ja, det har været koncentreret omkring boligområder, men det som var kernen i Anette Hartungs indlæg var jo dette, at det drejer sig om på hvilken måde vi kommer til og fra vore byer ad indfaldsvejene.

Jesper Harvest:

Man skal altid være langsigtet for ellers får man de grimme indfaldsveje. Hvis ikke man ønsker det skal man i forvejen lægge nogle store grønne arealer inden det er blevet dyrt og prisen og interessen er blevet for høj. Men det kræver altså at man er på banen meget tidligt og det er der ikke tradition for i det danske politiske system, så det kræver nogle stædige planlæggere og nogle visionære politikere der tør.

Havne er et stort problem, men problemet kan vendes om. Jeg mener som udgangspunkt at det er godt at der er nogle penge at gøre noget med, derefter må man se hvad der er muligt at gøre. Det er ligesom med de store butikker. Der nytter det heller ikke at man vil forhindre at folk handler i lavprisbutikkerne når nu de gør det. Der må man istedet sige hvad det er man vil have og på hvilken måde. Man kan ikke sige at man vil have de skal handle hos den lille købmand og få varerne i brunt papir, for det er der ikke nogen der vil betale for.

Ernst Kristoffersen:

Jeg vil gerne gøre opmærksom på følgende og jeg fortæller det som gammelt medlem af Landshavnerådet. Århus er en basishavn og en basishavn er noget som udpeges af en international konference af transportører. Det er fuldstændig uden for politisk indflydelse. Man bliver udpeget til basishavn af brugerne og så er det med at leve op til det. Så det er en helt speciel og slet ikke planlægningsmæssig forudsætning.

Ib Kærgård:

En investering i havnen på 2.5 milliarder må jo også betyde at der kommer en hel masse mere trafik ?

Bjame Ørum:

Altså min pointe var at det har en afsmittende effekt på vores byplanlægning at havnen ligger på den anden side af vores nærbane. Men samspillet mellem by og havn

har aldrig eksisteret, så da havneudvidelsen nu er besluttet kunne det være interessant at diskutere dette så havnen bliver en organisk del af Århus by og ikke bare et appendix der kan gå betændelse i!

Ib Kærgård:

I dagens løb er der blevet snakket utroligt meget om trafik og bilisme og tung trafik. Jeg har en fornemmelse af at der førhen blev transporteret meget mere imellem danske byer via skibe og det var jo en billig og miljøvenlig transportform. Man kunne måske godt forstille sig at der var nogen der kunne satse på at gå igang med det igen. Specielt efter at vi har fået en åbning til de baltiske stater kunne man forestille sig at de østjyske havne kunne få en renæssance.

Jacob Blegvad:

Jeg vil gerne hen i en helt anden boldgade. Jeg synes at at en af de ting der er meget ubehageligt er at folk er blevet apolitiske. Det er jo faktisk os der skulle gøre noget ved det politiske liv, så jeg vil gerne spørge hvor mange her i forsamlingen, hvis I vil række hånden op, der er medlem af en vælgerforening (håndoprækning viste over 50 %). Det var sørme flot, for den første betingelse for at få et politisk liv er at man melder sig ind i en forening. Så kan man melde sig ud igen og melde sig ind i en anden, men det på den måde vi holder politikerne i skak og det er meget vigtigt.

Halvorsen:

Jeg synes stadig begreberne blandes sammen når der tales om byfornyelse. Indtil 1983 havde vi jo saneringsloven og ifølge den kunne der være tale om sanering eller om alt det andet som så er byfornyelse. Så fik boligminister Helge Nielsen den ide at nu skulle der være en byfornyleslov fordi man skulle have nogle byfornylesaspekter ind i saneringsloven. Og det var jo ganske udmærket, men det gav anledning til forvirring for man har ikke taget det nye begreb til sig som man fra planstyrelsens side kaldte byomdannelse. Så man skal ikke blande begreberne sammen og man må definere hvad man taler om.

Harris Troensegaard:

Jeg vil gerne støtte den sidste ærede taler. Jeg kom hertil og troede at vi skulle tale om byfornyelse sådan som Kristian Larsen har gjort det om Nyborg. Det vil jeg gerne sige

ham tak for, for det er et godt eksempel på en kvalificeret byfornyelse.

For at titlen på seminaret desuden skal være dækkende vil jeg foreslå man kalder det "byforandring historisk belyst" istedet for "byfornyelse". Det er det vi har været sammen om idag, byforandring på godt og ondt, ødelæggelser og gode eksempler.

Edmund Hansen:

Vel! Vi har haft vort 11. seminar. Det havde som overskrift Købstædernes byfornyelse og jeg kan godt være enig i at vi måske burde have kaldt det byforandring. Vor overskrift har dog betydet at vi har fået vendt diskussionen så vi i byfornyelsen også har talt om byforandring og tilmed har været helt ude på Århus Havn. Det falder fint i tråd med hvad vi har oplevet på tidligere seminarer. Efter min mening er det værdifuldt at vi på den måde får diskuteret emnet, også på en anden måde end den der står i programmet.

Jeg siger tak for deltagelsen her, tak for de ord der er faldet og jeg siger velkommen til næste seminar som vil blive afholdt i 1996. Pas nu på når I skal hjem hvis der er glat på vejene. Tak for idag alle sammen.

DELTAGERLISTE

Andersen, Christian Øby, arkitekt, Malling *

Beadle, Chr. Robert, arkitekt, Kolding *

Blegvad, Jacob, arkitekt, Ålborg

Bloch, Sidsel, lektor, Arkitektskolen i Aarhus

Christensen, Jørgen B., afdelingsleder, Nykøbing F Kommune

Cortsen, Agnete, arkitekt, Århus *

Halvorsen, G.N., fhv. afdelingsarkitekt, Århus

Hansen, Knud Aage, arkitekt, Bygge- og Boligstyrelsen

Hartung, Annette, civ.ing., Lyngby

Hartung, Martin, journalist, Lyngby

Hedegaard, Jens, byplanchef, Holbæk Kommune

Hegelund, Hans, arkitekt, Åbyhøj

Hurup, Niels, arkitekt, Ålborg

Hust, Mogens, teknisk chef, Skagen Kommune

Johansen, Jens, fhv. kommunaldirektør, Holstebro

Kjærsgaard, Ib, arkitekt, Silkeborg *

Knudsen, Peter Riis, afdelingsarkitekt, Skanderborg Kommune

Krarup, Sten, arkitekt, Kolding Kommune

Kristoffersen, Ernst, civ.ing. København

Krogh, Hans Ulrik, arkitekt, Mørke *

Krogh, Lene, arkitekt, Horsens Kommune

Larsen, Kristian, lektor, DTU

Maegaard, Carsen, arkitekt, Holstebro Kommune

Munk, Ole, byplanarkitekt, København

Møller, Ib, arkitekt, Møller & Grønborg

Nielsen, Morten, afdelingsleder, Horsens Kommune

Nielsen, Niels Chr., studerende, Arkitektskolen i Aarhus

Nielsen, Poul Gunder, arkitekt, Harlev J *

Pedersen, Allan, arkitekt, Odder *

Pedersen, Kjeld, arkitekt, Helsingør Kommune

Pettersson, Eric, arkitekt, Arkitektskolen i Aarhus

Post, Arne, arkitekt, Skive

Poulsen, Christian, arkitekt, DAL

Rasmussen, Lisbeth, arkitekt, Århus *

Reinhardt, Marianne, byplanarkitekt, Nykøbing F. Kommune

Schlosser, Elin, arkitekt, Odder *

Schouboe, Poul, arkitekt, Schouboe's Tegnestue

Snell, Jørgen Chr., arkitekt, Kerteminde *

Termansen, Jesper Oluf, pens. amtsarkitekt

Thorsell, Kim H., studerende, Arkitektskolen i Aarhus

Tobiasen, Vagn, rådsg. ing., Vedbæk

Troensegaard, Harris, tidl. borgmester, Svendborg

Vaaben, Knud, arkitekt, Skov- og Naturstyrelsen

Vilhjalmsdottir, Bjarnfridur, arkitekt, Brabrand *

Wolters, Lisbet, studerende, Arkitektskolen i Aarhus

Ørum, Bjarne, byrådsmedlem, Århus

Byplanhistorisk udvalg:

Alstrup, Inge, arkitekt

Dalgas, Vibeke, arkitekt

Hansen, Edmund, arkitekt

Harvest, Jesper, arkitekt

Jensen, Sven Allan, arkitekt

Møller, Elith Jull, arkitekt

Winding, Ole, arkitekt

* Byplanfaglig Overbygning, Arkitektskolen i Aarhus

Byplanhistoriske noter

Noterne kan bestilles på kuponen til højre eller købes i Dansk Byplanlaboratorium. Ved forsendelse betales porto og et ekspeditionsgebyr på 15 kr. - Tilskudsgivere, der yder fuldt tilskud til Dansk Byplanlaboratorium, får 25% rabat på nedenstående priser.

1. Udokumenterede optegnelser om et halvt århundredes levnedsløb af *Flemming Teisen*. 1985. 89 s. 40,00 kr.
 2. Havneby på Rømhø af *Jesper Termansen*. 1985. 37 s. 30,00 kr.
 3. Athen-erklæringen oversat og kommenteret af *Ernst Kristoffersen*. 1985. 20 s. 20,00 kr.
 4. Bidrag til naturfredningens historie af *C. Blixencrone-Møller*. 1985. 74 s. 35,00 kr.
 5. Tilbageblik af *Edmund Hansen*. 1985. 43 s. 25,00 kr.
 6. Byplanhistoriske erindringer fra midten af 40'erne til begyndelsen af 50'erne af *Jesper Termansen*. 1986. 47 s. 40,00 kr.
 7. Planlægningens græsrodde af *Carl Evald Hansen*. 1986. 20 s. 20,00 kr.
 8. Bag kulisserne - Køge Bugt-lovens politiske og administrative forspil af *Frank Bundgaard*. 1986. 55 s. 45,00 kr.
 9. Lærestalernes Fælles Byplankursus 1955-69 af *Kirsten Andersen*. 1986. 45 s. 40,00 kr.
 10. 20'ernes og 30'ernes byplanhistorie - indlæg fra seminar, juni 1986 red. af *Edmund Hansen, Lisbet Balslev Jørgensen og Ole Thomassen*. 1987. 41 s. 35,00 kr.
 11. Værløse - en kommunes byplanhistorie 1944-74 af *Max Siegumfeldt*. 1987. 69 s. 50,00 kr.
 12. 40'ernes og 50'ernes byplanhistorie - indlæg fra seminar, juni 1987 red. af *Edmund Hansen mfl.* 1987. 77 s. 50,00 kr.
 13. Med de venligste hilsner fra *Steen Eiler Rasmussen* red. af *Vibeke Dalgas*. 1988. 28 s. 40,00 kr.
 14. Notat om Storkøbenhavns planlægning, 3. maj 1960. 1988. 38 s. 50,00 kr.
 15. Industrikvarteret i Gladsaxe af *Vagn Isaksen, Edmund Hansen og Ella Bredsdorff*. 1988. 114 s. 60,00 kr.
 16. De store vækstår - fra ca. 1960 og videre frem. Seminar, juni 1988 red. af *Sven Allan Jensen mfl.* 1989. 62 s. 50,00 kr.
 17. De første landsplanår 1959-64 af *Kirsten Andersen og Erik Kaufmann*. 1988. 25 s. 40,00 kr.
 18. Rødovre - træk af kommunens byplanhistorie af *Niels Fosdal*. 1989. 23 s. 40,00 kr.
 19. Boligbyggeriet og boligområderne i by- og regionplanlægningen i vort århundrede. 4. seminar, juni 1989 red. af *Tim Knudsen mfl.* 1990. 86 s. 70,00 kr.
 20. Københavns Kommune - humanitær byplanlægning 1940-70 af *Max Siegumfeldt*. 1990. 57 s. 60,00 kr.
 21. Fingerplanen - tilblivelsen oplevet fra gulvet 1945-50 af *Sven Allan Jensen*. 1990. 38 s. 50,00 kr.
 22. Trafikken og byerne - udvikling og planlægning. 5. seminar, juni 1990 red. af *Edmund Hansen mfl.* 1991. 103 s. 70,00 kr.
 23. Fra sommervilla til feriehytte - om århundredskiftets og mellemkrigstidens fritidsbebyggelser af *Nan Dahlkild*. 1991. 62 s. 120,00 kr.
 24. Da miljøet kom til byen af *Bent Flyvbjerg*. 1991. 63 s. 90,00 kr.
 25. Sommerhuset - fødsel og opvækst. 6. seminar, juni 1991 red. af *Eliuh Juul Møller og Poul Strømstad*. 1992. 60 s. 70,00 kr.
 26. Københavnske generalplantilløb 1932-1958 af *Poul Lyager*. 1992. 63 s. 90,00 kr.
 27. Byens offentlige rum. 7. seminar, juni 1992 red. af *Vibeke Dalgas og Poul Strømstad*. 1994. 84 s. 80,00 kr.
 28. Forstæderne - bydannelse og byplaner. 8. seminar, juni 1993 red. af *Sven Allan Jensen og Poul Strømstad*. 1994. 66 s. 90,00 kr.
 29. Lidt om fredningsplanlægning og om nogle af de mennesker, jeg mødte hen ad vejen af *H. H. Holden Jensen*. 1994. 64 s. 90,00 kr.
 30. Det åbne land. 9. seminar, juni 1994 red. af *Kirsten Andersen og Eliuh Juul Møller*. 1995. 61 s. 90,00 kr.
 31. Byfornyelse - fra gadegennembrud til integreret byfornyelse. 10. seminar, juni 1995 red. af *Kirsten Andersen, Sven Allan Jensen og Lisa la Cour*. 1996. 71 s. 90,00 kr.
 32. Hovedstadsrådet 1. april 1974 - 31. december 1989. Erindringer 6 år efter af *Hugo Marcussen*. 1996. 27 s. 50,00 kr.
 33. Ti år med en generalplanskitse 1958-1968 af *Poul Lyager*. 1996. 63 s. 90,00 kr.
 35. Hovedstadsregionen i historisk tilbageblik. 12. seminar, juni 1996 red. af *Eliuh Juul Møller mfl.* 1997. 24 s. 50,00 kr.
 36. Strandhaven - et kolonihaveområde bliver til lavt, tæt boligområde af *Kirsten Andersen*. 1997. 47 s. 50,00 kr.
 37. Arkitektkolernes Byplanuddannelse 1930-1997. 13. seminar, maj 1997 (1. note) red. af *Ole Winding mfl.* 1997. 70 s. 50,00 kr.
 38. Byplanuddannelsen i Danmark 1930-1997. 13. seminar, 30. maj 1997 (2. note) red. af *Inge Alstrup og Lisa la Cour*. 1998. 86 s. 50 kr.
 39. Fra gamle dage til nutidens begyndelse - Overfredningsnævnets arbejde i årene 1962-1976 af *Johan Garde*. Ill. af *Kirsten Andersen*. 1998. 54 s. 90,00 kr.
 40. Danmark under forvandling. De store planer og deres skæbne. 14. seminar, maj 1998 red. af *Kirsten Andersen og Eliuh Juul Møller*. 1999. 44 s. 50 kr.
- "Fingerplanen". Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn 1947. Fotografisk genoptryk m. engelsk resumé. 1993. 156 s. + udfoldningskort. 150 kr.

• Flere noter er under forberedelse.



