

Byplanhistorisk status ved årtusindskiftet

Danske byers planlægning fra 1945-2000

16. seminar, maj 2000

Gammel Dok



dansk byplan
laboratorium
Byplanhistoriske Noter

42

INDHOLD

FORORD	5
<i>Arkitekt, professor Vibeke Dalgas</i>	
VELKOMST	7
<i>Arkitekt Kirsten Andersen</i>	
BYPLANLÆGNING OG BYPLANLOVGIVNING I DANMARK	9
<i>Arkitekt Edmund Hansen</i>	
DANSKE BYERS PLANLÆGNING IDEOLOGIER OG STRØMNINGER I DEN FYSISKE PLANLÆGNING 1945-2000	13
<i>Arkitekt Arne Gaardmand</i>	
DEBAT	25
2 BYERS PLANLÆGNING HOLSTEBRO	29
<i>Arkitekt Jesper Harvest</i>	
HELSINGØR	33
<i>Arkitekt Kristian Larsen</i>	
DEBAT	49
BYERNES FYSISKE STRUKTURUDVIKLING BLEV BYERNE BEDRE?	51
<i>Arkitekt Vibeke Dalgas</i>	
FIK BORGERNE DET BEDRE?	81
<i>Mag. scient. soc. Hans Kristensen</i>	
DEBAT	89
STATUS VED ÅRTUSINDSKIFTET AFSLUTTENDE DEBAT	91
OPGAVER OG REDSKABER	95
<i>Arkitekt Freddy Avnby</i>	
AFSLUTNING	97
<i>Arkitekt Kirsten Andersen</i>	
DELTAGERLISTE	99
OVERSIGT OVER BYPLANHISTORISKE NOTER	101

Byplanhistorisk status ved årtusindskiftet

Danske byers planlægning fra 1945-2000

16. seminar, maj 2000
Gammel Dok

BYPLANHISTORISK STATUS VED ÅRTUSINDSKIFTET

Danske byers planlægning fra 1945-2000

Byplanhistorisk udvalgs 16. seminar, maj 2000

Dansk Byplanlaboratorium, "Byplanhistoriske
Noter" nr. 42

Tilrettelæggelse af seminaret: Inge Alstrup, Sven
Allan Jensen og Kristian Larsen

Indlæg af: Edmund Hansen, Kirsten Andersen,
Arne Gaardmand, Kristian Larsen, Jesper Harvest,
Vibeke Dalgas, Hans Kristensen og Freddy Avnby

© Byplanhistorisk Udvalg og Dansk
Byplanlaboratorium, 2000

Redaktion: Inge Alstrup, Lisa la Cour, Vibeke
Dalgas og Kristian Larsen

Tilrettelæggelse, layout og sats: Vibeke Dalgas og
KFS AB, Lund

Tryk: KFS AB, Lund 2002

Seminaret er afholdt og hæftet trykt med støtte fra
Margot og Thorvald Dreyers Fond

ISSN: 7-0900-3274 ISBN: 87-90413-18-0

Dansk Byplanlaboratorium
Nørregade 36, 1. sal
1165 København K
Tlf.: 33 13 72 81
Hjemmeside: www.byplanlab.dk
E-mail: db@byplanlab.dk

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

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

For hvert af de af udvalget 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 til veje.

FORORD

Arkitekt, professor Vibeke Dalgas

Da Byplanhistorisk udvalg diskuterede forslag til emne for Seminar 2000 var der ingen tvivl: Et årtusindskifte var noget ganske særligt og det var naturligt at se tilbage på i det mindste det seneste århundrede og gøre en slags status over resultaterne af den – i historisk perspektiv set ret nye disciplin – at planlægge for de fysiske omgivelser i byer og landskaber. Dog blev man hurtigt enige om, at hele århundredet var en stor mundfuld og at en afgrænsning til perioden fra 1945-2000 var mere realistisk i forhold til udvalgets tradition for „den personlige afrapportering” .

Seminariet fandt sted på Gammel Dok i hyggelige omgivelser som sædvanligt. Interessen var stor fra deltagerens side. Ca. 55 personer var mødt op, her iblandt både kendte ansigter og en del nye yngre.

Den store interesse og engagementet hos deltagerne gav sig blandt andet udslag i usædvanlig mange kommentarer til dagens programpunkter. Kommentarerne til de enkelte indlæg på seminariet er bragt direkte efter disse i noten.

F. eks. havde Edmund Hansen gennem længere tid forberedt et indlæg om „Byplanlægning og Byplanlovgivning i Danmark” (hele århundredet). Da han ikke selv kunne være til stede og fremlægge det, har vi valgt at bringe hans bidrag som et supplement til noten.

Efter seminariet har udvalget desuden fået et meget tankevækkende brev fra Ole Dybbroe, der deltog i seminariet og skrev følgende om dette:

„I skal have tak for et veltilrettelagt seminar. Det var oplagt at lade Arne indlede og følge op med købstadseksemplerne. Jeg nød Kristians påvisning af betydningen af det politiske pres og dermed også af 'tilfældighedernes' indflydelse og Vibeke's illustrationer af de gamle dyder: analysen som byplanlæggerens fornemste arbejdsmåde. Til gengæld synes jeg nok at i havde givet Hans en ret så umulig opgave. Han svarede meget sympatisk at spørgsmålet i virkeligheden ikke kunne besvares og sagde dermed indirekte, at det var forkert stillet.”

Ole Dybbroe kom herefter ind på, hvordan sammenhængen mellem samfundsudvikling, lovgivning og byplanlægning havde udviklet sig efter midten af 70-ene. Den fysiske planlægning haltedede pludselig bagefter og nye magtforskydninger i samfundet krævede ændringer i planlægningslovgivningen og dens forvaltning.

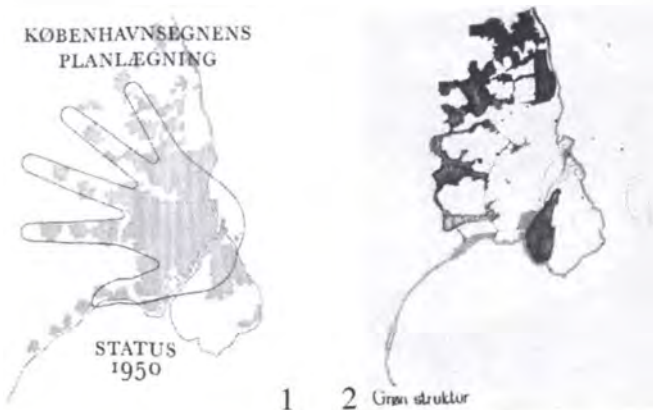
Spørgsmålet om „borgerne fik det bedre” skulle i stedet formuleres således: „Hvilke ændringer er der sket i planlovene og deres forvaltning som følge af de politiske og økonomiske ændringer siden planlovene?” og „Fik borgerne så den indflydelse de var blevet lovet eller blev forvaltningens greb om udviklingen strammet?”

Til slut pegede Ole Dybbroe på, at vi i de seneste seminarier mer og mer har nærmet os den kritiske analyse og at vi måske burde overveje andre eller supplerende dokumentationsformer udover den autentiske personlige beretning, som han i øvrigt synes har været et fornemt indslag.

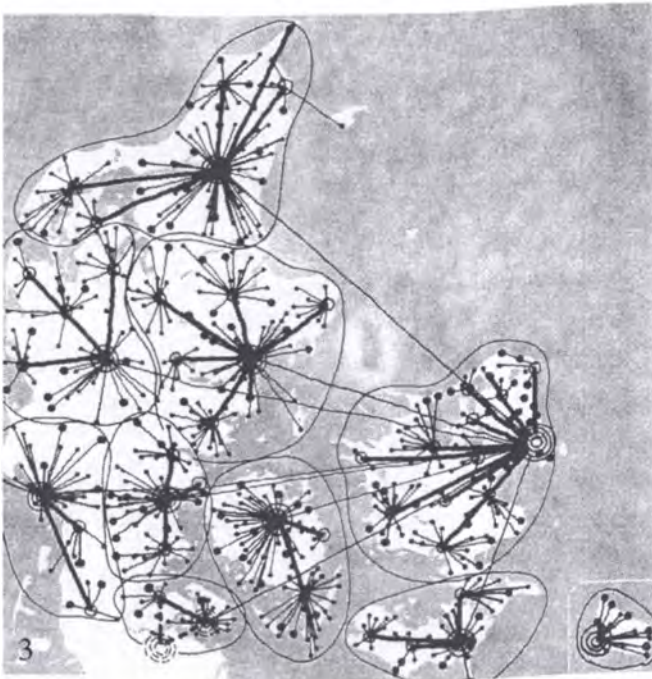
Det har Ole Dybbroe så evigt ret i! Tiden går, vi bliver alle ældre og erindringerne om et forrygende århundrede fortøner sig lidt efter lidt. –

Dog er vi opmærksomme på dette i udvalget og har bl. a. indledt et samarbejde med „Dansk Komité for Byhistorie” og forskere på universiteterne i Århus, Ålborg og Odense om udarbejdelsen af en ny dansk byhistorie fra jernalder til nutid. For øjeblikket undersøges finansiering og arbejdsmulighed for en række forskere. Det – eller de bind af dette værk – som skal handle om det 20. Århundrede er der virkelig brug for nu både blandt unge og gamle planlæggere, praktikere, studerende og forskere.

Det viser vores seminarium og denne note med al tydelighed.



1 2 Grøn struktur



3



4

VELKOMST

Arkitekt Kirsten Andersen

Jeg vil gerne byde velkommen til dette seminar og glæde mig over at se så mange kendte ansigter fra seminar til seminar og som jo netop afspejler emnet for seminaret i år "Hvad er der egentlig sket i den sidste halvdel af 1900-tallet.

I formiddag vil især Arne Gaardmand tage sig af den filosofiske del af indlæggene. Jeg vil tillade mig at starte med et lille indlæg for analfabeter. Det kan jeg selv bedst forstå.

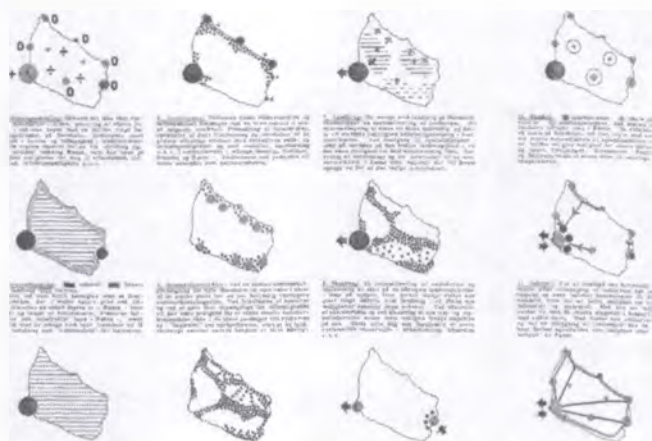
Det spændende ved planlægningen i de år, jeg selv har været med, er at de planer, man husker bedst, er dem, der er begyndt på grundlag af en ide og er blevet til på et stykke manifold. Så har man bagefter lavet de nødvendige undersøgelser, som skal bevise, at det man tegnede var rigtigt. Det kendetegnes også ved, at de er tænkt visuelt og derfor kan tegnes. Det vil jeg vise nogle eksempler på.

1. Fingerplanen, som iøvrigt stadig gælder i sit princip, er tegnet og uhyre let at forstå. Udlændinge afstår gerne fra oversættelser, da de kan aflæse kortet.

2. De grønne kiler stammer jo fra Fingerplanen og er nu endelig blevet fastlagt i regionplanerne. Jeg plejer gerne at kalde dem for "Københavns Eifeltårn", for det er unikt i en storby, at de grønne områder er bevaret helt ind til bymidten.

3. Stjernebyen-principet blev tegnet af Erik Kaufmann omkring 1960, da han startede som sekretariatschef for Landsplanudvalget. Med sin hierarkiske opbygning blev det et markant indlæg i debatten om landsplanlægningen. Det er karakteristisk, at dengang var man ikke bange for at tegne landsplanskitserne, det er vist utænkeligt idag.

4. Humlums landsplan med den midtjyske motorvej gennem åbent land, hvor han forestillede sig store industriområder placeret. Vi var til møde i Herninghallen, hvor hundredevis af vestjyder var kommet. Der var en nærmest revolutionær



5



6



7

stemning, da vi fra Landsplansekretariatet viste planer som "Det store H" med motorvej langs de østjyske købstæder.

5. Egnssplan for Bornholm, som jeg lavede som en tegneserie med en tegning for hvert emne. Den er fra 1960, og dog er der efter min mening stadig aktuelle emner i den. Jeg mente, man burde have en administrativ enhed for Bornholm og det mener jeg stadig vil være en fordel, da der er så store økonomiske forskelle fra vest til øst. Rønne er hovedstaden og Svaneke og Gudhjem har det svært med de mange opgaver i kommunerne i dag. Jeg fik utrolig mange tæv af visse bornholmske politikere, som ikke ville erkende tingenes tilstand.

6. De 12 alternativer til en regionplan for Hovedstadsområdet i 1970 blev til efter Hugo Marcussens diskussioner med Bendt Andersen om en ny regionplanlov og hvor man opererede med alternativer. Hugo ville være den første i landet, der lavede alternative skitser. De er jo nemme at forstå med udvikling mod nord eller syd eller begge steder og med forskellige bytyper, ringbyer, fladebyer og fingerbyer.

7. Øresundsbyen kunne være tegnet i dag, men den blev tegnet af Ole Thomassen og Stefan Ott i 1960. Den ligner jo virkeligheden. Politiken var så dristig dengang, at de udgav et helt tillæg om landsplanlægning herhjemme med Knud Bidstrup som redaktør og primusmotor. Han har jo været planlægningen en god mand, da han i mange år omsatte planlæggernes indforståede sprog til menneskesprog i aviser og bøger.

Det var så mine oplevelser i byplanverdenen og nu glæder jeg mig til at høre Arne Gaardmands filosofiske udlægning.



Kirsten Andersen, født 7.8.1928
 Arkitekt 1954 Kunstakademiets Arkitektskole.
 Ansættelser: Den Kommitterede i Byplansager, Landsplanudvalget,
 Egnssplanrådet, Hovedstadsrådet, Frederiksborg Amt.

BYPLANLÆGNING OG BYPLANLOVGIVNING I DANMARK

Arkitekt Edmund Hansen

En mere bevidst planlægning af vore byers vækst kan man ikke tale om før i 1800-tallet.

I tiden indtil da voksede vore byer i takt med en vis forøgelse af befolkningstallet i Danmark - som var ret ringe - og den tilvækst, som blandt andet skete ved, at landbruget havde brug for færre beskæftigede, som da søgte ind til byerne.

Visse ulykkelige hændelser - større brande f. eks. - nødvendiggjorde en vis form for planlægning, der navnlig bestod i en bedre, mindre brandfarlig udførelse af bygningerne, ligesom visse forbedringer og udvidelse af gaderne, så hensyn til den nødvendige kørsel med varer og byggematerialer blev varetaget.

Indimellem foregik der dog en vis form for byudvidelse forårsaget ved, at særlige interesser skulle tilgodeses. Der skete også en særlig byvækst gennem 1600- og 1700-tallet, forestået dels - og navnlig - af landets øverste ledelse, men også af betydningsfulde borgere, som til eget formål lod udføre større bymæssige enheder.

Som markante områder i denne sammenhæng i Danmarks hovedstad kan peges på Chr. IV's opførelse af bydelen "Nyboder" fra første halvdel af 1600-tallet som boliger for flådens folk. Det var en bevidst form for byudvikling, der her skete med et ganske særligt formål, og som medførte en stadig eksisterende markant bydel, der i det store og hele endnu findes som en klar helhed i Københavns østre del af den gamle by indenfor 1600-tallets volde.

Fra Chr. IV's tid må naturligvis også nævnes den helt nye bydel syd for København, Christianshavn, der blev anlagt med et moderne, rektangulært net af gader og kanaler, delvis med opfyld på de ret lavt liggende arealer syd for Københavns ældre byområde.

Desuden bør Frederiksstaden - bydelen mellem nuværende Bredgade og Københavns Havn, stort

set fra Nyhavnsområdet til Kastellet, nævnes som en betydningsfuld byudvidelse, opført delvis for fremtrædende personer, der spillede en væsentlig rolle i landets øverste styrelse.

Denne bydel gennemførtes i midten af 1700-tallet med Nicolai Eigtved som ledende arkitekt.

Bydelen består stadig som en karakterisk helhed med Amalienborg Plads som det faste midtpunkt med de fire palæer - oprindeligt opført af betydningsfulde politikere, men nu bevaret som kongehusets boliger.

Efter en ulykkelig storbrand i 1794, som ødelagde Chr. VI's Christiansborg, stod kongefamilien uden bolig, men det lykkede daværende kronprins Frederik - den senere Fr. VI - at erhverve Amalienborg-palæerne, som siden har været den danske kongefamilies boliger.

Flere storbrande hærgede København, senest ved det engelske bombardement i 1807, og det blev mere og mere påkrævet at sikre byens fremtidige udbygning ved en hensigtsmæssig planlægning af den nødvendige bytilvækst.

Endnu voksede byen dog kun langsomt, og en egentlig lov med regler for den fremtidige udvikling var ikke særlig nødvendig - man klarede sig indtil midten af 1800-tallet med visse ikke meget indgribende bestemmelser om udførelse af bygninger indenfor byens gamle volde.

En særlig begivenhed, som gjorde det klart, at mere faste bestemmelser om bygningers placering og udførelse var nødvendig, var den i 1853 opståede koleraepidemi, som navnlig hærgede de tæt bebyggede bykvarterer, hvor vandforsyningen var yderst nødtørftig, og hvor offentlig kloakering ikke fandtes.

Et umiddelbart resultat af koleraepidemien var i de kommende år opførelsen af "Lægeforeningens Boliger" ved Øster Fælled.

De allerede pågående overvejelser om at skaffe landets hovedstad grundlæggende

lovbestemmelser om opførelse af bygninger blev nu fremskyndet, og i 1856, den 17. marts, gennemførtes den første egentlige bygningslov for København, der herved gjorde op med de hidtil gældende utilfredstillende bestemmelser om gennemførelse af byggeri og anlæg af gader m.v. i landets hovedstad.

Denne lov - som trods visse ønsker om at lade den omfatte også en del af Københavns Amts arealer - indskrænkede sig til at gælde for selve hovedstadens område.

Imidlertid medførte det i de kommende år stigende pres for at imødekomme en større tilflytning til København og dermed et stadig voksende behov for at gennemføre et større nybyggeri, at der skete hyppige udvidelser af lovens gyldighedsområde, og at mere hensigtsmæssige bestemmelser om bygningers udførelse, anlæg af nye gader, bedre bestemmelser om lysafstande og friarealer i forbindelse med nye bygninger m.m. blev indført.

I juli 1858 udvidedes loven således til også at gælde for visse dele af stadens udenbys grunde, og i november 1871 stadfæstedes loven som "Bygningslov for Staden København."

Det stigende intense byggeri, der i årene efter denne lovs ikrafttræden foretoges i stadens udenbys kvarterer, navnlig Vesterbro og Nørrebro, afslørede imidlertid også denne lovs utilstrækkelighed, navnlig forsåvidt angik bestemmelser om lysafstande og arealkrav, hvilket medførte stadig fastlagte nye bestemmelser i byggeloven, som endelig i 1889 stadfæstedes som bygningslov for Staden København, der med visse ændringer havde gyldighed indtil ikrafttrædelse af "Byggelov for Staden København af 29. Marts 1939."

I de mellemliggende år skete der naturligvis en sådan udvikling, at en mere bevidst form for planlægning blev nødvendig. Det medførte navnlig, at der i årene 1901-1902 gennemførtes en indlemmelse af ret store tilgrænsende landområder - "de indlemmede distrikter" - kaldtes de, nemlig Brønshøj, Valby og Sundby-områderne, hvor en vis mere bymæssig udvikling var påbegyndt.

Og i årene 1908-1909 udskrev Københavns Kommune en international konkurrence om en gade- og bebyggelsesplan for disse områder for at sikre en hensigtsmæssig udvikling. Konkurrencen vandtes af en tysk "Stadtgeometer" Carl Strinz fra Bonn, medens 2. præmieforslaget var udarbejdet af den kommunalt ansatte afdelingsingeniør A. Bjerre.

Det viste sig, at dette 2. præmieforslag var det bedst underbyggede og klareste forslag, hvorfor det i vidt omfang blev anvendt som grundlag ved den løbende udbygning af disse nye byområder.

På landsplan skete der naturligvis i årene før og efter århundredeskiftet 1900 en ret kraftig udbygning af de danske købstæder landet rundt, og det blev mere og mere ønskeligt, at den bymæssige udvikling burde ske efter mere faste retningslinier end fastsat i de gældende bygningsreglementer, der efterhånden var gennemført for købstæderne.

Det førte så endelig til, at der i 1925 vedtoges en byplanlov med bestemmelser, der skulle sikre en hensigtsmæssig bebyggelsesmæssig udvikling af de danske købstæder.

Denne lov viste sig at indeholde så vanskeligt administrerbare bestemmelser om erstatninger for den offentlige regulering, at der kun gennemførtes ganske få byplaner i den følgende årrække, indtil en brugelig lov om byplanlægning gennemførtes i 1938.

Efter 1925-loven påbegyndtes dog et egentligt planlægningsarbejde i navnlig nogle af Hovedstadsområdet kommuner, hvor især Lyngby-Tårnbæk arbejdede bevidst med en planlægning, men hvor der også - f.eks. i Værløse Kommune - arbejdedes med planer med henblik på en kommende storkøbenhavnsk udvikling i 1930'erne. Også i flere af Danmarks andre større bymæssige områder, f.eks. Århus- og Odenseegnene skete en planlægning med henblik på byernes kommende vækst, men alt i alt må det konstateres, at 1925-loven om planlægning var så vanskelig at anvende - navnlig på grund af lovens erstatningsbestemmelser - at denne lov kun fik ringe betydning for vore byområders planlægning.

Loven var heller ikke obligatorisk og indeholdt således ikke nogen forpligtelse for kommunerne til at påbegynde et mere seriøst planlægningsarbejde for den forventede udvikling.

Men situationen var naturligvis uholdbar, og da man efter den verdensomspændende økonomiske krise i begyndelsen af 1930'erne påny fik bedre muligheder for kontakt med arbejdet i andre lande - måske navnlig England - voksede forståelsen for, at det var nødvendigt, men også muligt at forudse og planlægge byernes udvikling.

1925-loven måtte tilsidst karakteriseres som uanvendelig i praksis og blev derfor erstattet med lov nr. 181 af 29. april 1938 om byplaner, der hjemlede vidtgående beføjelser for kommunerne til at fastlægge byplaner, uden at de private grundejere derigennem kunne berettiges til erstatning.

I denne lov blev det fastsat, at der for enhver købstad eller samlet bebyggelse med mere end 1000 indbyggere inden 5 år efter lovens ikrafttræden ved kommunalbestyrelsens foranstaltning skulle tilvejebringes en byplan.

Loven blev vel modtaget af kommunerne, og i mange tilfælde blev et planlægningsarbejde igangsat, dels med kommunernes eget personale, dels med bistand af navnlig private praktiserende ingeniører og landinspektører.

Lovens krav om gennemførelse af en byplan senest inden 5 år kunne af mange grunde ikke uden videre opfyldes, men væsentligt var det, at et bevidst arbejde med henblik på den kommende - eller igangværende udvikling af byerne nu gik igang, ikke blot i de største bymæssige områder - København, Århus, Odense og Aalborg, hvor en bevidst planlægning for fremtiden var påbegyndt, men nu også i flertallet af købstæder landet rundt.

Det påbegyndte arbejde i kommunerne måtte naturligt påvirkes af den i 1939 udbrudte 2. verdenskrig og ikke mindst af Danmarks besættelse i april 1940 af den tyske krigsmagt, således at det nu mere bevidste planlægningsarbejde kom til at gå langsommere.

Flere steder var man dog opmærksom på lovens nye muligheder for at sikre en mere hensigtsmæssig udvikling - også af vore stationsbyer og andre "bymæssige" områder i landkommunerne, hvor en bebyggelse til andet end til landbrugsmæssige formål var begyndt.

I flere amter, bl.a. i Hjørring amts vejinspektorat med vejinspektør N. L. Dam og i Holbæk amt med vejinspektør K. P. Danø, hvor man arbejdede med den nødvendige udbygning og måske ændrede placering af amternes landeveje, var man helt opmærksom på de nye muligheder for at planlægge den svagt voksende bebyggelsesvirksomhed i stationsbyerne og andre lidt større bebyggelser i landkommunerne, således at amternes vejudbygning bedre kunne ske med hensyntagen til bebyggelsesforholdene.

Dette arbejde kom til at påvirke den så småt begyndte byplanlægning også i andre amter og landkommuner landet rundt.

I forbindelse med gennemførelse af byplanloven i 1938 oprettede Indenrigsministeriet et særligt kontor - "Den kommitterede i Byplansager" til at varetage arbejdet med godkendelse af kommunernes byplaner.

Lederen af dette kontor blev kontorchef i Landbrugsministeriet Kai Hendriksen, der hurtigt gennemførte en helt ny praksis med et vidtrækkende samarbejde med kommunerne ved møder på stedet rundt i landets byer, hvor der arbejdede med planlægning.

Trods krig og usikkerhed om fremtidens byggemuligheder måtte vi i Danmark som i andre europæiske lande konstatere en tendens til en spredt og tilfældig udstykning i byernes udkanter. Det måtte erkendes, at udbygning af de offentlige transportmuligheder, det forbedrede vejnet og det stigende antal biler skabte forudsætning for den stigende spredning af den bymæssige bebyggelse, således at stadig større områder blev inddraget til udstykning med senere bebyggelse for øje.

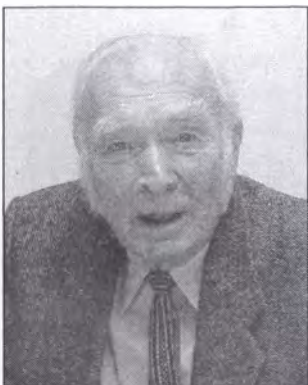
I det storkøbenhavnske område -navnlig i kommunerne mod vest og syd - var det således

tydeligt, at en tilfældig inddragelse med henblik på senere bebyggelse var uheldig. Da tilsvarende forhold gjorde sig gældende overalt i landet, gennemførtes den 23. april 1949 en lov om regulering af bymæssige bebyggelser.

Med denne lov fik man hjemmel til ved lokale byudviklingsudvalg at fastlægge "byudviklingsplaner", gældende for en bestemt årrække - sædvanligvis 15 år - med en opdeling af området i arealer til umiddelbar bebyggelse - inderzoner - og arealer, der foreløbig skal friholdes for bymæssig bebyggelse - yderzoner, henholdsvis mellemzoner.

Sådanne byudviklingsplaner blev gennemført i de fleste lidt større bymæssige områder - mere end 60 områder - og stort set uden væsentlige krav om erstatning for begrænsningen i byggeretten.

Byreguleringsloven blev sidst i 1960'erne afløst af "By- og landzonenloven", og endelig i 1973 af "Lands- og Regionplanloven".



*Edmund Hansen, født 17.4.1914
Murersvend 1934 og arkitekt fra Kunstakademiets Arkitektskole
1940. Konsulent fra 1941-54. I 1954 ansat som Boligministeriets
Kommitterede i Byplansager- Fra 1975 til sin afsked i 1984
vicedirektør i Planstyrelsen under Miljøministeriet..*

IDEOLOGIER OG STRØMNINGER

- i den fysiske planlægning 1945-2000

Arkitekt Arne Gaardmand

Erik Kaufmann - en metodeørn

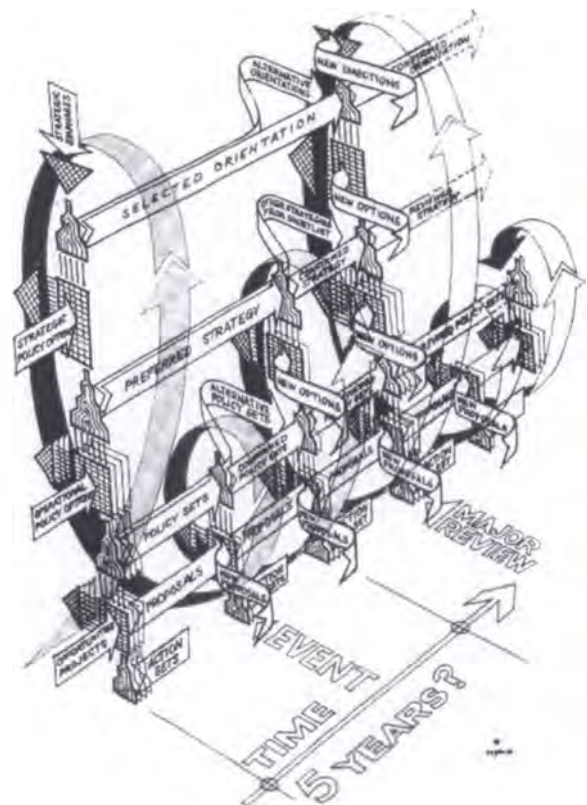
Når vi skal tale ideologier og strømninger igennem de sidste 50 års planlægning vil jeg godt indlede med at mindes byplaningeniør Erik Kaufmann Rasmussen, som døde i 1991, kun 72 år gammel, men som mange af os har kendt. For Kaufmann var nok den, der fra omkring 1960 og et par årtier frem arbejdede mest målrettet og mest inspirerende med den fysiske planlægnings idégrundlag. Det fremgår af de mange artikler og bøger, han fik skrevet - tit sammen med fagfæller - og af hans imponerende opsamling i SBI-rapporten 27 SLAGS PLANER fra 1966.

Kaufmann kom til at betyde meget for min egen udvikling, for jeg var nemlig så heldig at få ham som "overreferent" fra den allerførste dag i 1953, hvor jeg begyndte at arbejde hos Boligministeriets Kommitterede i Byplansager i Tordenskjoldsgade. Jeg var hos Tordenskjoldsgades Soldater "underreferent" i forhold til Kaufmann og Edmund Hansen, og som sådan "refererede" jeg for Kaufmann alle slags byplansager fra de daværende Svendborg og Hjørring Amter. Der var en hulens masse kommuner at besøge, så vi rejste meget, overnattede på lokale kroer, spiste dansk bondemad med mange kartofler - og fik ind imellem selvfølgelig diskuteret vores fag. Det var i årene op til de store landsplanudspil, herunder Kaufmanns egen - og meget epokegørende - artikel fra 1959 i BYPLAN om stjernebyskitsen og om fremtidens bymønster og byudvikling.

Jeg fortsatte hos Den Kommitterede - medens Kaufmann først gik til Landsplanen og derefter i 1964 til SBI. 10 år senere, i 1974 blev han professor ved DTH/DTU, og da vi begge i lang tid havde haft lyst til at ajourføre vore diskussioner fra "dengang i 50erne", fik vi det arrangeret sådan, at jeg sidst i 70erne på en udvekslingsordning kunne blive lektor på DTU - og derved igen komme tæt på Kaufmann.

Vi sad dør om dør et par år, og det var gyldne dage i mit byplanliv, for sammen med Kaufmann og hele holdet på IVTB var der igen muligheder for at gå i dybden med de byplanfaglige debatter. For mig var Kaufmann en metodeørn, og det var da også ham, der en dag lagde den i fig. 1 viste modelmaskine

- med tilhørende lange engelske tekst - på mit bord og foreslog, at vi skulle diskutere artiklen. Herunder især den planideologi og den metodeopfattelse, der var indarbejdet i maskinen.



Rationalistisk planlægning

Tegningen og den tilhørende artikel stammer fra det engelske fagtidsskrift *Town Planning Review* (nr. 4, 1978) og modellen er resultatet af et tre-årigt udviklingsprojekt, som det engelske miljøministerium iværksatte omkring 1975. Projektet havde primært til formål at belyse, hvordan planlæggerne kunne sikre sig en klar sammenhæng imellem planbeslutninger af forskellig art - og på flere forskellige niveauer. Men ifølge forskerne skulle konceptet/metoden også være relevant ved bygningsbevaring, ved fornyelse af centrale byområder og når helt nye bydele skal planlægges.

For en sikkerheds skyld må jeg gøre opmærksom på, at modellen er optegnet i fuld alvor. Vi har at gøre med seriøse folk, der er tilknyttet det engelske miljøministerium, og som bruger mange sider i *Town Planning Review* til at præsentere deres prægtige planmaskine.

Alligevel sker det tit, at tegningen giver anledning til morskab, og det kan godt undre, for modellen afspejler for mig at se ganske godt det univers, som mange årtiers planlægning har befundet sig i.

Man kan således i maskinen genfinde den tankegang, som med planlovreformen i begyndelsen af 70'erne strukturerede den fysiske planlægning i Danmark: at landsplanlægningen er overordnet og danner ramme for regionplanlægningen, at regionplanlægningen igen er overordnet og danner ramme for kommuneplanerne, som så er forudsætningen for lokalplanernes udarbejdelse.

De bånd med pile, der slynger sig om de fire niveauer, symboliserer forestillingen om en nøje koordinering imellem de forskellige plantyper, der er indarbejdet i planlovgivningen og beskrevet i det mylder af cirkulærer, vejledninger og eksempelsamlinger, der hører til nutidens plan-system.

Også tidsdimensionen er med i maskinen, og modellen udtrykker dermed noget væsentligt i mange års plantænkning: De enkelte dispositioner og deres samspil skal indgå i en løbende eller en "rullende" planlægning, som den af og til bliver kaldt.

Den planlægningsopfattelse, som maskinen illustrerer, betegnes i organisationsteorien som rationalistisk, og den har rødder et par hundrede år tilbage i tiden, hvor ingeniører og filosoffer mente, at det nu gjaldt om at objektivisere menneskenes liv og samfundets udvikling. Hvor udviklingen tidligere havde været styret af religiøse kræfter måtte den i fremtiden planlægges efter objektive kriterier. "Ingen bebrejder jo tyngdeloven, at den eksisterer", sagde man - og igennem 1800-tallet blev rationalismen i planlægningen udviklet, og den har stort set været eneherkende på metodeområdet lige siden.

Det var den også, da funktionalismen holdt sit indtog i Skandinavien omkring 1930. Funktionalismen er så at sige et barn af rationalismen - tilsat et formsprog, der søger at afspejle produktets indhold og anvendelse. På mange måder er den et (undertiden modsætningsfyldt) udtryk for de industrialiserede samfunds ønsker til byggeri og byplanlægning. Funktionalismen har omvendt "stået til tjeneste" for industrisamfundene, og fagfolkene blev da også i sin tid opfordret til at ACCEPTERA disse samfunds virkelighed, som det hed i 30erne i et svensk kamptidsskrift af samme navn. Helt i overensstemmelse hermed blev boligen omtalt som "en maskine at bo i" (et udtryk, brugt af blandt andre Le Corbusier).

Men - og det er vigtigt at få fremhævet - der var samtidig den forventning, at når vi accepterede virkeligheden og "gik ind i den" med vores særlige indsigt, så ville der også være muligheder for at beherske virkeligheden og at ændre den til noget, der socialt og kulturelt gavtede borgerne, og som var til støtte for de svage i samfundet.

Arkitekter og byplanlæggere begrundede i funktionalismens første årtier jævnlige deres indsats med hensyn af medmenneskelig og samfundsmæssig karakter og typisk er f.eks. den tale, som arkitekt Poul Kjærgaard holdt ved rusfesten i foreningen UNGE ARKITEKTER i befrielsesåret 1945. Han sagde bl.a.:

"Arkitekten kan ikke nøjes med at være Samfundets Tjener i den Forstand, at han kun løser de Opgaver, som isoleret stilles ham, han har Pligt til at bruge sin faglige Viden til at være med til at

bringe Arbejdet på Plads i en større Sammenhæng ... Lad os for altid være klar over, at fri og levende Arkitektur kun kan trives sammen med et virkeligt Demokrati”.

Vores professor og lærer, Kay Fisker, talte ofte om “funktio-nalismens moral”, og heri lagde han bl.a. en forestilling om, at funktionalismens bedste huse og bebyggelsesplaner var “...vokset frem af en sund menneskelighed og en stærk og positiv social forståelse - den eneste basis for en nutidig bygningskunst”. Sådan formulerede han det i en af sine artikler.

Funktionalismen var med andre ord født med både strengt rationelle og med mere humane elementer. Den havde lidt forenklet sagt to forskellige ansigter eller to forskellige fremtrædelsesformer - og det har den haft lige siden.

Den ene var altså den rationelle funktionalisme, der skulle integreres i det moderne industrisamfund, følge dets logik, og betjene sig af arbejdsformer, der var af naturvidenskabeligt tilsnit.

Den anden var den humane funktionalisme, hvor man nok tilsluttede sig de analytiske metoder, men hvor der samtidig blev lagt stor vægt på de sociale perspektiver i arbejdet, på regionale særpræg og “en funktionel tradition” (Kay Fisker), og hvor det, man kaldte menneskelige behov, skulle sættes i centrum.

Den humane funktionalisme

Husene og bebyggelsesplanen for Århus Universitet er et godt eksempel på den humane fremtrædelsesform i funktionalismen, og projektet gennemføres i en periode, hvor de økonomiske og produktionsmæssige vilkår så at sige tillod sådanne arkitektoniske udtryk. De skarptskårne bygninger med deres 30 graders tage er opført i tegl. Der er et organisk samspil imellem de enkelte huse og det stærkt kuperede terræn, og trods store variationer i facaderne og asymmetriske sammenkoblinger af husene er der en befriende harmoni over anlægget som helhed. Man føler - eller JEG føler, at Århus Universitet i

praksis vi-ser, hvad der lå bag drømmene dengang om et byggeri og en planlægning, der respekterede demokratiet og satte menneskelige hensyn i centrum.

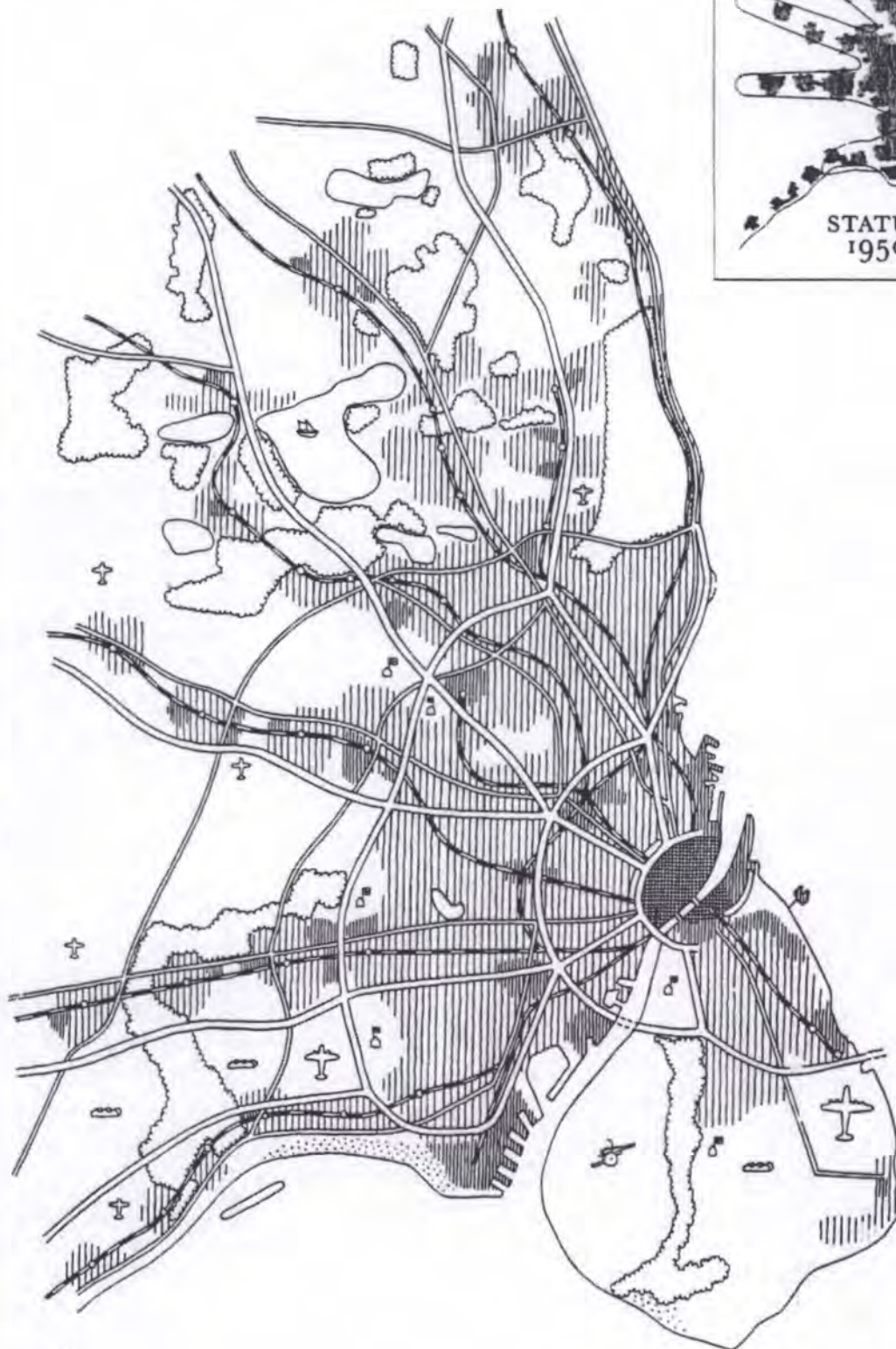
Men det “moralske” i funktionalismen satte også sit præg på mange andre byggerier fra 1945-1960, f.eks. i den perlerække af boligområder, der skød op i disse år. Lad mig blot nævne Kay Fiskers VOLDPARKEN, Eske Kristensens BREDALS-PARKEN, Palle Suensons NÆRUMVÆNGE og Hoff og Windinges SØNDERGÅRDSPARKEN. Kollektivtanken blev afprøvet i f.eks. HØJE SØBORG og i CARLSRO-bebyggelsen, og på den internationale arena fik den humane funktionalisme i dansk servering et storslået udtryk med Utzons projekt til operaen i Sydney. Konkurrencen herom vandt han nemlig allerede i 1957 og de “menneskelige” kæmpeskaller og bygningens former i øvrigt var fra begyndelsen indarbejdet i skitserne.

På planområdet ser jeg FINGERPLANEN af 1947 og GENERALPLANSKITSSEN af 1954 - og enkelte dispositions- og egnsplaner fra det øvrige land - som udtryk for de samme strømninger i funktionalismen. Ikke mindst er FINGERPLANEN et fornemt eksempel på de nuancerede metoder, man betjente sig af. Forslaget er gennemarbejdet på alle leder og kanter, herunder med analyser af alternative løsninger. Teksten er velskrevet, og den fortæller meget om datidens funktionalismetænkning på planområdet.

Konklusionerne, altså selve planen og dens indhold, fremtræder lige så overbevisende og - ja, harmonisk, som bebyggelsesplanen for Århus Universitet. I princippet har FINGERPLANEN den samme humane respekt for samspillet mellem bebyggelse og grønne områder, og dybest set er vel også ønskerne om at dæmpe, helst stoppe, byudviklingen i Nordsjælland forankret i de samme hensyn.

FINGERPLANENS grundlæggende ideer var enkle, de var lette at huske (og at diskutere) - og planens trafikstruktur og arealudlæg betød, at ønskerne hos næsten alle slags borgere og hos næsten alle slags erhvervsgrupper kunne imødekommes.

I 1950 blev der gjort status (med tilhørende udvalgsberetning) over Egnspanudvalgets arbejde siden 1945. Det er interessant læsning, blandt andet fordi man kommenterer flere "modeller" for hovedstadens udvikling. Som afslutning vises nedenstående langtidsplan eller principskitse, som enkelt og umiddelbart forståeligt udtrykker visionens indbold.



Det var en snusfornuftig og tillidvækkende plan, og dette indtryk formidles da også på en grafisk smuk måde i den langtidsskitse (fig.2), der blev brugt, da man i 1950 gjorde STATUS over de planlægningssspørgsmål, der var taget op i FINGERPLANEN. Alt ånder idyl med hyggelige propelfly, små drivhuse og kolonihaver med flag. Endda militæret tager sig fredeligt ud med legetøjsagtige kanoner bag grønne afskærmninger!

Den rationelle funktionalisme

Men hvis man dengang gik rundt og forestillede sig, at de humane holdninger bag FINGERPLANEN også betød betænkeligheder eller måske endda afstandstagen fra mere rationalistiske ideer om vækst, centralisering, stordrift, broer, motorveje og privatbilisme - ja, så tog man grundigt fejl.

FINGERPLANENs tekst lægger op til et bymønster, hvor hovedstaden - som det senere kom til at hedde - er nationens kraftcentrum, hvor København er at ligne med et lokomotiv, der kan trække landets øvrige byer opad i økonomisk, social og kulturel henseende, og hvor der altså ikke kan - eller ikke bør? - sættes på et mere afbalanceret bymønster på landsplan.

Det var derfor heller ikke tilfældigt, at denne vækstcenter-tænkning, kombineret med Det Store H-trafikstrukturen, første gang i efterkrigsårene fik sit konkrete udtryk i en plan, der var udarbejdet af de samme faglige kredse, der stod bag FINGERPLANEN (eller som var uddannet med planen som faglig ballast) - nemlig fra det Egnspansekretariat, der i 1960 fremlagde PRINCIPSKITSEN for byudviklingen i København, Frederiksborg og Roskilde amter.

Her blev der regnet med, at bybefolkningen i Danmark ville vokse med ialt to mio. indtil år 2000, og man antog, at halvdelen heraf (altså en mio.) måtte gå til hovedstadsområdet. I PRINCIPSKITSEN indgik FINGERPLANENs faste forbindelse til Sverige, og netop denne forbindelse tillægges i Skitsen stor betydning for erhvervs- og befolkningsudviklingen i landet som helhed.

Den samme overensstemmelse er der imellem FINGERPLANEN og 1960ernes projekter om et motorvejsanlæg langs Søerne, og om et CITY PLAN VEST med store trafikmaskiner, enorme parkeringsanlæg og voldsomme indgreb i den eksisterende bebyggelse på Vesterbro.

Tilsvarende holdninger kom hurtigt til at præge provinsbyernes planer. I dispositionsplanerne for Nakskov, Aabenraa og Holstebro blev der i begyndelsen af 60'erne anvist vejprincipper, så personbilerne kunne komme helt ind i bykernen for at parkere og handle. Mange købstæder fik særlige centerplaner med p-pladser i tusindtal (indtil 5.000 i de mest ekstreme tilfælde), og i Randers blev den ældste del af byen ryddet ved hjælp af saneringspenge, så der blev plads til vejudvidelser og en ny rutebilstation!

Omdannelsen af de centrale byområder blev i høj grad dikteret af væksten i biltrafikken, og med den øgede mobilitet blev det endvidere muligt at sprede byudviklingen, dels til forstæderne og dels til landsbyerne i oplandet.

Parcelhusbyggeriet udgjorde i den store byvækstperiode 1960-75 omkring halvdelen af de boliger, der blev opført i hele landet, men i de store byer var det særligt det industrialiserede etagehusbyggeri, der kom til at præge både planlægningen og den konkrete bybygning.

Industrialiseringen begyndte beskedent i 50erne med f.eks. Bellahøj og Milestedet i hovedstaden og med Langenæs-bebyggelsen i Århus, men fra omkring 1960 begyndte det at gå stærkt og det skyldtes ikke mindst et særligt Montagecirkulære af marts 1960. Det garanterede nemlig et industrialiseret byggeri på mindst 7.500 boliger over fire år, og kvoten blev fordelt imellem de senere så omdiskuterede bebyggelser i Ballerupplanen, Sønderjyllandsplanen, Høje Gladsaxe og Alberts-lund Syd. Senere gik montagebyggeriet sin sejrsgang over hele landet, og udover boligblokke omfattede det også store mængder erhvervsbyggeri og bygninger til offentlige formål.

For hovedstadsområdet blev Montagecirkulæret så at sige udvidet med den særlige Køge Bugt-lov,

der blev vedtaget i 1961, og som med sin anvendelse dannede grundlag for planlægningen i hele Køge Bugt-fingeren. Fingeren blev opdelt i 10 byenheder med hver deres stationstilknytning, og der blev alt i alt regnet med et nybyggeri til 150.000 mennesker. Heri indgik mange parcel- og rækkehuse (delvis opført af selvbyggere), men det var især de store montagebyggerier som Brøndby Strand (1964-67), Avedøre Stationsby (1963-ca.70) og Ishøjplanen (1970-74), der kom til at præge Danmarks hidtil største bybygningseksperiment.

Det var også med Køge Bugt-planlægningen, at den rationelle funktionalisme i en periode kom allerklarest til udtryk. Der blev arbejdet håndfast med zonedelinger og byggeområder, man forsøgte i stor stil at adskille de kørende og gående (de stærke og de svage trafikanter), der blev planlagt for friarealer af enhver art, og man prøvede at standardisere med hensyn til f.eks. skoleoplande, centerstørrelser, sportsanlæg og legepladser.

Disse rationalistiske arbejdsmetoder blev efterhånden afprøvet mange steder landet over og som vejleder, samordner og indpisker optrådte staben hos Den Kommitterede i Byplansager - i et tæt samarbejde med Dansk Byplanlaboratorium og delvis med tidsskriftet BYPLAN. Selv bidrog jeg en del til belysning af dispositionsplanarbejdet, bl.a. på kurser og konferencer, i et særnummer af BYPLAN fra 1960, og med en VEJLEDNING, som udkom på SBI i 1966. (Den gjorde - i parentes bemærket - uden tvivl nytte ude i kommunerne og hos byplankonsulenterne. Men samtidig medførte vejledningen en standardisering af arbejdsgangen og af planernes indhold, som jeg i dag tvivler på værdien af. Den bidrog for meget til en kommunal gennemsnitstænkning, og for lidt til kreativitet, forskellighed og lokal opfindsomhed).

Protester, borgerdeltagelse og nye -ismer

Montagebyggeriet og de ensformige byplaner blev efterhånden udsat for hård kritik, og det var i øvrigt en kritik, der begyndte tidligt.

F.eks. sagde Poul Erik Skriver allerede i 1961 i ARKITEKTEN om Milestedet, at "...boligområdet må stort set karakteriseres som værende i opposition til mennesket og især barnet...". I midten af

60erne kritiserede Jan Gehl og andre skarpt Høje Gladsaxe-bebyggelsen, især for stedets oplevelsesfattige nærmiljø. Også debatten fra dengang om de boligorienterede contra de erhvervsorienterede centerplaner (f.eks. Nyborg-contra Helstebroplanen) ser jeg som et led i den selvransagelse, der kulminerede i begyndelsen af 70erne.

I disse år blev kritikken af betonbyggeriet massiv, og den fik både folkelig opmærksomhed og politisk tilslutning. Det samme skete på sanerings- og byfornyelsesområdet, hvor beboergrupper i mange provinsbyer og i København var aktive i debatten. F.eks. satte Røde Rose-aktiviteterne deres præg på Ydre Nørrebro, og byfornyelsesemnet blev taget op i undervisningen og i mange forsknings- og udredningsopgaver.

Samtidig blev der sat store spørgsmålstejn ved den fremherskende tro på, at centralisering, stor-drift, øget bilisme og fort-sat økonomisk-materiel vækst er en forudsætning for velfærdssamfundets overlevelse, og over en ganske bred front blev der arbejdet med alternativer til den hidtidige samfunds- og planlægningsorden.

De nye holdninger smittede desværre ikke af på hovedstadsregionens planlægning. Tværtimod udsendte man i begyndelsen af 70erne nogle regionplanskitser, der var baseret på traditionelle og helt urealistiske vækstdrømme, og som da også i senere planrunder led skibbrud - med deraf følgende demontering af den overordnede planlægning i regionen.

Men mange andre steder i landet skete der noget nyt og anderledes, f.eks. da amtskommunerne i midten af årtiet udsendte de alternative regionplanskitser til debat, og da det faktisk lykkedes at engagere mange borgere i en seriøs diskussion om både lokale og nationale planlægningssspørgsmål. Det er en folkeoplysningsperiode i nyere, dansk historie, som næsten er glemt. Men vil man havde den genoplivet, kan det anbefales at bladde i de mange rapporter fra dengang, som Byplanlaboratoriet har stående.

Fra midten af 70'erne blev aktiviteterne kraftigt understøttet af planlovreformens nye bestemmelser om offentlighed og borgerdeltagelse i planprocessen, og der blev over en forholdsvis kort årrække udviklet miljøer, som anviste nye veje på både bygge- og byplanområdet. Som et markant eksempel kunne nævnes den offensiv til fordel for det tætte, men lave byggeri, som SBI gik i spidsen for, og som ideologisk nåede et højdepunkt med en offentlig idé-konkurrence i 1971.

Der var 90 besvarelser (hvoraf de fleste senere udkom i bog-form), og 1. præmien gik til den tegnestue, som senere blev kendt under navnet Vandkunsten. De ønskede decentralisering og integration i byområderne, og igennem et system af småsamfund mente Vandkunsten, at man kunne sikre nogle værdifulde, lokale fællesskaber, et bymæssigt miljø og en nær kontakt med naturen.

Samme tegnestue fik også 1. præmie i en konkurrence i 1975 om Nordjyllands fremtid. Her foreslog de bl.a. en forvaltningsmodel, hvor amtsleddet forsvandt og hvor det nationale system bestod af een stat, ca. 65 oplandskommuner og ca. 3.000 lokalsamfund. Alt med det formål at støtte de små enheder og at fremme den lokale selvbestemmelse.

I takt med den rationalistiske planlægnings nedtur blev der skabt rum for nye planideologiske strømninger - for nye ismer til afløsning af den efterhånden hårdt medtagne funktionalisme.

Der var adskillige bud på den helt "rigtige" -isme, og tydeligst fremstod i den ene ende af spekteret postmodernismen og i den anden ende neorationalismen. Det er to -ismer med vidt forskellige grundholdninger til metodespørgsmål og planindhold.

De postmoderne ønsker, at vi skal tage afsked med "de store fortællinger", herunder den overordnede og sammenfattende planlægning. De fremtidige systemer i samfundet og i planlægningen skal være (er NØDT til at være) åbne og rodede - i stedet for lukkede og velordnede. Det skal være legalt i bybygningen at kombinere alle historiske tendenser, og der skal

være adgang til eksperimenter på alle områder i menneskenes modsætningsfyldte liv. Samfundets udvikling kan ifølge postmodernismen hverken forudses eller styres ved anvendelse af de klassiske metoder.

Hos neorationalisterne mener man tværtimod, at der igennem planlægningen skal ske en genrejsning af den bybygning, som er gået i opløsning under funktionalismen. I form af arketyperiske elementer (tårne, byporte, søjlegange mv.) og på grundlag af præcist opbyggede gaderum skal byen gengives sin "sociale identitet", og man skal derved yderligere sikre sig en forbindelse tilbage i byens historie. Hjælpebidderne er ikke mindst at finde i de nye teknologier, specielt informationsteknologierne. Derimod har neorationalisterne ikke meget til overs for alternativer, borgerinddragelse og åben debat.

Jacob Blegvad og Claus Bonderups Høje Tåstrup-bebyggelse, der efter en konkurrence i 1978 blev opført i midten af 80'erne, er det hidtil mest ambitiøse forsøg herhjemme på at realisere neorationalismens ideer.

Men ingen af de nye -ismer er blevet dominerende i dansk arkitektur og byplanlægning - og slet ikke i løbet af 90'erne. Medmindre man da mener, at den bølge af usammenhængende stor-skala-byggeri, der er væltet ind over specielt hovedstaden, er et udtryk for postmodernisme i bybygningen.

Forsøg på forklaringer

Det vender jeg tilbage til i min afslutning, men først vil jeg give mine bud på, HVORFOR vi igennem den beskrevne periode på rundt regnet 3x15 år, har oplevet så forholdsvis store ændringer og udsving i bybygningen og i den fysiske planlægning.

Jeg ved, at jeg forenkler, men som et holdepunkt for analyserne vil jeg bruge kurven (fig.3) over antallet af fuldførte boliger herhjemme i perioden fra ca. 1930 til ca. 1990. Med skravering er vist krigsårene, og de lodrette, kraftige linier markerer årene omkring 1960, 1975 og 1990, for det er netop omkring disse "omstillingsår", at

planlægningen og byggeriet skifter udtryk - og at nye måder at tænke på, NYE IDEOLOGIER OG NYE METODER, slår igennem på bygge- og anlægsområdet.

Der er selvfølgelig overlapninger, mellemløsninger og undtagelser, og man kan godt finde eksempler, der ikke passer med hovedlinierne i min fremstilling. Men i det væsentlige forholder det sig sådan, at den humane funktionalisme udfolder sig i de første ca. 15 efterkrigsår, hvor den årlige boligproduktion ligger på gennemsnitlig ca. 20.000, og hvor byggeriets parter har ordentlig tid til materialevalg, arkitektonisk bearbejdning og bebyggelsesplanlægning. Den rationelle funktionalisme har sin store blomstringstid fra 1960 til 1975, hvor byggeaktiviteten eksploderer, og hvor vi i begyndelsen af 70'erne fuldfører godt 50.000 boliger om året. Efter den såkaldte oliekrise og med fald i beskæftigelsen bliver årene fra 1975-90 en periode, hvor bygge- og anlægsaktiviteterne falder, men hvor der samtidig er råd og vilje til borgerdeltagelse og debat - og til forsøg med nye -ismer i byggeriet og i planlægningen.

For at sige det mere direkte og måske mere provokerende, så er det min opfattelse, at vore ideologier og metoder sort set afspejler den økonomisk-materielle verden omkring os (her altså boligproduktionens omfang), og at vore eventuelle forestillinger om at agere på sociale og såkaldt menneskelige præmisser kan udfolde sig i stabile tider, men at de ikke er ret meget værd, når de kommer i strid med de barske realiteter i den markedsbestemte samfundsudvikling. Ideologier og metoder formes for det meste, så de passer til den politiske magt i samfundet.

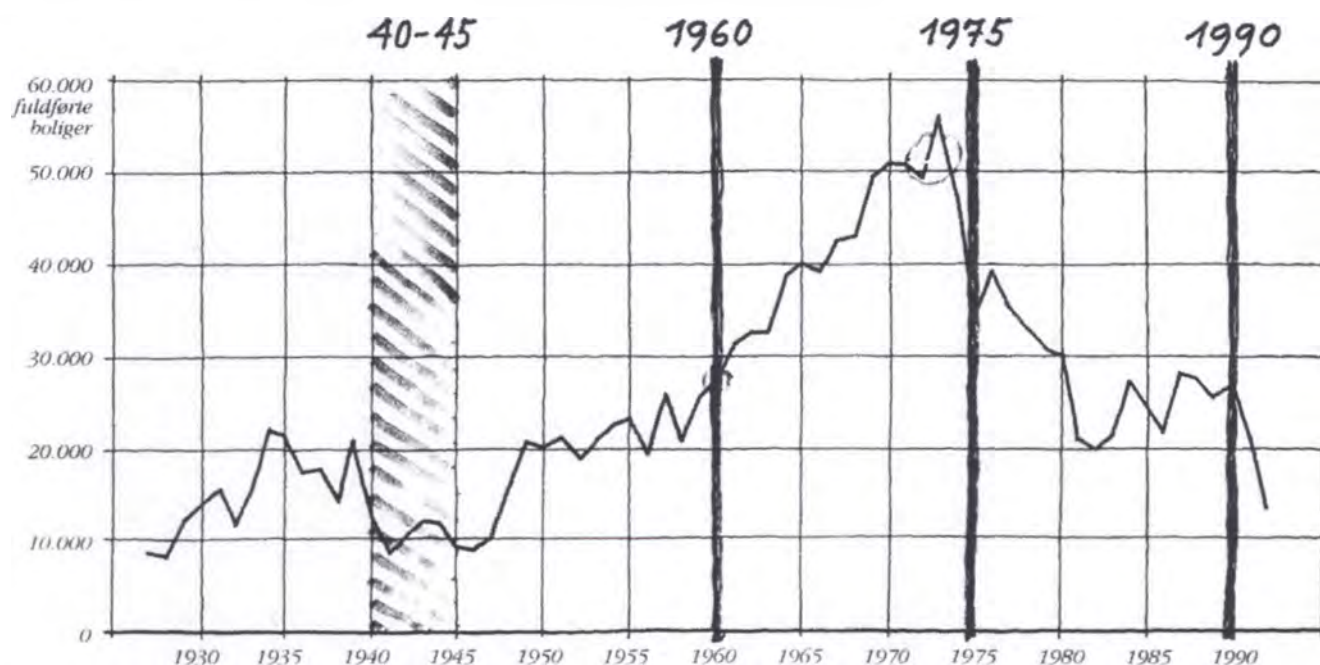
Hermed vil jeg IKKE give udtryk for en banal, kapitallogisk betragtning, hvorefter den kulturelle overbygning på deterministisk måde er bastet og bundet til samfundets materielle basis. Tværtimod mener jeg, at ideologier og metoder kan bruges i den faglige og politiske kamp, og at de endda under særlige omstændigheder kan ændre den udviklingsretning, som ellers er indbygget i samfundets strukturer.

Men en afgørende forudsætning herfor er, at fagfolkene har holdninger, som tilsiger et brud med den eksisterende planlægnings værdigrundlag, og sådanne holdninger var efter min mening ikke til stede hos de toneangivende planlæggere og arkitekter, da f.eks. den humane funktionalisme omkring 1960 bukkede under for de nye materielle betingelser i bygge- og anlægsverdenen. Mange af de toneangivende var nemlig dengang kommunister eller af stærk kommunistisk overservans, og derfor var mange venstreorienterede (incl. mig selv som DKP-medlem i nogle år i 50'erne) tilhængere af en industrialiserings- og vækstfilosofi. Vi mente nemlig dengang, at en forbedring af samfundets materielle basis var den produktivkraft-bestemte forudsætning for, at de sociale, kulturelle og kunstneriske sektorer (overbygningen) kunne udvikles.

Der var godt nok i arkitekt- og planlæggerkredse visse betænkkeligheder ved det industrialiserede byggeri, herunder ved Montagecirkulæret af 1960. Det samme var tilfældet med f.eks. ideerne om totalsaneringer, men tvivlen fandt ikke fodfæste af betydning på venstrefløj. FINGERPLANENs faglige frontfigur, Peter Bredsdorff, var i adskillige år tilhænger af totalsaneringer for hele Indre Nørrebro, og vækstcenterfilosofien var en ledestjerne i flere af de lands- og regionplanudspil, han var med til at udarbejde. I Vesterbros Boligaktion ønskede vi i begyndelsen af 50'erne omfattende nedrivninger og mere nybyggeri, og det samme efterlyste arkitekt Ole Buhl for hele middelalderbyen.

Da faren for ensartethed i fremtidens standardiserede byggeri blev diskuteret i tidsskriftet Arkitekten (så tidligt som i 1946), sagde arkitekt Mogens Voltelen bl.a.: "Det er måske i den forbindelse værd at tænke på, at alfabetet har 28 bogstaver, og ved hjælp af disse 28 standardiserede elementer er hele verdenslitteraturen opbygget". En meningsfælle var arkitekt Børge Kjær, der var hovedpersonen i de industrialiserede byggerier, som gennemførtes med Sydjyllandspanen

Sammen med mange andre planlæggere og arkitekter hørte de her nævnte personer til på den yderste venstrefløj, der spillede en stor rolle i de



første efterkrigsår (ikke mindst på grund af deltagelse i modstandskampen), og hvis sociale engagement var både ægte og betydningsfuldt. Men venstrefløjen fejlvurderede desværre centraliseringens og industrialiseringens samfundsmæssige følgevirkninger. I en tro på stordriftens nødvendighed og på industrialiseringens muligheder for kreativitet reagerede vi for langsomt og for sløvt på de negative udslag, der viste sig på de æstetiske, miljømæssige og sociale områder.

Planlægning efter mahognibordsmetoden

De omstillinger, der slog igennem ca. 15 år senere, altså i midten af 70'erne, var af en anden karakter og havde andre årsager. Men grundlæggende var det igen de økonomiske og teknologiske kræfter, der var udslagsgivende, og som skabte ideologier og metoder, der passede til systemets ønsker om at modgå AL DEN PLANLÆGNING (1983), om at gøre det hele ENKELT OG EFFEKTIVT (1983) og om at planlægge på en mere erhvervsvenlig måde end hidtil.

Principielt det samme var for mig at se tilfældet med den omstilling, der skete omkring 1990, og som nu begynder at vise sig i nybyggeriet og i den praktiske byplanlægning.

For det første er der gode internationale konjunkturer og den danske økonomi har haft fremgang, bl.a. på grund af vores meget stabile renteniveau. Økonomisk stærke selskaber og interesseorganisationer har investeret i nybyggeri, først og fremmest til erhvervsformål, og siden begyndelsen af 90'erne er der fra det offentlige side pumpet milliarder af kroner ind i nye anlægsarbejder - specielt i København.

Det skyldes, at et pænt flertal i Folketinget har villet understøtte hovedstaden, så den kan blive et Nordens Kraftcentrum, og så den derved samtidig kan fungere som lokomotiv for det øvrige Danmark. Hvad der er godt for København er godt for hele landet, siges det. I hvert fald er det ikke længere "den jyske mafia", der skal køre med lammene og udsulte hovedstaden. I et friere Europa vil konkurrencen mellem nationalstaterne blive afløst af en konkurrence mellem byregionerne. I denne kappestrid deltager Danmark kun med Københavnsregionen, og derfor gælder det om, mener man, at hovedstaden er i stærk vækst, og at den også på andre måder er attraktiv og som en magnet kan trække opfindsomhed og arbejdspladser til området.

For det andet har man fra politisk side ønsket at videreudvikle den privatiseringstrend, der satte ind i 1980'erne, og som forstærkes ved at

“selskabsføre” Danmark. Ikke mindst på transportområdet (DSB, Metroen, broerne, lufthavnen, Scandlines, Combus mv.) har politikerne ønsket, at virksomhederne skal “resultatorienteres” - hvilket i praksis betyder, at de skal styres efter forretningsmæssige principper.

Et vigtigt led i denne nyorientering har været, at de største anlægsarbejder og byggerier besluttet igennem særlovgivning, og at håndteringen af projekterne overlades til de meget lukkede statslige og kommunale selskaber. Deres bestyrelsesmedlemmer hentes fra erhvervslivets top, fra fagbevægelsens ledelse, blandt bosserne hos de implicerede forligspartier og fra de øverste lag i centraladministrationen. De bliver allesammen håndplukket, og det sker efter udviklede og uigennemsigtige procedurer.

Det er svært eller umuligt at få kendskab til de rapporter og analyser, som selskaberne udarbejder, og som danner grundlag for afgørelser af stor betydning - eksempelvis for kommuneplanlægningen i København. Det skyldes især, at selskaberne (med enkelte undtagelser) IKKE er omfattet af bestemmelserne i Offentlighedsloven, der ellers normalt kan give både de direkte “projektberørte” og alle andre borgere mulighed for akt-indsigt. Og for at det ikke skal være løgn er endvidere Forvaltningsloven og Lov om ombudsmanden sat ud af kraft over for selskaberne.

Alt i alt har de store selskabers indtog på bygge- og anlægsområdet for det tredje betydet, at offentlighed og borgerdeltagelse i planlægningen er en by i Rusland, at de nødvendige offentlige høringer er blevet til rituelle afvaskninger, at de afgørende beslutninger træffes bag nedrullede gardiner og at hovedstadens fremtid på mange måder afgøres i et lukket kredsløb, hvor Staten, Københavns Kommune, pengetankene og betonkanonernes bagmænd er enerådende aktører. Processen kompliceres yderligere af, at udenlandske interesser er magtfulde medspillere, og at byggemetoder, materialer og arkitektur i høj grad påvirkes af den omsiggribende internationalisering. De ensformige bygninger ligner til forveksling dem, der opføres i Paris, Rom og Berlin, og ingen kan se, om de er til f.eks. kommercielle eller

offentlige formål. Det er et byggeri og en planlægning, der foregår efter mahognibordsmetoden, og som eksponerer de banale visioner i magtens indercirkler.

De konkrete resultater heraf kan først og fremmest studeres langs havnefronten i København - og specielt syd for Langebro og i Fisketorvsområdet. Den ene kæmpeblok skyder op ved siden af den anden, bebyggelsesprocenterne er foruroligende høje, trafiklarmen er uudholdelig, og der er ikke nogen arkitektonisk sammenhæng i bybygningen.

Det er nok for tidligt at sætte etikette på de ideologier og arbejdsformer, der i dag dominerer byernes omdannelse. Jeg ved også godt, at billedet i sin helhed har mange nuancer, bl.a. fordi en del kommuner loyalt prøver at arbejde efter både ånd og bogstav i planlovgivningen. På byfornyelsesområdet og i Agenda-arbejdet sker der sikkert noget løfterigt. Men alligevel er det tydeligt, at byplanlægningen i stigende grad foregår på det frie markedes præmisser, at økonomi og teknologi har en overvældende indflydelse på de endelige produkter, og at principperne om alternativer, borgerdeltagelse og debat mange steder reelt er sat ud af kraft.

Er der egentlig grund til at beklage sig?

Det er efter mine begreber sørgeligt, men man kunne selvfølgelig spørge, om det overrasker mig og om der egentlig er grund til at brokke sig.

Overrasket er jeg ikke, for jeg har i mange år ment og skrevet, at den økonomiske og fysiske planlægning i sine hovedtræk er udtryk for magthavernes ønsker, og at der ikke igennem planlægningen kan gennemføres ret meget, som er i strid med et eller andet flertal i vore politiske forsamlinger. Jeg plejer at ADVARE imod, at planlægningen normalt befinder sig på herskersiden i samfundet - men samtidig OPFORDERER jeg til, at vi netop igennem planlægningens bestemmelser om åbenhed, offentlighed og debat prøver at vurdere de eksisterende forhold og forsøger at afklare nye mål for samfundets udvikling - både på det lokale niveau og i nationale sammenhænge.

Denne dobbelthed er desværre på vej ud af dansk byplanlægning, og det er hovedårsagen til, at jeg brokker mig. Jeg er ikke utilfreds med, at der bliver truffet beslutninger, som jeg kunne ønske anderledes. Men det harmer mig, at det foregår på en udemokratisk måde, og at man ikke overholder de udmærkede procesregler, der er indskrevet i den danske planlovgivning, og som vi har arbejdet med igennem ca. 25 år.

I de seneste år har jeg derfor flere gange peget på INDSATSOMRÅDER, hvor der umiddelbart kunne gøres noget for at forbedre planlægningsarbejdet, og hvor forbedringerne vel at mærke ikke forudsætter en revolution eller andre radikale ændringer i samfundet for at blive til virkelighed. Her vil jeg som afslutning blot nævne TRE af mine forslag:

For det første mener jeg, at alle store projekter på bybygningsområdet skal underkastes i princippet de samme bestemmelser om offentlighed, borgerdeltagelse og debat, som siden midten af 70'erne har været gældende i byplanlægningen, og som jo er fastholdt i den nugældende planlægningslov.

I stedet for at manipulere - og i givet fald tromle - planerne igennem bør de planlæggende myndigheder og selskaber for det andet sørge for, at projekterne bliver grundigt belyst igennem en debat om alternativer - INDEN de afgørende beslutninger bliver truffet. Det er et grundsynspunkt, der i sin tid var bærende for planlovreformen, og som havde den klare begrundelse, at et projektforslag, "der opfattes positivt af én befolkningsgruppe, kan opfattes negativt af andre dele af befolkningen", som det hed i en af datidens vejledninger.

En debat om alternativer kan skabe større åbenhed i planlægningen og mere ansvarlighed i beslutningerne. Og den kan først og fremmest forhindre, at vi énsidigt koloniserer fremtiden på magthavernes egne og meget snævre præmisser.

For det tredje mener jeg, at Folketinget snarest må sætte ind på at demokratisere den flora af selskaber, der er blevet dannet i løbet af 90'erne. Jeg kan godt høre, at det klinger af virkestrang,

opfindsomhed og moderne metoder, når direktører, professorer og tidligere departementschefer bliver sat sammen i en bestyrelse, der ikke er tyngt af det offentliges forvaltningstraditioner.

Men de udvalgte administrerer altså projekter, der har stor betydning for mange menneskers hverdag, og da vi løbende præsenteres for nye selskabsfadæser er der al mulig grund til at efterlyse reformer. I deres nuværende form er flere af de offentlige selskaber politisk-bureaukratiske misfostre, som ikke hører hjemme på vore breddegrader.

Selskabsformen bør derfor snarest sættes under debat. På længere sigt må der opbygges organisationer, der er åbne, og hvor gængse, demokratiske principper er gældende. På kort sigt bør Folketinget beslutte, at selskaberne skal være undergivet bestemmelserne i Planlovgivningen, Offentlighedsloven, Forvaltningsloven og Ombudsmandsloven.

Det vil være godt for planlægningen, for vore metoder, for folkestyret - og for os allesammen.

PS. Jeg har selvfølgelig været nødt til at forenkle og at generalisere, når godt 50 års byggeri og byplanlægning skal omtales i en forholdsvis kort tekst. Herunder har jeg måttet udelade eksempler, som kunne nuancere fremstillingen og gøre den mere fyldestgørende. For uddybninger og præciseringer (og for dokumentation af det anførte) henvises til bl.a.:

Arne Gaardmand: PLAN OG METODE, Arkitektens Forlag, 1991

Arne Gaardmand: DANSK BYPLANLÆGNING 1938-1992, Arkitektens Forlag, 1993

Erik Nygaard: TAG OVER HOVEDET, Arkitektens Forlag, 1984

Erik Nygaard: ARKITEKTUR I EN FORVIRRET TID, Christian Ejlers' Forlag, 1995

ARKITEKTEN, nr. 8, 1980

ARKITEKTUR DK, nr. 1-2, 1985



*Arne Gaardmand, fødd 19.2.1926.
Arkitekt 1959 fra Kunstakademiets Arkitektskole. Ansat i
Planstyrelsen og dens forgængere 1953-1992, afdelingsarkitekt
1962 og senere kontorchef. Omfattende undervisnings- og
forelæsningsvirksomhed gennem årene. Ansat som lærer på
Arkitektskolen i København i flere perioder. gæsteprofessor ved
Arkitektskolen i Aarhus 1975 og 1995 adjungeret professor ved AUC*

DEBAT efter Arne Gaardmands indlæg

Nils Ole Lund:

I store træk var man jo enig med dig, selvom det til sidst næsten blev en valgtale og der kunne man jo have haft lyst til at se, hvad ideologien egentlig er bag det der. Altså når man læser ideologi ind i historien - som gammel marxist, så ved du jo, at det er falsk bevidsthed. Og da undrer det mig lidt, at du læser simpelthen Fisker, at du ikke ser bag om Fisker, at du tager det han siger for pålydende. Han var jo altså absolut ikke funktionalist. Da jeg interviewede Eske Kristensen et stykke tid før han døde, så sagde han: Fisker har aldrig nogensinde interesseret sig for planer, han interesserede sig kun for hvordan vinduerne sad i en facade, han var æstiker. Så når du læser ham, så må du ikke tage ham sådan, prøv at gå bagom, for det er jo sådan, som vi hørte Kirsten Andersen sige, at først tegner man og så finder man på begrundelser, ikke? Og det er jo typisk både for arkitekter og for byplanlæggere, at begrundelserne er legitimering af noget, for så kan man spekulere på, hvor er det kommet fra, fx stjerneplanerne af Kaufmann. Jeg husker jo også Kaufmann som fantastisk, alle hans syv faser-modellen. Vi diskuterede i timevis, hvorvidt der var fem faser eller syv faser og dens slags ting. Men da han kom med stjernemodellen, så var det jo en innovationsteori, som man sagtens kan finde ud af, hvor kommer fra. Og som i mange år fx var styrende for at danske arkitekter i København rejste til Berlin for at finde ud af, hvad der var det sidste og det var heller ikke det funktionelle, det var det æstetiske. Så derfor, når du snakker om funktionalismen, så må du også nuancere det gevaldigt, fordi det de så dernede var ikke det sociale budskab. C.F. Møller og Fisker og Edvard Thomsen, de så kun det horisontale og da de styrtede hjem, så tegnede Fisker altså Vodroffsvej og lykkedes altså med at få facaderne ændret, men ikke planen. Planerne var stadig de klassiske med værelser ensuite, men facaderne blev rettet. Og Edvard Thomsen lavede hus på Christianshavn, det såkaldte "lagkagehus." Og i Århus rejste man på tilsvarende vis, ikke til Berlin, men til København og hvis man går til Ringkøbing, så rejste de der til Århus, hvis det overhovedet nogensinde kom til Ringkøbing. Det var altså en innovationsmodel for hvordan i det

hele taget kulturpåvirkninger foregik, vel at mærke hvis man læser ideologi hos Kaufmann. Men er det funktionalisme, det er da højst tvivlsomt. I det hele taget tillægger man let funktionalismen for meget indflydelse, fordi tankerne i byplanlægningen om funktionsopdeling, de stammer mig bekendt fra Tyskland helt tilbage i forrige århundredes begyndelse, langt før funktionalismen. Det var jo et nødvendigt svar på forureningen af industrien og havde egentlig ikke noget med trediverne at gøre. Men ved at tillægge funktionalismen den betydning, så mener jeg du er politisk. Du går ind i, hvad ligger bagved, accepterer ikke det der siges, går bagom i en ideologikritik. Og hvis man også gør det ved efterkrigstiden, så mener jeg ikke, at man kan kalde efterkrigstiden for humanfunktionalisme. Jeg kan godt forstå, at du prøver at nuancere de forskellige perioder, men fx i Sverige, hvor funktionalismen havde en meget større betydning og blev en slags statsideologi, hvad den ikke gjorde i Danmark - altså du kender Staunings hus, han brød sig absolut ikke om at blive anbragt i funktionalismen og hans møbler havde intet med funktionalisme at gøre - mens altså i Sverige, så accepterede man den på en helt anden facon. Funktionalismen var en fragmenteret ting i trediverne i Danmark, men i efterkrigstiden opstod den berømte diskussion, hvor Ole Thomassen blev frygtelig vred, da Geiger sagde, at det var rent vrøvl, dette at dele byer op i naboskaber. Det har ikke noget med funktionalisme at gøre, det er ren og skær romantik. I den svenske debat siger Gotthard Johansson, at det er noget fantastisk romantisk sludder at tro, at fordi man deler byer op og planter nogle grantræer imellem dem, at så bliver folk demokrater. Det har da ikke noget med rationalisme at gøre eller med funktionalisme. Hvor det kommer fra, det kan man gå tilbage i utopisk tænkning omkring hvordan byplanlægningen har indflydelse på folks hverdag, men det har ikke noget med funktionalisme at gøre. Så jeg vil mene, at efterkrigstiden i virkeligheden skal nuanceres og ikke kaldes for en sen funktionalisme. Der var mange andre strømninger. På grund af krigen gik man bl.a. over

til engelsk bybygning, og her skal man ikke finde ideologierne i funktionalismen, de går helt tilbage til 1800-tallets utopier - drømmen om, at hvis man flytter folk ud på landet og anbringer husene med grønt omkring, så bliver de demokrater. Nu har du jo kun en halv time, og jeg er godt klar over at når man læser ting har man et enormt behov for at læse lidt ideologi ind i byplanlægningen. Når man sidder her som ikke byplanlægger og hører på jer, for I er jo allesammen Bredsdorffs elever og disciple, så er man jo næsten ved at græde, I sidder i den grad i fortiden og er næsten på grådens rand og taler om alle de ting de har gjort. Når man hører Kirsten Andersen, så er man jo næsten helt lammet over fortidens spøgelse, der hviler over jer.

Arne Gaardmand:

Det er godt at få Nils Ole Lund op og understrege nuancerne i det her. Mit problem er selvfølgelig, at jeg har to sider til at skrive og i øvrigt i det skrevne papir har jeg henvist til ikke mindre end to af dine skrivelser, netop om nuanceringen af funktionalismen: *Arkitekten nr. 8, 1990* og *Arkitektur fra 1985*, hvor man meget udmærket får nuancerne med og jeg har heller aldrig nogensinde sagt, at det er efter krigen, tværtimod, det er selvfølgelig skabt igennem mange, mange år, men noget karakteristisk for de perioder ville jeg godt provokere med den her fremlægning.

Nils Ole Lund:

Hvor kommer det fra, at byplanlæggere så gerne vil ordne, det har egentlig ikke noget med rationalitet at gøre, det er æstetik, det er derfor de tegner planerne først og så finder på begrundelser bagefter. Hvorfor er det, at byplanlæggere altid ser ting fra oven, fra luften, du ved de drømte om flyvemaskiner i tresserne. Der må ligge en eller anden dybtliggende bag - et ønske om orden.

Arne Gaardmand:

En trang til orden og sammenhæng i tingene, det tror jeg da er et overordnet ønske. Jeg vil lige sige med hensyn til Fisker, han var også meget, meget nuanceret og meget, meget uklar. Det har du brugt flere sider på at forklare i de her artikler, men jeg husker hans afskedsforelæsninger, som alene gik på nødvendigheden af byplanlægning og bybygning. Så at han ikke interesserede sig for

planlægning, det passer ikke og jeg har snakket utallige gange med ham.

Nils OleLund: Det var orden

Arne Gaardmand:

Ja ok, det var orden, men det er også det samme som byplanlægning, ja det mener jeg. Trangen til orden og sammenhæng, at det så kan nuanceres gennem postmodernisme og meget andet og er blevet det, det er noget andet. Og stjernebyskitsen - det interessante var, at Kaufmann blev inspireret til stjernebyskitsen af Myrdals teorier om den sociale spiral i amerikanske byer. Den overførte Kaufmann og skiftede sociale parametre ud med befolkningsparametre. Det skriver han faktisk i den der meget omtalte artikel i *Byplan* i 1959. Det var Alvar Myrdals sociale teorier, Kaufmann overførte på byplanlægningen. Det var vel godt nok inspirerende og et meget væsentlig indslag i debatten.

Poul Erik Skrivers:

Det er jo ikke tilfældigt at i de fleste vesteuropæiske lande var byplanlæggere venstreorienterede tilhængere af planøkonomiske teorier. Baggrunden for den moderne byplanlægning, som altså havde en social og en socialpolitisk baggrund var de nye politiske ideer fra slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet, hvor man opstillede nogle idealer eller nogle teorier, om at der var en stærk sammenhæng mellem menneskenes levevilkår og de fysiske rammer, at man kunne forbedre menneskers livsvilkår ved at forbedre de fysiske rammer. Og det mente man kunne ske ved hjælp af en central styret planlægning, både på det økonomiske og på det fysiske planlægningsområde. Der var altså en nær kontakt mellem - hvad skal man sige - de marxistiske, centralistiske planøkonomiske ideer og ideerne om fysisk planlægning. Og at tale om funktionalisme i den forbindelse er nok lidt vrøvl, fordi funktionalismen var en nordisk ide. Den internationale modernisme, som meget beskæftigede sig med de ydre forhold fik ikke mindst i Norden et indhold, som fik navnet funktionalisme. Og det rigtigt som Nils Ole siger, det var specielt i Sverige at man udviklede det til en praksis, fordi det svenske socialdemokrati og de svenske bygge- og boligbevægelser helt

accepterede denne internationale modernisme i den nordiske form. Men altså planlægningen, den fysiske planlægning havde som den udviklede sig i 1900-tallet helt klart en socialpolitisk og tildels en sociologisk baggrund. Man ville gennem fysisk planlægning forbedre menneskers livsvilkår og det var selvfølgelig noget der prægede tilgangen til byplanfaget, som især tiltrak folk, som var politisk bevidste på venstrefløj. Når man ser de store planer i Sverige, satellitbyerne omkring Stockholm, og i England, *new towns* og ikke mindst vores planer for byerne langs Køge Bugt, så er det helt klart, at der lå bag planlægningen et centralistisk syn på, at man gennem sådan en socialplanlægning af en bydel kunne skabe de maksimale livsvilkår for befolkningen. At det gik på en helt anden måde, kan enhver jo tage ud at se og det hænger ikke mindst sammen med, at både de planøkonomiske ideer på det økonomiske område og de centralistiske ideer på den fysiske planlægnings område ikke svarede til den økonomisk-politiske udvikling i disse lande. Liberalismen havde en langt stærkere indflydelse politisk end de sære planøkonomiske ideer. For når planlæggerne bestemte, at der i disse byer skulle være de og de sociale institutioner, der skulle være balance mellem boliger og arbejdssteder, der skulle være kulturelle institutioner, infrastruktur og kollektive trafikforbindelser - så blev det ikke gennemført tilnærmelsesvis i det omfang som planlæggerne troede og håbede, fordi det var helt andre kræfter der kom til at virke.

Arne Gaardmand:

Jeg har kun en bemærkning i fremstillingen her. Vi havde for-møder, hvor vi sagde, at vi skal gøre det konkret med eksempler. Og jeg har valgt at tage eksempler både fra bebyggelsesplan-området og fra byplanområdet. Og fra min studietid, da husker jeg tydeligt, at vi forbandt de to former for planlægning meget direkte, så når vi snakkede funktionalisme i husbyggeri og bebyggelsesplaner så gjaldt det altså også i byplaner og i egnsplaner. Vi betragtede uden forbehold, og det mener jeg også de pågældende selv gjorde, datidens planlæggere som funktionalister, det er da muligt med tysk og svensk påvirkning og meget andet men i opdragelsen på Arkitektskolen efter 2. verdenskrig under ledelse af Peter Bredsdorff og Ole Thomassen, da var de funktionalister - inklu-

sive Skriver. Det var en funktionalistisk tradition eller hvad man nu vil kalde det og moral og holdning man byggede på. Vi betragtede det sociale program som noget helt, helt afgørende og det var ikke så mærkeligt, for det fik vi at vide morgen, middag, aften og vi troede på det - vi kunne også godt selv finde på det - mere indviklet er det jo ikke.

Eric Petterson:

Det er kun et lille pip her ved årtusindskiftet, fordi jeg nu er blevet aktiv politisk planlægger, jeg er gået ind i kommunalpolitik for dog at realisere noget her på mine gamle dage. Og der må jeg sige, at jeg har fået en masse forklaringer. Der er altså i en kommunalbestyrelse behov for at der er grænser for vækst og der er grænser for overskuelighed. Man vil som politiker til enhver tid jage de helheder, som man kan overskue og på det punkt er der en samstemmighed helt tilbage til Aristoteles og andre om, at det er en politisk overskuelighed vi agter at have. Og med det forstår jeg som Aristoteles, hvor man i et nu kan overskue byen, ikke fysisk men mentalt kan overskue den. Og der hvor problemerne bryder løs planlægningsmæssigt, der er det kun nogle af os, der kan overskue det i et nu. Andre må følge trop, derfor har du dine maghogniskrivebordspolitikere, for de er åbenbart de udvalgte. Så jeg vil egentlig straks anbefale at vi sætter den historiske begyndelse indenfor planlægningen, nemlig ved allesammen at blive aktive politikere i mindre, overskuelige enheder i stedet for at jage en drøm, som kun er gengivet i tidsskrifter i bedste fald, anmeldt af Nils Ole og andre på et højere niveau. Virkeligheden er ganske anderledes kan jeg meddele og vi flytter os meget lidt ad gangen.

Ole Dybbroe:

Jeg tror, det forvirrer at begrænse diskussionen til byplanlægning, når vi taler om funktionalisme, for som det også er blevet klarlagt af de forskellige indlæg, så var funktionalisme et meget vidt begreb og det er typisk et som arkitekter kan skændes om og slås om i timevis uden egentlig at komme til nogen særlig form for klarhed. Jeg skal heller ikke prøve, men jeg vil lige gøre opmærksom på, at der er den store forskel på byplan- og så almindelige arkitekter, at byplanlægning beskæftiger sig med de sociale strukturer, med

samfundsplanlægning og der kommer en modsætning mellem de arkitekter, der arbejder for at tjene penge og der var Fisker jo et meget typisk eksempel. Når der brændte et hus, var han næsten ligeså slem som de arkitekter der tog ud og betragtede stedet som en byggeplads, men samtidig var han jo også Fisker, funktionalist. Men jeg vil gøre opmærksom på, at alle de drømme, som funktionalisterne havde fra Gropius m.fl. i Tyskland om det sociale i boligbyggeriet, blev først virkeliggjort - med skam at melde - med vores forfærdelige industrialiseringsplaner i 1950'erne og 1960'erne i Danmark. Altså den baggrund, som funktionalisterne havde, den sociale drøm, den blev først skabt i efterkrigstiden og der fik den så det udtryk i montageplanerne, som vi rettelig tager afstand fra. Så synes jeg lige, at man skal nævne, at den protest som også kom ind i arkitektkredse meget tidligt, blev startet af Johan Flor Jensen ved Nordisk Litteratur i Århus, som skrev "*Homo manipulatus*" og startede et debatmøde netop i Byplanforeningen og skabte meget stor diskussion i arkitektkredse. Jeg vil også gøre opmærksom på en ting, som jeg synes, man mangler at behandle og hvor Gaardmand - han må nødvendigvis komme med alle de anbefalinger han kommer med til sidst i foredraget, men de virker på mig utrolig verdensfjerne. Jeg vil pege på, at det problem, der virkelig melder sig idag, som vi ser det i praksis, hvad enten vi deltager som politikere eller som planlæggere, det er at lovgivningen og forvaltningen i dette land, som sikkert i mange andre lande - dens hovedbeskæftigelse er at gøre sig fri af alle de demokratiske regler og ting og sager som vi har fået indført fra byplanlæggerside i løbet af de 15-20 år, hvor byplanlægningen havde gyldne tider. Det drejer sig om at undgå - man laver selskabsdannelser som hindrer indsigt, man laver love - det kan I læse i Information idag, der er det første afsnit af det store forfærdelige Greulenmärchen om Vestamager, hvor Rehling skriver om, hvordan man vedtog ved Lov om Ørestaden, hvori der stod at alle tidligere fredningsforslag mv. hermed var ugyldige for Vestamager. Og det oplever vi i lokalpolitik, det drejer sig om, at man er nu kommet så langt med det, der startede med alternativer i regionplanen og byplanen, som er forsvundet, og nu har vi så fået en lokalplan, ved hvilken en kommunalbestyrelse, hvis den er vågen og har rigtige

vejledere og rådgivere, er i stand til at lukke alle huller for offentlighedens indgriben eller indflydelse på den pågældende plan, uanset om den er rationel, fornuftig eller demokratisk. Det er simpelthen sådan det foregår. Og det synes jeg vi bliver nødt til at beskæftige os med og derfor vil jeg foreslå - jeg er lidt ked af, at jeg ikke blev spurgt, hvordan det her møde skulle foregå, for jeg vil foreslå, at vi havde lidt byvandring til nogle huse på begge sider af denne mødesal ned til Arkitekternes Pensionskasses hus på denne side, hvor man vedtog, at man skulle have lokalplan og vedtog at man alligevel ikke behøvede en lokalplan og den indeholder en masse af de aspekter som vi i dag i byplanlægningen har at kæmpe med. Den historie er et Greulenmärchen af mindre format, men ligeså slem. Og så kunne vi jo gå hen og se på Henning Larsens byggeri ved Kalvebod Brygge, jeg synes det er flot, men det havde været nogle gode ting at diskutere på baggrund af. Og dermed vil jeg sige, at istedet for at snakke så meget om funktionalisme i byplanlægningen, så vil jeg i diskussionen af funktionalismen bruge betegnelse modernisme i tiden tilbage fra århundredeskiftet. Det er modernismen man skal følge, hvad var modernismen reaktion, funktionalismen som sådan er noget man hæfter på hist og pist men siger ikke noget.

Arne Gaardmand:

Men hvis mine anvisninger er verdensfjerne, og det tænker jeg tit på, at de er, hvad skal man så - skal man bare holde sin mund og sige, at sådan kører det altså. Hvis folk bliver enige om, at der er et problem i det her, så må man jo komme med nogle anbefalinger, så kan man komme med nogle andre end dem jeg kommer med, bare man kommer med noget - og hvor er i øvrigt Danske Arkitekters Landsforbund, Akademirådet, Foreningen af Byplanlæggere og Dansk Byplanlaboratorium henne. Så kunne der måske komme lidt gang i de verdensfjerne indvendinger. De sidder og gemmer sig og vil ikke være med i nogensomhelst fornuftig debat

PLANLÆGNING AF HOLSTEBRO

Perioden 1960-70

Arkitekt Jesper Harvest

1. Tiden.

Min tilknytning til Holstebro begynder i 1960. Efter afgang fra Arkitektskolen var jeg to år i civilforsvaret, og herefter på to måneders rejse i Italien. Fra 1. januar var jeg ansat i Institut for Butikcenterplanlægning, der senere blev til Institut for Center-Planlægning, ICP. Opgaven i Holstebro startede fordi kommunen manglede planlæggere. Stadsingeniøren havde i årene 1944 - 55 lavet et forslag til dispositionsplan. Det kom tilbage fra Boligministeriet i 1959 uden godkendelse, og med mange bemærkninger fra Den Kommitterede i Byplansager. Stadsingeniørens kontor havde det svært med planlægning. Der var afstemning i byrådet om Kirkestrædes bredde ved det nye posthus, kørebane med 6 eller 8 meters bredde, den blev vist 7 meter. Til registrering af kloakkerne blev hentet hjælp fra Dragonregimentet, som med minesøger kunne finde kloakdækslerne under gadernes asfalt. Byrådet besluttede sig til at revidere planen, og at hente konsulentbistand ude fra til arbejdet. Civilingeniør Anders Nyvig til trafikplanlægning og instituttet ved arkitekterne John Allpass og Jesper Harvest til arealbehov og bebyggelsesplanlægning.

Som konsulent for Holstebro tog man dengang lyntoget Vesterhavet fra Hovedbanegården kl. 07.20, ankomst Holstebro kl. 14.07. Turen gik over Ringkøbing med de fine gamle lyntog fra 1930'erne, om vinteren med opvarmning fra et kulfyr i gangen. Møde var så aftalt til kl. 14.15, og selvsagt måtte der overnattes. Det var på Hotel Schaumburg i et godt værelse i den nye fløj, der var tilbygget ind mod Enghaven. Overtjener Berthelsen vidste jo vi arbejdede for kommunen.

2. Bymidten.

I bymidten var der voksende trafik i begge retninger i hovedgaden Nørregade. Stadsingeniøren havde foreslået et gadegennembrud ved det gamle rådhus (ark. N.S. Nebelong) til en ny parkering i Enghaven. Nyvig skitserede

forbindelse af indfartsvejene til en fordelingsring uden om hovedgaden og Store Torv. Den første skitse var til en meget snæver ring. Vejdirektoratet, som havde stor indflydelse på planlægningen gennem tilskud fra Vejfonden, foretrak kort afstand fra veje og parkering til målene i bymidten. Efter cirkulære fra direktoratet i 1960 skulle der laves en 20-årig vejdispositionsplan. Med udgangspunkt i opland (H. Hintz' metode i skrift fra D.B. 1935) og befolkningsudvikling regnede vi på arealbehov til detailhandel, kontorer og offentlige institutioner. Til registrering af bygningernes anvendelse antoges en arkitekt-studerende, Ole Svensson, som i sommerperioden 1960 udførte en af de første fuldstændige etagearealundersøgelser. Arealbehovene kunne slet ikke være inden for en snæver ring. Målet var at 'bymidten skulle rumme alle nødvendige funktioner og blive så velfungerende som muligt'. Jeg skitserede en ring længere ude, som også tog Sønderland med, som var et nedslidt område med byens dårligste boliger, fragtcntral, jernstøberi og tømmerhandel.

I den første plan fra 1962 omkransedes et areal på 30 ha., planen blev senere revideret to gange for bedre indpasning af vejene. I den endelige plan omkranses ca. 50 ha., idet linieføringerne blev udvidet mod syd og vest. Der udlagdes areal til offentlige formål vest for kirken, hvor der nu er rådhus og bibliotek.

Samarbejdet med kommunen omfattede også rådgivning om bygningsplacering og udformning. Storåen blev frilagt og der kom offentlig stiforbindelse langs sydsiden. Tidligere var åen tænkt overdækket til parkering. Holstebrohallen blev flyttet for at få bedre plads langs åen, og på den modsatte side af Sønderlandsgade blev planen for et boligbyggeri ændret, så der åbnedes til det grønne område og stien langs åen. Samarbejdet med kommunaldirektør Jens Johansen og den nye stadsingeniør Sven Bünger, var godt. Holstebro

fik Byplanlaboratoriets borgmesterstang i 1967 for byplanarbejdet.

3. Kultur og uddannelse.

Den kommunale planlægning omfattede også kulturpolitik. Det startede med Holstebrohallen med tilhørende teater og teaterforening. For anlæg af ringgaden købte kommunen Færch's villa på Sønderland. Efter ombygning og udvidelse (ark. Hanne Kjærholm) blev den til Holstebro Kunstmuseum. (Færch's tobaksfabrik beskæftigede i 1960 60% af de ansatte i byens industri, men lukkede midt i årtiet). I samarbejde med Statens Kunstfond gennemførtes udsmykningsopgaver i gågaderne, bl.a. skulpturmure af Helge Bertram i Nørregade. Der var stor enighed i byrådet og byen om udviklingen.

Da vi blev antaget var det borgmester Bjerre fra Venstre, formand for byplanudvalget var redaktør Givskov Christensen, Holstebro Dagblad. Fra 1962 var borgmesteren Kaj K. Nielsen fra Socialdemokratiet. Med tilskud fra Ny Carlsberg-fondet købtes Giacometti's skulptur 'Kvinde på kærre' for 210.000 kr. Borgmesteren var i 1965 bekymret for genvalget, hvis købet og især prisen kom frem inden valget. Det blev afsløret af Holstebro Dagblad, skulpturen måtte frem, og Kaj K. blev genvalgt med stort stemmetal. En vigtig opgave var uddannelsesmulighederne i byen. Kommunaldirektøren arbejdede længe ihærdigt for at få Undervisningsministeriets godkendelse af et kommunalt gymnasium. Uden et gymnasium var det svært at få højtuddannede til at flytte til byen. Det lykkede at få oprettet Holstebro Gymnasium, som der byggedes til i et uddannelses-område i Døesvej-området, hvor der også opførtes svømmehal (begge ved ark. Skaarup og Jespersen), ny Teknisk Skole og Handelsskole, som blev centralskoler og dagskole. Der kom også Odin Teater og musikskole, og blev ansat en stadskomponist.

4. Døesvej-området.

I 1960 havde byen ca. 18.500 indbyggere. Der kom gang i udbygningen med erhverv og boliger. Gennem tiåret opførtes årligt mellem 300 og 400 boliger, halvdelen i etagebyggeri og halvdelen i parcel- og rækkehuse. Pall Narvi lavede en befolknings- og boligprognose. Den største

udbygning med boliger placeredes mod nord i Døesvej-området. I en første plan fra 1960 blev gjort op med den tilfældige udstykning af enkelte gårde, så man ikke vidste hvor det skulle ende. Den samlede plan for området blev etapevis fastlagt i partielle byplanvedtægter. Dispositionsplanen for hele kommunen blev færdig i 1962, vedtoges énstemmigt af byrådet og godkendtes af Boligministeriet.

Ved Nørrelandsskolen planlagdes lokalcenter med butikker, børneinstitution, kirke (ark. Exner) og Jens Niensens kunstmuseum. Jeg husker mødet med provsten om placeringen af den nye kirke. Fruen sad ikke med ved bordet men overvågede fra køkkendøren, at alle havde kaffe og kage.

5. Byudvikling.

Byudviklingen overskred kommunegrænsen til Maabjerg, som blev frivilligt sammenlagt med Holstebro 1.april 1966. Kommunen førte på grundlag af dispositionsplanen en aktiv jordpolitik, og købte al jorden til byudvikling med henblik på salg til boligforeninger og private. Med jordkøb for 1 -2 kr. pr m2. var der plads til en videresalgspris, som dækkede udgifterne til byggemodning og grønne fællesområder. Udlæg af byggearealer blev fastlagt ifølge Landsbyggeloven fra 1960, der krævede inddeling i grundkredse og byggeområder. Derimod blev ikke nedsat byudviklings-udvalg eller lavet byudviklingsplan ifølge Byreguleringsloven fra 1949, idet en sådan ikke fandtes nødvendig og måske kunne forøge jordpriserne. I slutningen af 1960'erne diskuterede vi meget den langsigtede byudvikling. Holstebro blev i 1970 sammenlagt med Mejrup, Tvis, Nr. Felding, Idum og Navr Sir. Det var naturligt at fastholde en nordlig retning for den større bytilvækst. Byen ligger i et bakke- og hedelandskab. Områderne mod syd og vest var ikke isdækkede i sidste istid, og er af særlig naturmæssig interesse. Holstebro og Struer er fælles om havnen der, i en afstand på godt 10 km. Der er 25 øde km. til Herning, som betragtedes som den konkurrerende by. Her byggedes Gullestrup mod nord, men den egentlige byudvikling foregik mod øst, mod Ikast. I 1968 var Holstebro og Struer byråd indstillet på en sammenlægning fra 1982, men det er endnu ikke blevet til noget.

Fra 1970 sluttede jeg mit arbejde for Holstebro, idet jeg kom til at arbejde fuldtids med Odense.





Jesper Harvest, født 2.6.1933.

Arkitekt 1957, Kunstakademiets Arkitektskole.

Ansættelser: Tegnastue (Hans Frederiksen og Niels J. Holm); Institut for Center-Planlægning; Planlægningschef i Odense Kommune;

Direktør i Arkitekternes Pensionskasse.

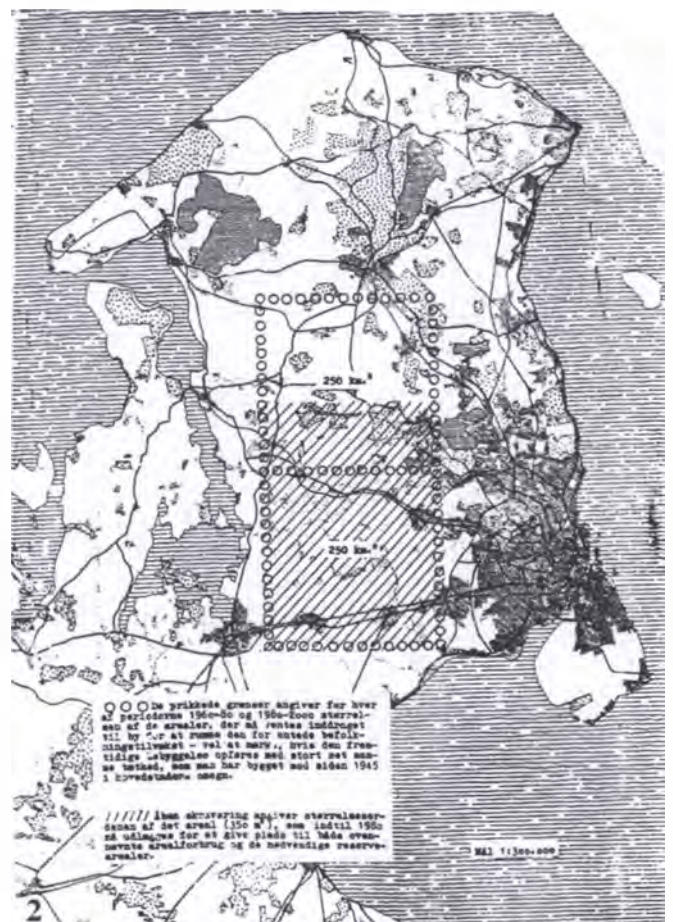
2 BYERS PLANLÆGNING - HELSINGØR

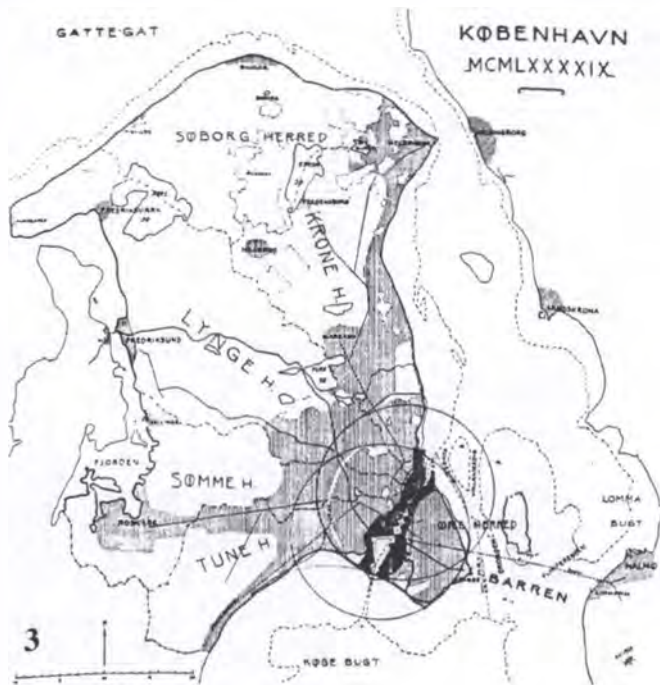
Arkitekt Kristian Larsen

Hvor Holstebro var en hedeby, så var og er Helsingør en del af Københavnsområdet og det gør en stor forskel. I Vestjylland var der generelt underskud af arbejdspladser, derfor måtte en byplanlægning her klart underordne sig det hovedmål, at man skulle skaffe brød på bordet. I Helsingør var sagen i virkeligheden stik modsat, der havde man som del af Københavnsegnen et kæmpemæssigt arbejdsoverskud - i alt ca. 100.000. Det gjorde, at det ikke var arbejdspladser, der var det store kort i byplanspillet, men boliger.

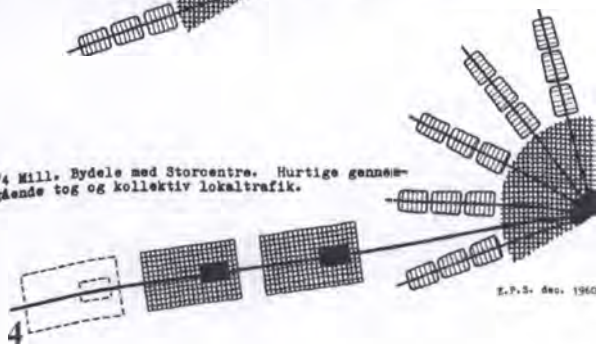
Men inden jeg dykker ned i Helsingør, så vil jeg lige sige, at min byplanmæssige baggrund var Københavnsplanlægningen, hvor jeg kom ind i spillet, da Fingerplanen (fig 1) lige var brudt sammen arealmæssigt og man skulle begynde på en frisk med Roy Draiby som leder. Og som I husker fra Gaardmands boligbyggekurve, så tog byggeriet fart i slutningen af 1950'erne og det

gjorde, at hvis man regnede videre med denne stigningstakt, så endte man med et kæmpemæssigt arealforbrug op mod år 2000. (fig 2) Det var ganske umuligt at strikke det ind i en plan a la Fingerplanen. Derfor var inspirationskilden for os i slutningen af halvtredserne slet ikke Fingerplanen, men derimod Raavad der allerede i 1930 kom med en 1999-plan for Storkøbenhavn, (fig 3) der befolkede det meste af Nordsjælland og - læg mærke til det - sprang op og faldt ned på city. Hvor Fingerplanen qua sin fastlåsning i sit radiære S-togsnet, var city-fikseret og hvor Forchhammer og Steen Eiler derfor diskuterede om citys centrum var Kongens Nytorv eller Rådhuspladsen, ja da sagde Raavad 20 år før, at man ikke skulle sigte mod nogen udvidelse af city, men derimod af hensyn til den kommende bilisme (det var i 1930) skulle bygge helt andre steder. Fortsat udvidelse af city var at skabe fremtidens færdselsgru. Det var derfor nye boller på suppen der skulle til, men hvordan?





1/4 Mill. Bydele med Storcentre. Hurtige gennemgående tog og kollektiv lokaltrafik.

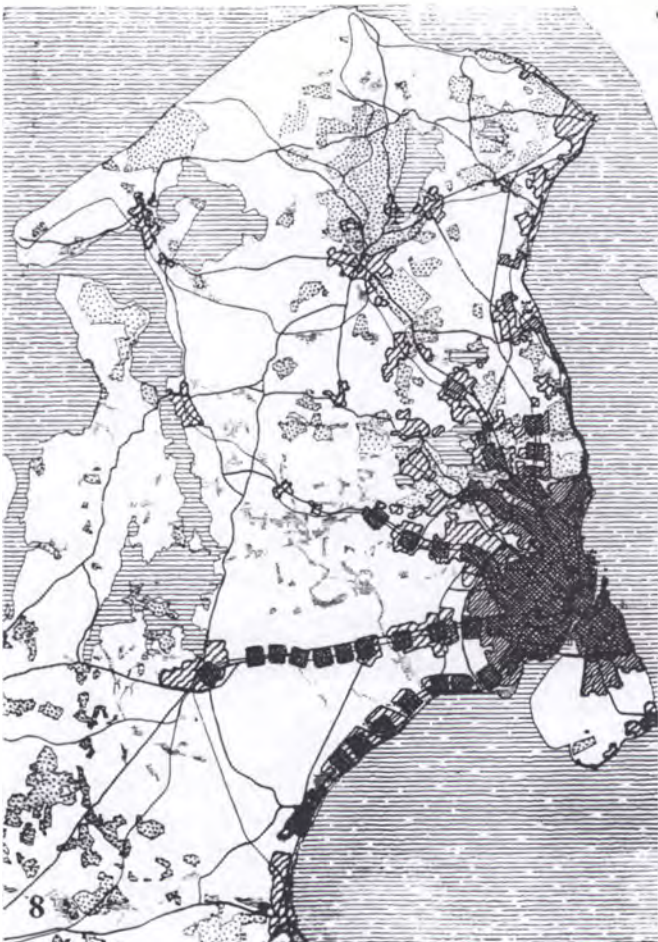
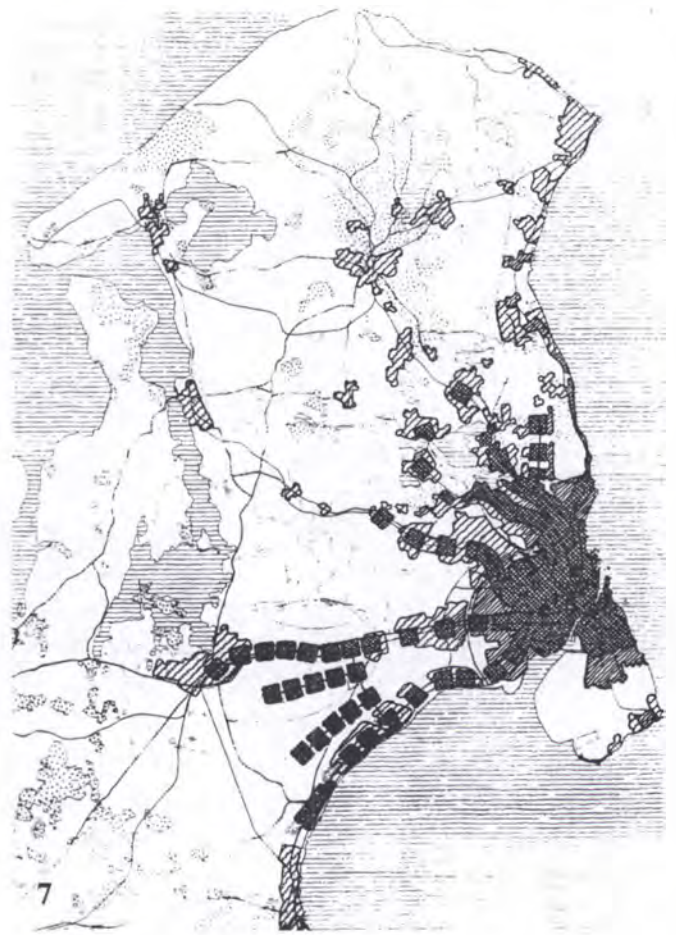
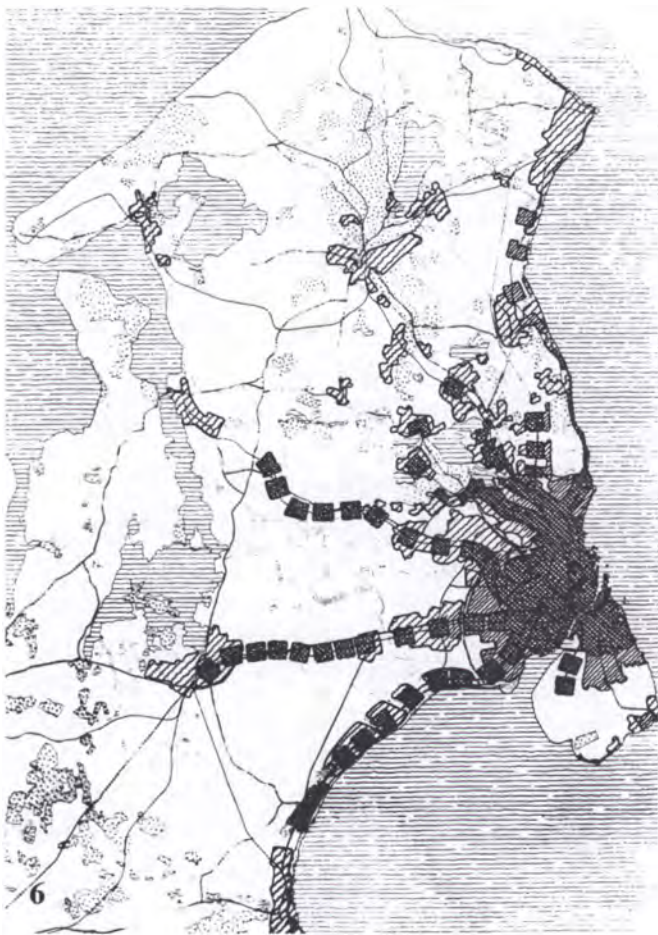


Fingerplanen byggede i sin nybyudvidelse alene på S-tog og gang men med de store byarealer, der nu skulle til, måtte der opbygges nye store forstæder med en kombination af bus og tog. Og dette mønster med bus og tog ville også kunne skabe grundlaget for en helt ny type storcentre, som betød at bilpresset på city ikke blev så stort. (fig 4)

Men det var ikke et Kæmpekøbenhavn som kraftcenter vi ville. Nej det var det ikke, vi søgte netop at stoppe væksten i Københavnsegnen ved at sige ingen vækst i Nordsjælland, skulle der overhovedet vokses, så måtte det blive i den retning, hvor vi ganske langsomt kunne forskyde væksten til det øvrige land. (fig 5) Den plan vakte stort mishag. Først og fremmest hos de gamle Fingerplanfolk, der sad på Rådhuset med Lyager i spidsen, men også i jernbane- og vejeterne. De ville i stedet have en vækst, der var spredt i hele Nordsjælland og som alene byggede på S-tog og centervækst i Københavns Kommune. Den overskydende vækst skulle placeres i købstadsringen, f. eks. i Helsingør mangedobledes indbyggerantallet. (fig 6)

Vores hold blev derfor bl.a. under pres af Peter Bredsdorff tvunget til at lave konceptet for de nye bydele om, så de ikke var bus/togbetjent, men alene S-togsbetjent. Hvordan man havde forestillet sig, at et kommende storcenter mellem Hundige og Tåstrup skulle kunne gro op med S-tog, der fæs direkte videre til Københavns Hovedbanegård, det ved jeg ikke, men det var tidens dogme - og Peter Bredsdorffs dogme - at man ikke måtte vise planer for Storkøbenhavn, som ikke alene byggede på S-togsdrift. (fig 7)

Så godt, så langt, vi åd dette forslag fordi der i det var kimen til et kompromis med Fingerplanfolkene i form af en første etape, der kunne holde et tiår og som byggede på en forlængelse af Køge Bugtfingeren og af Roskildefingeren til de nærmeste købstæder og opbyggede storcentre i Hundige og Høje Taastrup. (fig 8) Det lykkedes, men ikke så snart var planen underskrevet før Urban Hansen med Amagerkonkurrencen totalt sprængte 1. etapen. Og på samme måde, samme år, forlængede DSB Holtebanen til Hillerød. Lige så snart 1. etapen var færdig, var den væk.



Det gjorde os selvfølgelig rasende. Og en af vores første ting derefter var at prøve på at tage konsekvensen af Urban Hansens vilde drømme om Amager og lave en pjece, der skildrede de trafikale konsekvenser af en udbygning på Amager. (fig 9) En af 1. præmietagerne, Anders Nyvig blev så fortørnet over denne pjece, der i øvrigt ikke måtte offentliggøres, at han kaldte den for byplanlægningens Fanny Hill - og hvorfor Fanny Hill, fordi den jo som den forbudte pornobog ikke havde "noget på" i virkeligheden.

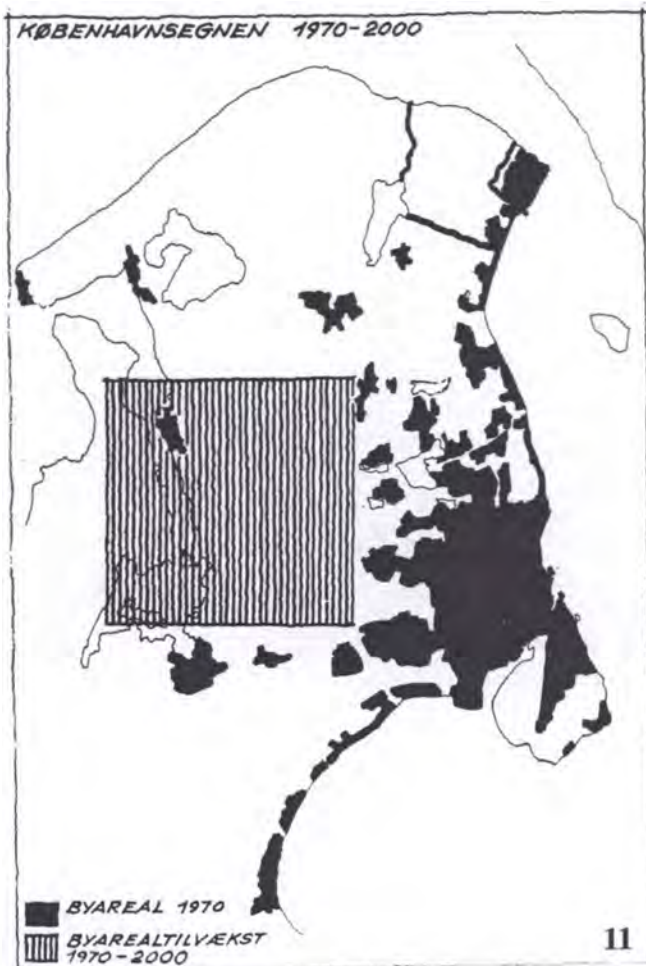
Efter notatet imod Amagerudbygningen, så var jeg med til at udarbejde endnu en pjece, denne gang imod motorgade- og tunnelbaneplanerne, men i et andet regi. Vi kunne ikke få Egnsplánrådet, som nu havde overtaget egnsplánlægningen til at vurdere udbygningen af trafikapparatet i København kritisk, hverken motorgadenettet, som generalplanfolkene drønedede frem med eller tunnelbanen, som de også drønedede frem med. Så vi henvendte os, flere af makkerne fra egnsplánholdet, til FDM, som betalte en pjece, der kritiserede ikke bare tunnelbaneplanerne men også motorgadeplanerne ud fra en antagelse om, at det

hele var et stort fupnummer. Generalplanfolkene regnede nemlig med, at city ville øge sit arbejdspladsantal med 50 procent fra 150-175.000 til en kvart million, at spidstimetrafikken ville øges med 50 procent også, og at både motorgader og tunnelbaner derfor var nødvendige. Vi havde lavet en undersøgelse, der viste at tværtimod al traditionel tro, så faldt arbejdspladstallet i city, så stagnerede og faldt persontrafikken til city. Og med den viden var både motorgadeplaner og tunnelbanepaner et falsum.

Disse to kontroversielle pjecer førte til min fyring og jeg måtte så alene tage mig af konsuleri. Men jeg prøvede på at arbejde videre med byens trafikproblemer i et forskningsprogram, der hed "Byen og bilen", som jeg sendte til Statens Byggeforskning. Og de syntes det lød vældigt interessant og så drukkede de det i et udvalg. Ideen med forskningsprogrammet opstod på baggrund af Buchanan, som lige havde udsendt sine skrivelser i England. Buchanan viste, hvordan man havde måttet udbygge trafiknettet hvis bare tredive procent af Storlondons arbejdstagere skulle komme i bil. Man måtte - og her er det lagt ned over Frederiksstadén - lade tætte og bevaringsværdige bydele gennembyrde af et fintmasket motorgadenet. (fig 10) Hvorfor kunne man ikke bare vende det om og spørge hvilke fysiske betingelser skal byens bygningsmasse leve op til, hvis vi skal have så mange bi-ler. Er det de mange motorgader eller kunne det være den anden vej - at der ikke skulle være så mange bosatte, ikke så mange arbejdspladser indenfor et i grove træk fastholdt og bevaret bybillede.

Som sagt blev det ikke til noget, men i stedet fik jeg kort efter chancen for at afprøve ideerne som konsulent for den nye store Helsingør Kommune, der i 1970 blev sammenlagt med forstads-kommunen Tikøb, som vi (Gjerding, Jørgensen og Larsen) siden begyndelsen af 1960'erne havde været konsulent for. En "arv" fra Draiby, som igen havde "arvet" kommunen fra Peter Bredsdorff. Men da de så skulle sammenlægges, Tikøb og Helsingør, så blev der en helvedes ballade. For Helsingør var mildt sagt et usædvanligt forpampret og stift socialdemokratisk styre, som alle lige fra Tikøb Kommunes socialdemokrater til venstrefolk og konservative frygtede at komme

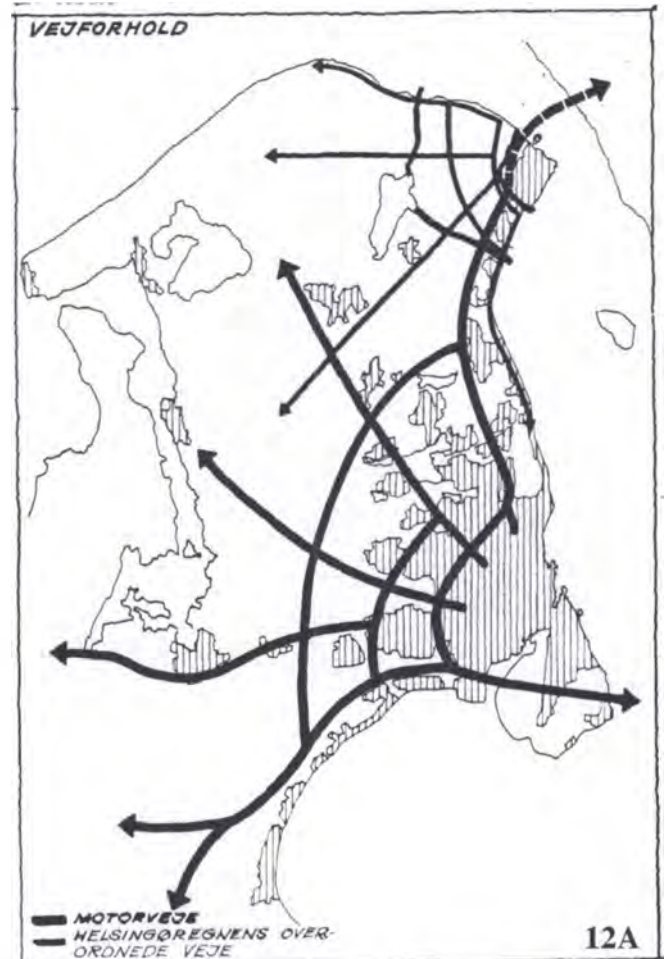




ind under. Jeg tror de rottede sig sammen, fra "venstre" til "højre". Der skete så det, at ved valget til den nye kommunalbestyrelse lykkedes det at få flertallet i det nye byråd til at være skeptiske mht. en fortsættelse af den gamle Helsingør-planlægning.

Tikøbfolkene frygtede altså denne stive kommune, på samme måde som Københavns forstads-kommuner ville frygte en sammenlægning med Københavns Kommune. Derfor fik de bl. a. deres egne konsulenter tilknyttet storkommunen for at lave et udspil til en dispositionsplan for hele området, en perspektivplan frem til år 2000.

Og vi startede med at påpege, at Helsingør Kommunes vækst var accelereret kraftigt igennem det seneste tiår og at det måtte hænge sammen med, at byen i stigende grad blev forstad til København og at København havde et meget stort arealbehov. (fig 11) Derfor stod byen i en valgsituation. Egnspanarbejdet var på det tidspunkt brudt sammen og et nyt under opbygning. Så hvis man skelede lidt til, hvad man kunne



ønske sig, ja så blev ønsket fra Helsingørs side i virkeligheden ikke så meget en sydlig Københavsvækst som en nordlig.

Ved en sydlig Københavsvækst ville radialvejen mod København, Helsingørmotorvejen, blive forfærdeligt overbelastet, mens en mere spredt byvækst i Nordsjælland ville kunne trække på hele Helsingørs radialsystem. (fig 12A)

Det var en brik. En anden brik var det naturfredningsarbejde, der var i gang i hele Københavnseggen dengang, hvor store dele af Nordsjælland var udpeget som fremtidige naturparker, bl.a. en ganske pæn del af den nye Helsingør Kommune. (fig 12B)

Se, skulle vi alene skele til den stigende andel af væksten i Københavnseggen, så måtte man på gammeldags prognostisk vis sige at Helsingør Kommune ville få mellem 100.000 og 125.000 indbyggere år 2000. Det ville betyde en mangedobling af byarealet. (fig 13)



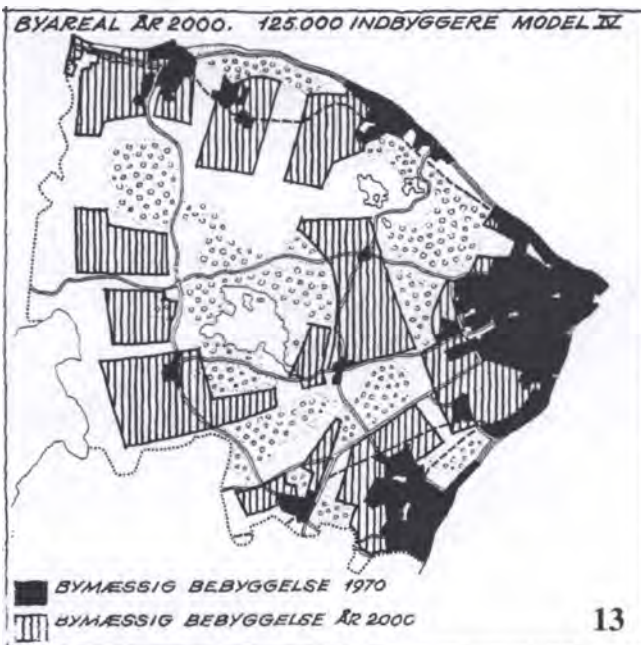
En sådan vækst ville være i konflikt med de fredninger og tanker om fredninger, der var i Helsingøregnen. Det råderum man kunne have udenfor de eksisterende byområder, hvis fredningsarbejdet skulle respekteres, ville højst

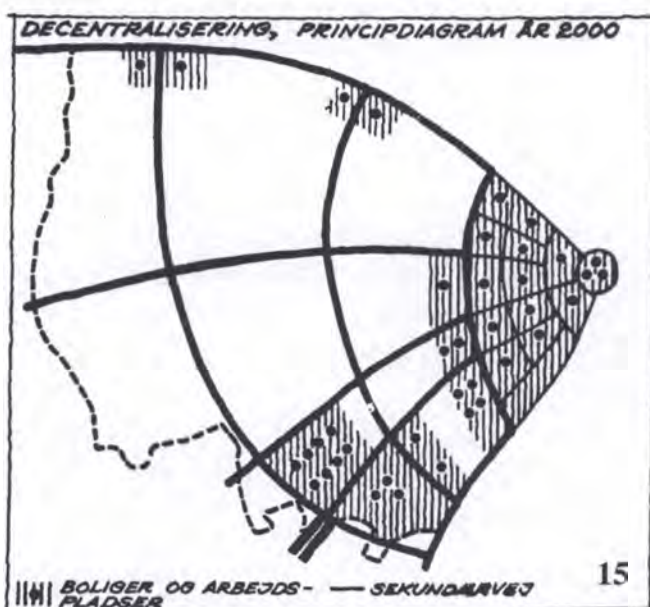
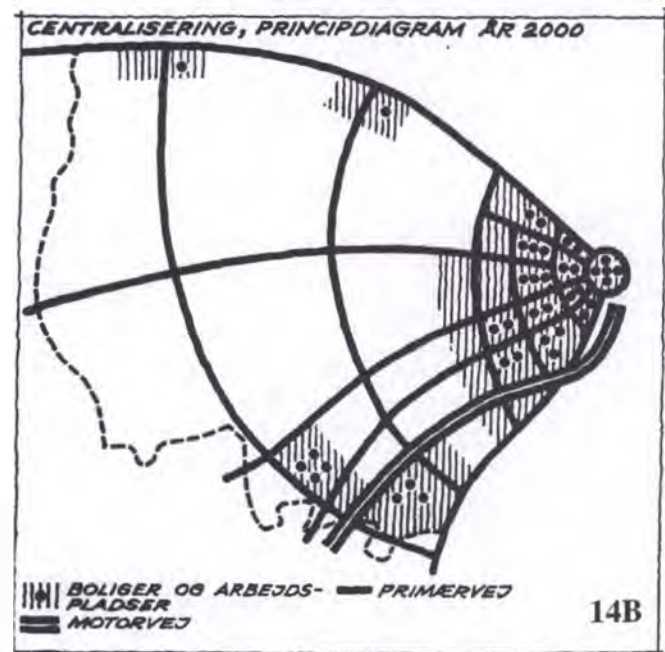
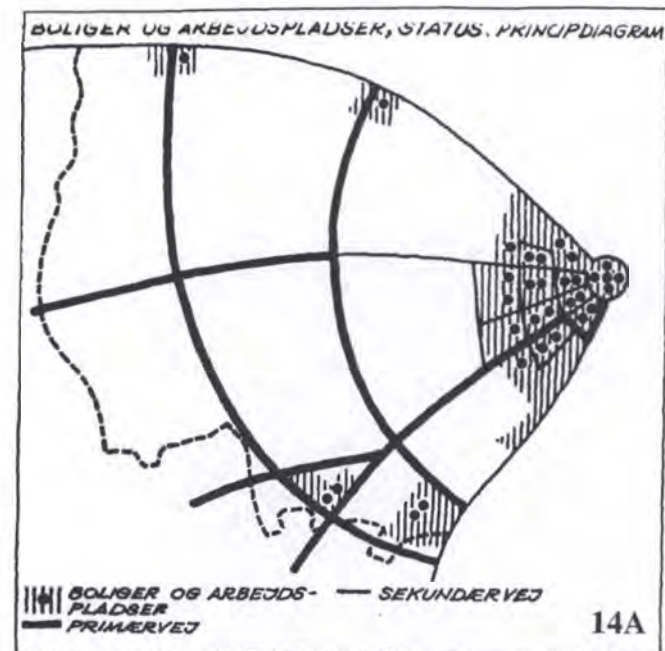
kunne give et fremtidigt indbyggertal på 70.000. Men hvad ville byrådet, ville de ride på toppen af vækstbølgen og blive en storby i Københavnseggen eller ville de slå bremsene i og bevare både provinsbymiljø og et naturområde lige uden for døren.

Se det var den ene side af sagen. Den anden side var byens indhold af boliger og arbejdspladser. Når vi så på den nye storkommune var den tidligere Helsingør Kommune stort set udbygget og der var utroligt mange arbejdspladser i kommunen, mens der var få i den gamle Tikøb Kommune udenfor, hvor det fortrinsvis var boligerne, der dominerede. (fig 14A)

Det førte til at man begyndte at diskutere hvilken fremtid med hensyn til byens indhold man skulle satse på. Fulgte man den indstilling, som den gamle Helsingør Kommune havde, så skulle man fortsat udbygge bykernen, man skulle udbygge de gamle industriområder, man skulle først og fremmest satse på det store gamle skibsværft. Og derfor ville det være nødvendigt, både at få motorvejen helt ind i bykernen og det ville være nødvendigt at udbygge mange radial- og ringveje i den sammenhængende, tætte by. Denne byplanpolitik kaldte vi centralisering. (fig 14B)

I modsætning til dette, som jeg vil sige var den automatiske fort-sættelse af det gamle Helsingørs planlægning, så kunne man prøve at vende tingene om. Vi vil have en by, hvor man ikke behøver





gadegennembrud, hvor vi i den eksisterende by kan klare os med det gadenet vi har. Hvad er det så for et indhold, vi skal hælde på byen? Det måtte være et indhold, der var tyndere, ikke en fortsat udbygning af arbejdspladserne i de tæt bebyggede byområder, ikke en fortsat fortætning med boliger i den gamle Helsingør by, altså en decentralisering. (fig 15)

Og så til et eksempel a la Buchanan. I "gamle Helsingør" byerne havde der været planer om, i forbindelse med et jernbanetunnelgennembrud, at opbygge en række nye store centerbebyggelser langs den kommende tunnelbanelinje. Tog vi højde for det og fremskriver planerne til år 2000 mht. vækst i købekraft og bilisme, så fik man fordoblet butiksarealet, men først og fremmest en række kæmpeparkeringshuse, som ville koste det hvide ud af øjnene. (fig 16)

Et decentraliseringsalternativ var at sige: Vi vil ikke have gadegennembrud, vi vil ikke have parkeringshuse, vi vil ikke have store varehuseenheder i bymidten. Og derfor kunne man forestille sig, at man sagde stop, zonede hele bykernen til boligformål og kunne tillod ganske beskedne udvidelser. (fig 17)

Jeg har ikke fortalt at til denne grove perspektivplanlægning havde vi også koblet økonomer (Hoff og Overgård), der skulle forsøge at give et overslag over hvad det kostede, det ene og det andet. Og et af resultaterne var, at en decentralisering i datidens priser ville være en kvart milliard billigere for det offentlige end en centralisering. Og det er i dagens penge et sted mellem halvanden og to milliarder. Det var noget der skæppede.

Jeg tror ikke jeg vil dykke så forfærdeligt meget ned i Helsingørplanerne udover det her, men bare kort fortælle, hvad det hele endte med. Det endte med at byrådet valgte en beskeden vækst, hvor man tog hensyn til drømmene om en fremtidig nordsjællandsk naturpark, en vækst som var omkring 70.000 indbyggere omkring år 2000. Og når det blev 70, så var det fordi vi regnede med, at samtlige sommerhuse overgik til bolig. Det er ikke sket og det er en af grundene til at Helsingør Kommune i dag kun har ca. 60.000 indbyggere. (fig 18A)



Udover at vælge en beskeden fremtidig vækst, så valgte byrådet også en decentralisering af arbejdspladserne, både når det drejede sig om bykernen og øvrige arbejdspladser. Man skulle opbygge et aflastningscenter ved Kongevejen i udkanten af byen og opbygge nye arbejdspladser herude. (fig 18)

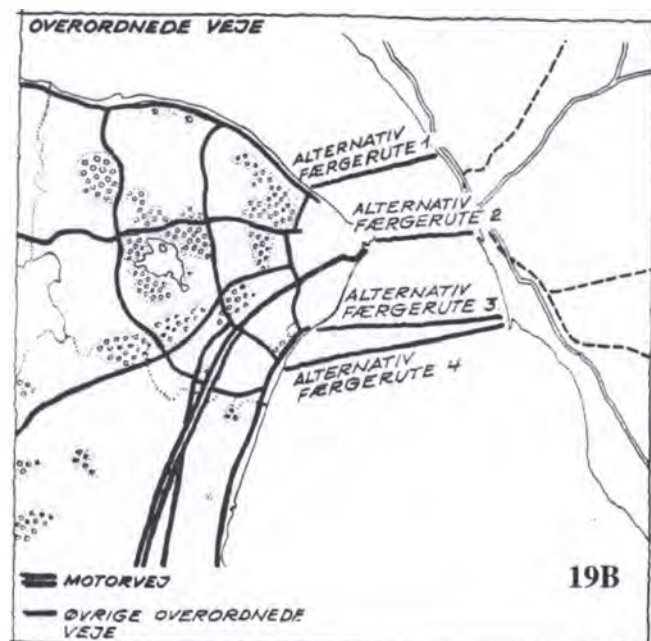
Selvsagt valgte man også ved den videre detaljerede planlægning i form af en dispositionsplan og en partiel byplan for hele bykernen at satse på en decentraliseret model, hvor alt i bykernen blev boligzone. (fig 19A)

Med hensyn til vejnettet skubbede man alle tanker om motorgadegennembrud ned til færgerne væk og sagde at motorvejen måtte stoppes ved en af de ydre ringveje. Det holdt hårdt, men det lykkedes. Jeg kan som eksempel sige, at vores økonomihold, som også arbejdede for Vejdirektoratet, havde beregnet hvor stor Kongevejen skulle være, når den som motorvej skulle brydes igennem byen - otte spor var de nået til. Og derfor var det en voldsom kolbøtte, at man kunne ende med at sige,

at vi ikke ville have en motorvej igennem byen, vi ville stoppe motorvejen ved en ydre ringvej og den skulle ikke være otte spor, kun fire spor og resten af vejnettet kun tosporet. Men det valgte man altså. (fig 19B)

Så godt, så langt. Vi havde glemt at tage de gamle socialdemokrater fra Helsingør Kommune i ed. Og det viste sig, at borgmesteren var formand for FDB i Helsingør. Og vi vidste ikke før sent i processen, at Kvickly i Helsingør regnede med at lægge en hel karré ned, at bygge hele karreen om til et kæmpevarerhus med parkering i to etager under terræn. Et varehus som i alt skulle udvides med 18.000 butikskvadratmeter. (fig 20) Og det så en overgang ud til at vælte hele vores spil. Men så kom lykken. Og lykken var næppe min eminente dygtighed, men formodentlig at vi havde flertal i form af "Tikøb'ere" i kommunalbestyrelsen. For de sagde nemlig nej på "tværs" af borgmesteren til udvidelsen af Kvickly. Og dermed troede vi for en tid at lykken var gjort.

Men så er der jo noget, der hedder offentlighed i

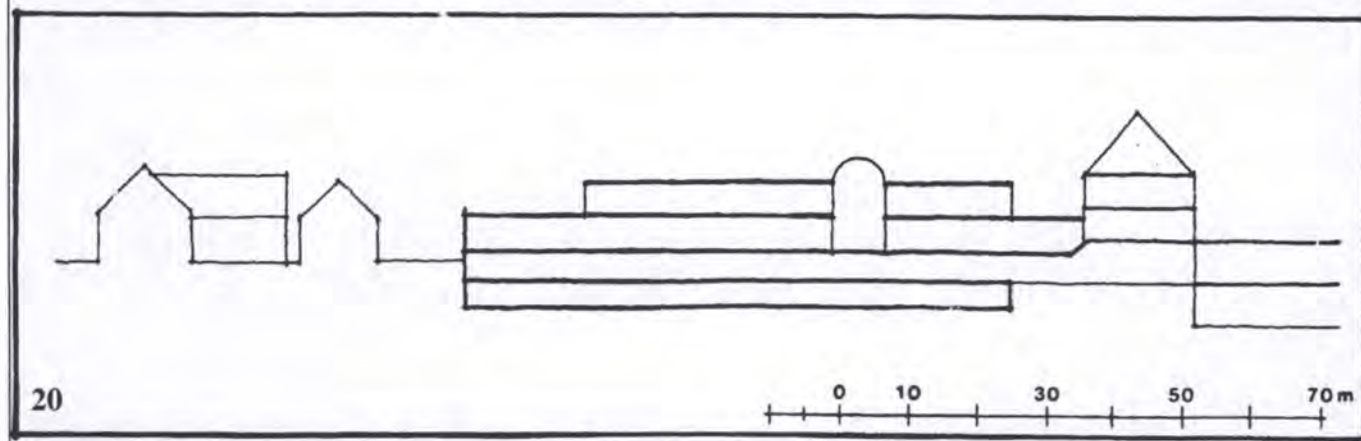
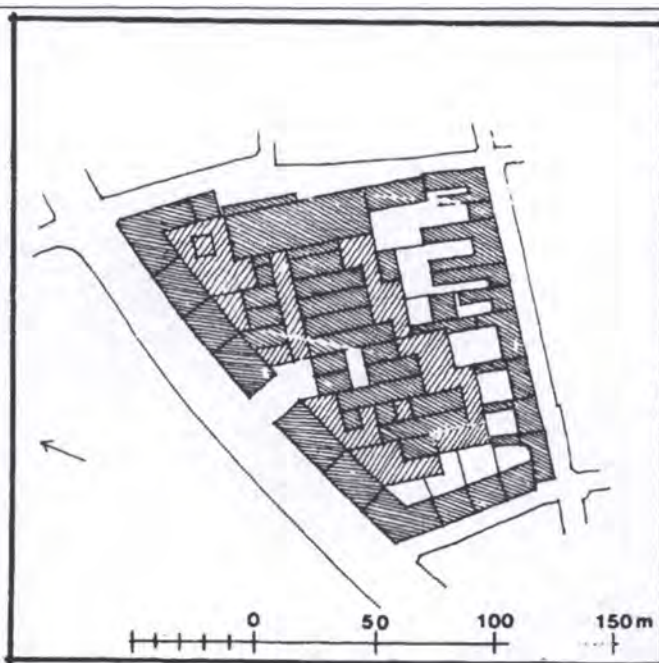
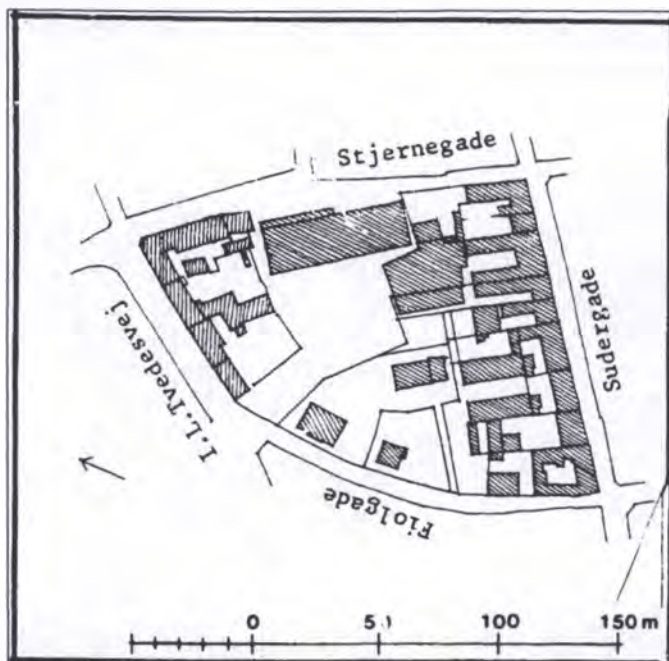


planlægningen, så vi satte en pressedebat igang og planlagde nogle borgermøder. Men allerede på pressemødet sagde borgmesteren, at han slet ikke troede på det der, som byrådet havde vedtaget. Næ, sagde han, personligt tror jeg, at vi omkring år 2000 er nået op på et indbyggertal på omkring 90.000. Så der viste han altså kulør og sagde samtidig, at den der med Kvickly var helt i skoven.

Der blev ellers gjort meget ud af det med offentligheden. I første omgang averterede man med to store borgermøder i teatersalen, samt en byplanudstilling på biblioteket og endeligt et

foredrag om landskabsplanlægning ved Holden Jensen og om offentlighed i planlægningen ved Peter Bredsdorff. (fig 21) På det første borgermøde kom der 700, dvs. salen blev fyldt og bisalen blev fyldt og nogen måtte gå. På det andet borgermøde kom der 800 og kommunen måtte derfor fortsætte og lave to borgermøder til. I alt kom der 2000 til borgermøderne og 3000 for at besøge kommunens udstilling. Så det var altså ved at blive nye tider.

Resultatet af borgermøderne var, at "Tikøpolitikkerne" fik en klar fornemmelse af, at de havde folkelig opbakning i valg af beskeden



**HELSINGØR KOMMUNE
AFHOLDER**

BORGERMØDE

om kommunens langtidspanlægning

tirsdag den 23. november 1971 kl. 19.30 og
tirsdag den 30. november 1971 kl. 19.30
I TEATERSALEN PÅ HOTEL "PRINS HAMLET" i Helsingør.

Ved mødet den 23. november vil kommunens konsulenter orientere om den igangværende planlægning, og borgerne vil få lejlighed til at stille spørgsmål til konsulenterne.

Ved mødet den 30. november vil de aktuelle planlægningsproblemer blive gjort til genstand for diskussion mellem planlæggerne, politikere og borgere.

I tilknytning til ovennævnte borgermøde afholdes en

BYPLANUDSTILLING

i den store sal i biblioteket ved Marienlyst Allé i Helsingør i tiden fra tirsdag den 23. november til søndag den 5. december 1971, begge dage in cl.

Udstillingen åbner tirsdag den 23. november 1971 kl. 17.00.

På øvrige dage er åbningstidene:

Hverdage undtagen lørdag: kl. 10.00-20.00
Lørdage og søndage: kl. 10.00-16.00

I den lille sal i biblioteket ved Marienlyst Allé vil der tillige blive afholdt følgende

FOREDRAG

Fredag den 26. november 1971 kl. 20.00: Landskabsplanlægning ved sekretær for fretningsplanudvalget, arkitekt m. a. s. H. Holden Jensen.

Torsdag den 2. december 1971 kl. 20.00: Offentlighed i planlægningen ved professor, arkitekt m. a. s. Peter Bredsdorff.

Gratis adgang til borgermøder, udstilling og foredrag.

HELSINGØR BYRAD.

vækst for byområdet og en decentralisering af arbejdspladserne. Og derfor vedtog man disse ting i perspektivplanen som baggrund for dispositionsplanarbejdet.

Af dispositionsplanen vil jeg kun vise bykerneafsnittet. Målsætningen på langt sigt (år 2000) byggede på at man principielt ville fredeliggøre hele bykernen trafikalt, have gader med enhedsbelægning over det hele, men ikke biler adgang forbudt - det er den senere paragraf 40 i færdselsloven, der her stikker hovedet frem første gang. En anden bemærkelsesværdig ting var spørgsmålstegnet ved skibsværftet, som næppe kunne eksistere århundredet ud. Jeg kan tydeligt huske, at da denne plan på et af borgermøderne blev vist som målsætning for bykernen og som oplæg til diskussion, (fig 22) så hørte jeg borgmesteren hviske til to af sine kæmpemæssige politibetjentkolleger: "Den fyr skal sgu have en røvfuld".



Det blev ikke til noget, jeg fik ingen røvfuld, men ikke desto mindre var dette lille spørgsmålstegn anledning til kæmpemæssig furore. For ligesom Færch i Holstebro, så var skibsværftet byens største arbejdsplads. Der var på det tidspunkt 2.500 arbejdere på skibsværftet og ingen socialdemokrater fra Helsingør kunne drømme om, at det ville blive nedlagt. Men godt fem år efter var det nedlagt.

Hvordan skulle man nu tackle planarbejdet fremover. Hvordan skulle vi sikre, at der ikke skete udvidelser af f.eks. Kvickly i bykernen. Det eksisterende detailplanapparat, bygningsvedtægten, var såmænd kun 5-6 år gammel, men opererede med et anvendelsesbegreb, der hed blandet bolig og erhverv for hele bykernen og udnyttelsesgrader på op til 1,25. Og vi kunne godt se, at fortsatte man med den zoning, så kunne det hele være ligemeget. Uden en stram styring kunne det ikke lade sig gøre at bremse en eventuel storvækst. Derfor måtte man gøre op med begrebet blandet bolig og erhverv.

Udover dette var der også hensynet til de mange fredede og bevaringsværdige bygninger. (fig 23) Det var umuligt ret mange steder at forestille sig en ekspansion af store enheder af kontor- og butikserhverv uden at komme i alvorlig og direkte konflikt med bevaringshensynet. Og endelig var bykernens boliger i meget udstrakt grad kondemnable. (fig 24) Jeg tror forholdene i Helsingør var lige så alvorlige som i Københavns Kommune og kommunen skulle enten poste mange penge i et fremtidigt saneringsprogram eller give fuld gas på totalsanering blandt andet via nyt butiksbyggeri.

Men man fastholdt trods alt decentraliseringstanken og for at belønne en vedligeholdelse og udbygning af den eksisterende bygningsmasse halverede man groft set de maksimale udnyttelsesgrader. Det vil sige, at der ikke længere var nogen præmie for nybyggeri, men alene en præmie i at bevare de bygninger, man havde, for de eksisterende tætheder var langt større end dem, der nu ville blive de lovlige. Og det vil sige, at guleroden i byfornyelsesarbejdet ikke som før var nedrivning og nybyggeri, men nu blev



vedligeholdelse af det man havde. Og så endelig blev hele bykernen uden videre zonet til bolig. Dispositionsplanen kom selvfølgelig også til at indeholde en angivelse af, hvor det fremtidige aflastningscenter skulle opbygges og også hvilke af kommunens øvrige centre, der skulle udbygges.

For at stoppe Kvickly fortsatte arbejdet direkte i en partiel byplan for hele bykernen. Og det var meget med alle de matrikelnumre der skulle holdes rede på og som alle fik enslydende boliganvendelse lagt på sig. Udover boliganvendelse blev de lave udnyttelsesgrader også tinglyst i den partielle byplan. De fredede

bygninger og specielt det der rakte ud over fredningen, de bevaringsværdige bygninger blev ligeledes tinglyst, sådan at man havde sikkerhed for, at ikke-fredede bygninger også kunne bevares. Og endelig måtte man, når man nu var så skrap at zone alt til bolig vise, hvad der var eksisterende lovlig anvendelse, altså hvilke erhverv, man godt kunne fortsætte med at drive. (fig 25A)

Og til slut lavede man så en grov rammebebyggelsesplan, hvor man fastlagde, hvilke husdybder en eventuel ny bebyggelse i karreernes rand måtte have og hvor man også lagde karrémidterne ud uden ny bebyggelse. (fig 25B)



Det blev samtidigt tydeligt fremhævet, at det her var en rammebyplan, der alene skulle sikre, at man i en overgangsperiode, indtil man fik lavet saneringsplaner og detaljerede partielle planer karré for karré, havde et bolværk mod tilfældige og store erhvervsmæssige udvidelser. Og så skulle den selvfølgelig også sikre, at man kunne nedlægge forbud mod uartige drenge udover Kvickly.

Det fik man hurtigt brug for: Midt i en karré nord for byens store torv, Akseltorv, lå en gammel margarinefabrik, der var gået neden om og hjem. En fyr, der kaldtes Ole Mangepenge havde købt

den og han havde vitterligt mange penge og var samtidig en snedig fyr. Han søgte selvfølgelig om byggetilladelse til at bygge margarinefabrikken om til et kæmpe supermarked, nu da Kvickly takket være den partielle byplan havde fået sit endelige nej. Og byrådet sagde selvfølgelig nej også til ham pga. zonen i bykernen. Så sagde han, at det her jo ikke var bolig er, men en margarinefabrik, der skulle ombygges. Sagen gik til den kommitterede osv. og alle kunne se, at det var tvivlsomt om det ikke var eksisterende lovlig anvendelse. Man skulle være meget snedig i givet fald for at vinde en retssag på, at anvendelsen kunne være så differentieret, at man sagde en

Helsingør Dagblad 23/1 73



En del af den omtalte karre med den tidligere margarinefabriks nu tomme lokaler til højre i billedet.

Hindrer at privatmand kommer før kommunen

Frygten for et nyt stormagasin i centrum, fik byrådet til at ændre «køreplanen» for saneringen

Der blev ikke nævnt navne, da byrådet i aften besluttede at ændre «køreplanen» for den bevarende sanering af den indre by. Men det gik som en rød tråd gennem alle indlæg, at det var direktør Ole Petersens opkøb af bl.a. den nedlagte Kronborg Margarinefabrik, som indimæte var årsag til, at man nu ønskede karreen Karregade-Bjerggade-Kongensgade-Stjernegade som mål for den første sanering.

Den der mest konkret sagde det, var kommunisten Kristian Engelsen: — Der er i denne

betyder, at saneringen af Sundtoldskarreen for en tid skubbes i baggrunden. Fra teknisk side forelå det oplyst, at det ikke ville være muligt samtidigt at sanere de to karreer.

Det blev beklaget fra radikal side, hvor stud. jur. Niels Overgaard bl.a. sagde, at det havde været mere passende om man var startet i en karre, hvor kommunen selv ejer de fleste ejendomme.

— Det er noget af et eksperiment vi skal i gang med, og det ville finde det

at fore saneringen ud over tegnebordstadiet.

Vedtagelsen betyder bl.a. at der de næste to år ikke må foretages nedrivninger, ombygninger eller andre ændringer i karreen.

De to radikale byrådsmedlemmer undlod at stemme for forslaget som blev vedtaget af de øvrige medlemmer. Bje.

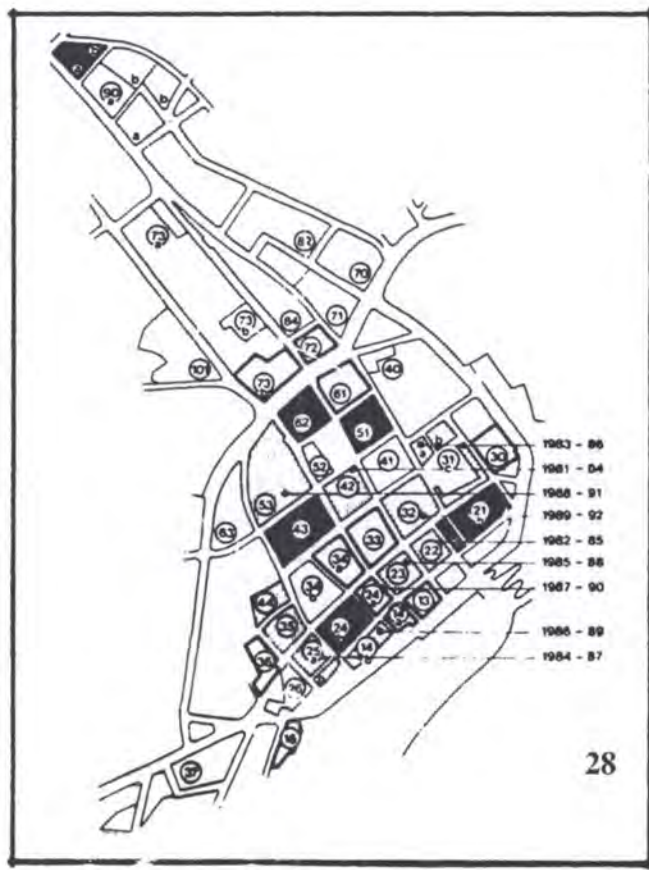
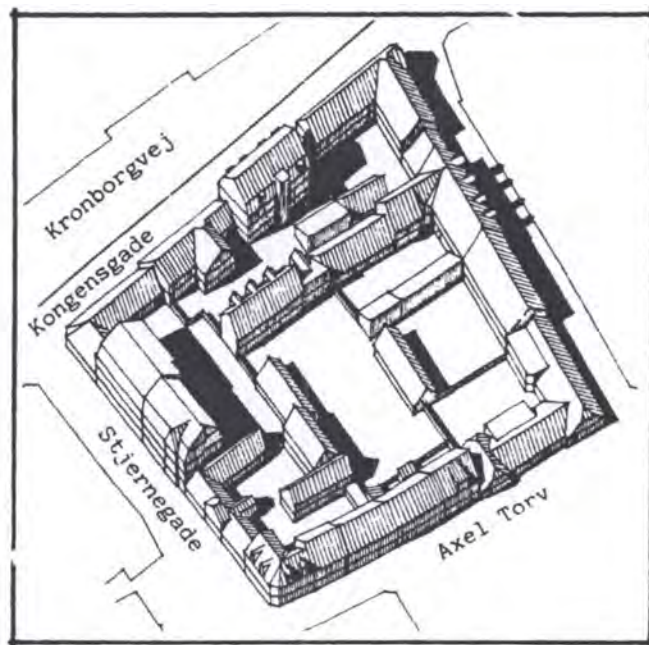
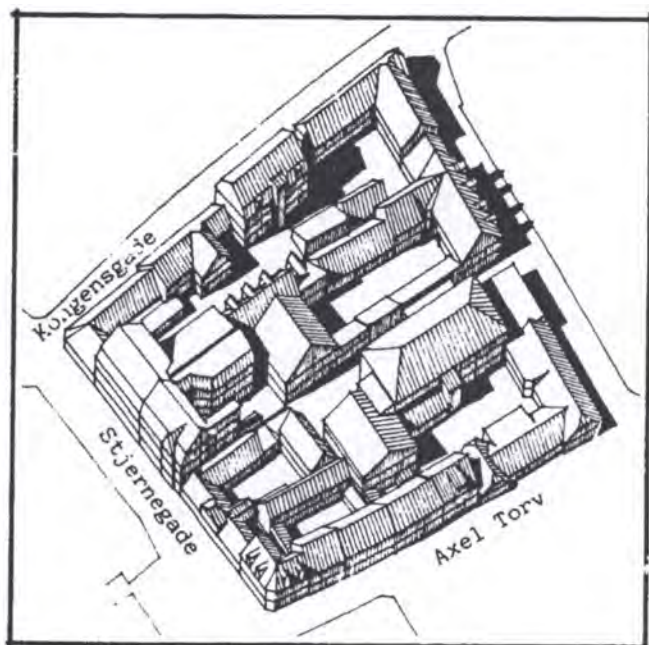
26

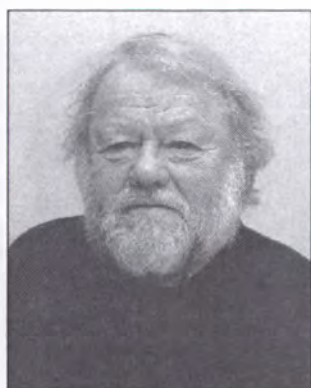
margarinefabrik er ikke en butik. Så byrådet begyndte at få klamme fødder. Men ikke desto mindre prøvede man at køre løbet, man nægtede ham byggetilladelse, men han byggede sgu om alligevel. Og manden fik så fra den lokale ret dagbøder for at have igangsat et ulovligt byggeri. Men han fortsatte ombygningen, for en af svaghederne ved vores miljø- og planlægningslovgivning er, at straffeinstrumentet stort set ikke er der og dagbøderne var så ufatteligt små, at manden grinte højt. Det var kun en beskedent del af hans fremtidige husleje at betale disse dagbøder.

Og hvad skulle man så. Ja normalt giver man op, men det gjorde man ikke i Helsingør. I stedet sagde man nej, så gør vi noget andet. Karreen med margarinehuset var nummer ni eller ti i den trangfølge, som man havde lavet for saneringen. Det lavede man om på og gjorde den til nummer et. (fig 26) Og så sagde man en på goddagen til

margarinefabrikken og et fælles friareal i stedet for. (fig 27), (fig 28) Og hvad skete der med Ole Mangepenge og de millioner han havde investeret, han fik ikke én eneste rød øre i erstatning for sin kostbare ombygning.

Så på denne her måde kan man se, at byplaninstrumentet nok formelt er stærkt, men reelt er svagt og kun ved integration med andre virkemidler, som f. eks. sanerings- og byfornyelseslovgivningen kan blive stærkt. Og det kunne man så sige er essensen af historien i Helsingør, at hvis man prøver at spille på hele instrumentet, ja så kan man godt få noget sjovt ud af det.





*Kristian Larsen, født 14.1.1931
Arkitekt 1957, Kunstakademiets Arkitektskole.
Ansættelser: Egnspansekretariatet for Stor København,
Kunstakademiets Arkitektskole, DTU.
Egen tegnestue.*

DEBAT efter Jesper Harvest og Kristian Larsen**Eric Petterson:**

Jeg vil bare føje noget til det historiske forløb, som Jesper var inde på. Du sagde, at I blev udpeget til at få borgmesterstangen, og jeg blev udpeget som lokalformand til tage op og aflevere den. Og den var meget stor og jeg blev også inviteret på Schaumburg af borgmesteren med følge. Da jeg kom hjem, gik der lidt uro i vores bestyrelse, nu var Kristian og hans kumpaner jo begyndt at komme med nye planer om, hvordan et bycenter skulle se ud. Og konklusionen er, at bestyrelsen i nogle få år overvejede at bede lokalformanden om at tage op og bede om at få borgmesterstangen tilbage.

Kirsten Andersen:

En kort bemærkning, fordi det, der er karakteristisk ved de to byer, det er jo, at der var nogle meget aktive politikere, som positivt gik ind i planlægningen. Det hører med, Kristian, til historien, at uden sådan nogle, så var det aldrig gået og det samme er tilfældet i Holstebro. Hvis ikke de havde været så fremsynede og fået fat i alle de uddannelses- og kulturinstitutioner, så ville Holstebro stadig have ligget nede på et lavt niveau.

Elith Juul Møller:

Jeg er ligesom mange af de andre gammel planlægger og har været med i det meste af perioden her. Og jeg kom til at tænke på, da Arne havde sin gennemgang, at perioden fra 1945 og frem til årtusindskiftet, det er en periode, hvor i hvert fald alle byer, bortset fra de allerstørste, fuldstændigt skiftede karakter. I 1945 var en dansk købstad i virkeligheden næsten identisk med middelalderbyen og de nyere anlagte byer var stadig i deres oprindelige form. Det var byer, der havde alle deres oprindelige funktioner - jeg er selv provinsbarn. I min barndom havde man det hele inden for gangafstand. Man gik i skole, man gik til udstilling, man gik til koncert, man gik på biblioteket og hele byen fungerede som et komplet bysamfund. Det der sker, stort set fra krigens ophør, det er at voldene falder, som de gjorde i København i 1800-tallet. Så falder voldene i alle vores provinsbyer og den oprindelige by skifter

funktion i løbet af ganske få år fra at være byen, i bestemt form, til at være bymidten. Og der er det, vi kommer til Holstebro og til Helsingør og flere andre byer, hvor der skete en meget karakteristisk udvikling, hvor vi har fået her to typiske tilfælde. Jeg vil sige at Holstebro var det typiske, Helsingør var det temmelig utypiske. En anden ting jeg noterede mig, det var Arne, der talte om instituttet derude på DTH, som det hed dengang, eller Polyteknisk Lærestanstalt. Du citerede det ikke helt korrekt, men der ligger en lille historie i det. Det hedder IVTB, Institut for Vej- og Jernbanebygning og så - i parentes - og byplanlægning, med lavmælt røst. Prøv at lægge mærke til prioriteringsfølgen. Jeg tror nok det blev født som Institut for vej- og jernbanebygning. Og det fortæller i virkeligheden også, hvad planlægningen var på det tidspunkt. Det var nemlig først og fremmest vejbygning, trafikantlæg og den slags ting. I enhver by var det stadsingeniøren, der arbejdede først og fremmest med vejene, med trafikantlægget og da man så fik dette funktionsskifte i byerne omkring 1960, hvor bymidten pludselig blev til noget andet, som et langt større byområdeopland skulle have adgang til, så var det naturligvis vejene, man tog fat i. Det gjorde man nogle gange på den voldsomme og dramatiske måde som i Holstebro, hvor jeg nok vil sige, at man udbombede byen. Hvis I lagde mærke til Anders Nyvigs første plan og den var ikke lavet ondsindet, den var lavet for at få byen til at fungere fortsat, ja men så fik man nogle store vejanlæg, der alle sammen brød med en historisk struktur. Så fik de den efterhånden reddet godt i Holstebro, fordi de havde nogle gode intentioner og de gik i gang med noget, som på det tidspunkt var ret sjældent - bybygning omkring det nye rådhus og bibliotek. Der lavede man noget af ret høj kvalitet. Men det var meget få steder, hvor man som i Helsingør i virkeligheden opfattede bylegemet som noget, der havde kvalitet. Det bevaringsværdige, det var enkeltbygninger, sådan var betragtningen. Du nævnedes også Randers. Jeg var tilfældigvis i Randers og fik lov at give det sidste lille puf til det gamle gadegennembrudsplaner. Da jeg begyndte med en

centerplanlægning fra Randers lå der stadig gamle tinglyste byplanvedtægter om tre kæmpestore gadegennembrud midt igennem bymidten. Og jeg kunne mærke, at byrådet var ved at være en lille smule usikker på benene, så jeg fik altså held til lige at puffe til dem. Så vedtægterne blev aflyst. Men hvis I går en tur i Randers bymidte, så vil I lægge mærke til, at masser af nye hjørnehuse, dvs. huse opført omkring 1960, de er rykket tilbage. De har en højere udnyttelsesgrad og derfor var det en god forretning for Helsingør at forny på den måde, de gjorde og mange steder kan man se begyndelsen til de store gadegennembrud, der ligger stumper af dem alle mulige steder. Men det, jeg egentlig ville sige med det, er først og fremmest, at de er to meget karakteristiske eksempler og når jeg siger, at Holstebro blev destrueret, så er det ment i en god forstand, for det var egentlig først omkring 1970/75 at man rundt omkring i de danske kommuner begyndte at forstå, at bevaringsværdier ikke kun var knyttet til det enkelte hus, men var knyttet til helheder. Og fra det punkt er det så vokset frem alle vegne og nu med kommuneatlas og mange andre ting af den art. Men det var en helt ny tankegang på det tidspunkt, at det ikke kun var veje, det drejede sig om. Gadegennembrud var næsten det eneste planlægningsmiddel, man havde på det tidspunkt.

Jesper Harvest:

Da jeg startede i Holstebro, da kan jeg huske der var en gammel bog med billeder og før der skete de fornyelser, der skete i slutningen af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet, da var det sådan en hedeby med stråtede dårlige huse og hvor skal man standse? Jeg protesterer imod, at Holstebro skulle være blevet destrueret på nogen måde, tværtimod. Og det er jo ikke lavet for at sådan nogle som Nils Ole skal synes der er dejligt eller ej. Jeg prøvede at illustrere, at der kom i den periode en hel masse aktiviteter og ting for byens befolkning og det må være det vigtigste. Det har jeg prøvet udførligt at redegøre for i den tid, jeg havde til rådighed. Så vil jeg sige til Petterson, at i det her num-mer af Byplan (nr. 109, 1967), der står også, at egentlig burde der tillige med den pris uddeles næser, borgmesternæser. Det kunne stille belønningen bedre i relief og sætte visse kommuner i gabestokken. Underskrevet af redaktionen af

Byplan, ligesom det første jeg læste. Hvem var redaktørerne? Det var Knud Rasmussen, arkitekt, ansvarlig og Sven Illeris, som sidder her nede og det er da meget sjovt.

Niels Groth:

Det er til dig, Kristian. Du talte om den model, du fandt på i Helsingør med at reducere udnyttelsesgraderne. Og jeg synes at den er ualmindelig elegant, men så synes jeg vi skulle prøve at se på Arnes betragtninger over konjunkturerne i byggeriet, hvor Arne siger, at ideologierne følger konjunkturerne. Jeg tror, at Arne har meget ret i det. Jeg tror også, at forudsætningerne for at gennemføre dit princip hænger noget sammen med konjunkturerne. For nogen tid siden snakkede jeg med Arne Post om anvendelsen af det der princip med at udlægge bymidten til boliger - til andet formål end det man egentlig vil fremme og reducere bebyggelsesprocenterne. Og han havde altså nogle kritiske bemærkninger om det, der kom ud af det. Som jeg kunne forstå Arne, så hænger det sammen med, at hvis ikke der er pres på, så er der få investeringer og så gælder det om at få de få investeringer ind i bykernen, hvis der i øvrigt ikke sker noget. Hvis der er et overvældende pres på og man faktisk har det problem, som du har skildret for os, at vi risikerer en fortsat udvikling af bilismen og en fortsat konvertering af boligareal til trafikskabende serviceareal, så hænger det ikke sammen og så må vi gøre noget. Men hvis nu ikke vi er i den situation, at der er pres på bykernen, så skal man måske netop bygge i bykernen. En af mine gode venner har sagt, at man kan ligne byplanlægning med en cykelslange. Hvis der er meget luft i, vil den bule ud, når man trykker et sted, mens der ingenting sker, hvis slangen er flad.

BYERNES FYSISKE STRUKTURUDVIKLING 1950-2000. BLEV BYERNE BEDRE?

Arkitekt professor Vibeke Dalgas

Indledning

Byerne og landskabet

Det typiske og det specielle

Byområder i Hillerød. Et eksempel

Bykernen i Hillerød. Et eksempel

Den globale by

Blev byerne bedre?

Litteratur og illustrationer

Indledning

Byernes fysiske strukturudvikling har altid interesseret mig, lige fra jeg som elev på arkitekt-skolen i København i 1957 fik professor Peter Bredsdorff som lærer på den da ret nye byplanafdeling. Ved den fysiske strukturudvikling forstår jeg, hvordan byernes rum, fysiske form og funktioner udvikler sig i samspil med de topografiske forudsætninger på stedet, og de påvirkninger byen i øvrigt modtager som part i den almindelige samfundsudvikling. På byplanafdelingen arbejdede vi bl.a. med aktuelle problemer i købstædernes bykerner i form af et øget vækstpres, voksende bilisme og behov for sanering og fornyelse m.m. Min indstillingsopgave bestod i udarbejdelse af en række strukturanalyser af Holbæks byerne samt af et konkret planforslag for et delområde. Her fik jeg rig lejlighed til at prøve den analytiske tænkning, som er så central for de arbejdsmetoder, som P.B. forsøgte at lære fra sig på sin egen inspirerende og engagerende facon.

Målet for byplanlægningen var der ingen tvivl om: Byerne skulle forbedres og samtidig være bedre rustet til at klare de nye tiders krav. Men – hvordan? Allerede da var der meget delte meninger om dette. Man var endnu ikke klar over, hvilke konsekvenser funktionalismens og den senere modernismes planlægningsidealer ville få for både bykernernes omdannelse og byernes nye forstadsområder.

Jeg husker en lille bog udgivet af Socialpolitisk Forening: "Bedre byer", skrevet af Edmund

Hansen og Erik Kaufmann. Det var et tidstypisk programskrift, hvor funktionalismens idékoncept med hovedvægt på funktionsopdeling skulle løse alle problemer. Jeg slugte bogen råt som ung student, uden at vide hvor meget jeg senere hen måtte sætte spørgsmålstejn ved, efterhånden som mine praktiske erfaringer blev bygget ud.

Efter afgangseksamen i 1958 fik jeg ansættelse i Hillerød og Frederiksborg Slotssogns kommuner under PB's vejledning. Senere hen i 1966 startede jeg egen byplankonsulent-tegnestue og begyndte så småt at undervise i byplanlægning på Arkitekt-skolen i København.

I det følgende har jeg hentet et eksempel materiale frem i form af dias fra nogle af de mange forelæsninger, jeg har holdt gennem årene for arkitektstuderende m.fl.

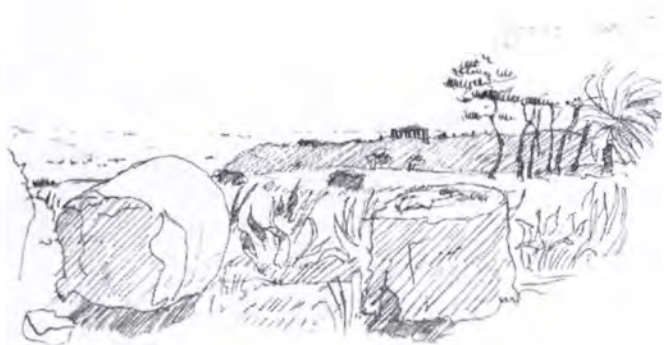
Billederne fortæller vældig meget om, hvad øjet har set og fundet vigtigt og i øvrigt om, hvad jeg som lærer har villet vise eleverne.

Billederne afspejler også synspunkter på byerne og deres udvikling, teoretiske overvejelser og tanker om planlægningens praksis m.m.

Forhåbentlig kan jeg nå frem til en slags opsamling eller syntese til slut på mit indlæg, så jeg kan forsøge at give et svar på spørgsmålet „byerne blev bedre?“, i det mindste med hensyn til den fysiske strukturudvikling i efterkrigstiden.



Romersk tempel. Agrigento, Sicilien. Tegning 1980. (V.D.)



Tidlig græsk bebyggelse. Selinunte, Sicilien. Tegning 1980. (V.D.)

Byerne og landskabet

• Gennem alle årene som lærer på afdelingen for restaurering på Arkitektskolen i København (1972-88) var jeg så heldig at få mulighed for at medvirke ved forberedelsen og til at deltage i mange af de store klassiske studierejser til Italien og øvrige Sydeuropa. For mig var det et uvurderligt skatkammer, der åbnede sig op, og jeg fik en efteruddannelse, som senere hen kom mig utroligt til gode både i praksis og undervisning.

På rejserne, der normalt varede tre uger, var den sidste uge altid afsat til konkrete studier på et nærmere udvalgt sted. Det kunne være en typisk landsby, et fint palads eller en helt anonym bebyggelse o. lign. Jeg tegnede, målte op og studerede på livet løs sammen med eleverne og de øvrige lærere.

En gang fandt jeg på at indlede en forelæsning med en lille serie dias af mine egne tegninger for at vise, hvad jeg havde valgt at nedfælde på skitsepapiret med den hurtige og lette tuschpen. Det er den serie billeder, som jeg starter med her.

Først et af de mægtige templer ved Agrigento. Men – bemærk hylde træet til højre som har fået mindst lige så meget opmærksomhed! En af arkitekturens evige hemmeligheder: at få skønheden i kontrasten mellem det strikte menneskeskabte og naturens organiske former frem er beskrevet her i en nøddeskal.

Det andet billede har for så vidt samme tema, men i en anden målestok: Byen Selinunte med sine tempelområder på de markante højedrag, der strækker sig som to halvøer ud mod Middelhavet. I det glitrende vand har Odysseus sejlet forbi med sine skibe, og her har han hørt sirenerne sang.



Normannisk borg, Erice, Sicilien. Tegning 1980 (V.D.)



Sankt Orsola, Erice, Sicilien. Tegning 1980 (V.D.)

- Middelalderbyen Erice ligger på et plateau på en bjergtop, der hæver sig højt over Trapani, Siciliens vestligste forpost mod havet. Det er besværligt at komme derop med bil eller bus. Vejene snor sig omkring bjerget og udsigten over land og hav bliver mere og mere dramatisk. Er man først oppe udgør Erice en hel lille verden for sig: En meget velbevaret og tæt middelalderlig bystruktur med bymure, porte, snævre gader, anonyme byhuse, kirker, paladser og et markant borganlæg fra normannernes tid. Altsammen som vokset ud af bjergets masse!

Erice er kendt for sin sammenhængende helhed og for sin homogenitet når det gælder valg af bygningsmaterialer. Ikke bare huse, mure og befæstelser er opført af lokale sten. Også gadebelægningen er velbevaret og udført med stor kunstfærdighed og dekorativ sans. Når det regner, og når bjergtoppen er indhyllet i en fugtig og klam tåge (det er den tit -), opstår der et forunderligt rigt farvespil i de våde sten, og gadebelægningen bliver til en symfoni i gråt.

De to tegninger viser byen og borgen på sit bjerg og den lille fine kirke Sankt Orsola, som ligger lige indenfor en af byportene, „Porta Spada”: Sammenhæng og forståelighed fra helhed til detalje og anvendelse af materialer, som på en naturlig måde støtter homogeniteten, kendetegner byen.

- Haven ved Villa Garzoni, en markant og næsten overdådig barokhave med svulmende hække, plaskende vande og et rigt blomsterhav overvælder den besøgende! Øverst i landskabet ligger villaen og bag denne den beskedne lille landsby Collodi. Fra villaen folder haven sig ud på bjergsiden med sine terrasser, hovedakse, sideakser, tugtede hækformationer og mangfoldighed i beplantningen.

På tegningerne ser øjet den store landskabsarkitektur og den havekunstneriske detalje som to sider af samme sag: Havekunsten danner rum og forholder sig til former som en naturlig og integreret del af arkitekturen.



Bjergbyen Collodi med Villa Garzoni, Toscana, Italien. Tegning 1977. (V.D.)



Detalje fra Villa Garzonis have. Tegning 1977. (V.D.)

- San Gimignano har stadig nogle af de mange middelalderlige tårne tilbage, som var så almindelige i større norditalienske byer, som f.eks. Bologna. Tårnene havde formentlig et forsvarsfor-

mål, men var samtidig også et statussymbol for de mere velstående familier. Ser man ud over byen, er det dog især de store offentlige og religiøse bygninger, som dominerer bybilledet: kirker, klostre osv. De udgør særlige arketyper – bygningstyper med variationer – , der rager tydeligt op over den mere anonyme og meget homogene bygningsmasse af boliger, virksomheder m.m. En bys grundlæggende elementer består af tre dele ifølge arkitekten Aldo Rossi: „Site, monument and dwelling.” Alle tre elementer findes her i fuldt mål: Den markante beliggenhed, kontrasten mellem de monumentale strukturdele og den profane bebyggelse og boligkarréerne.

I de to tegninger glitrer sollyset over byen set som et urbant landskab!



Tårne i San Gimignano, Toscana, Italien. Tegning 1977. (V.D.)



San Gimignano. Byen og landskabet. Tegning 1977 (V.D.)

- Allerede på rejse til Nærorienten, Nordafrika og Ægypten støder man på helt andre byformer og måder at anvende byen på. Den arabisk/islamiske bys tætte og kringlede gadestruktur, boligernes indadvendthed, basarenes vrimlende liv, gadernes aktiviteter, lyd, lys og lugt er kolossalt anderledes end det liv, vi kender til i de nordiske byer og nordiske klima.



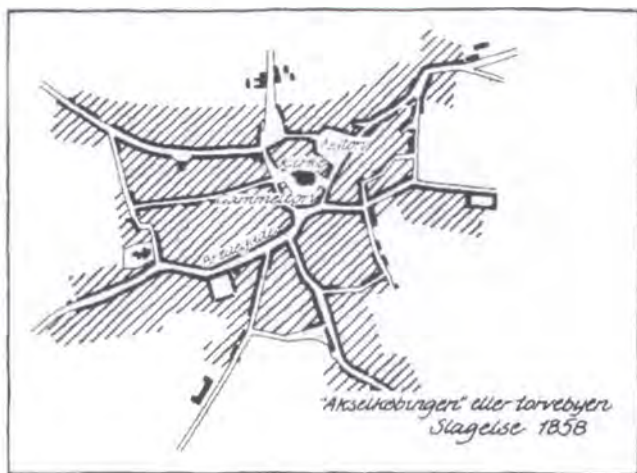
Mennesker på Husseini-pladsen i Cairo, Ægypten. Tegning 1981 (V.D.)



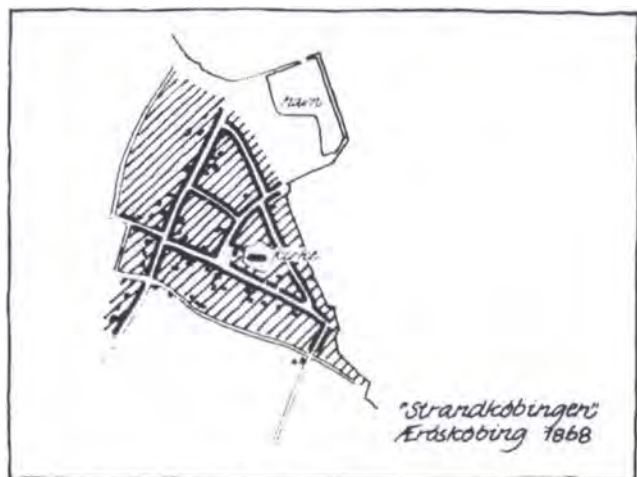
Samme

Tusinder af mennesker tilbringer store dele af deres liv og hverdag på gader og pladser som den naturligste sag af verden. Et chok for en nordbo! „Hvorfor er det sociale liv i vore byer ikke mere synligt?” er et spørgsmål som straks dukker op, og: „Hvordan er vore byer som ramme om det sociale liv i det hele taget?”

På tegningerne vrimler det med ægyptere på Husseini-pladsen tæt ved basaren. Store og små, unge og gamle i smukke traditionelle dragter, sorte, hvide eller pastelfarvede i en særlig orientalsk farveskala, som kaster et eventyrligt skær over sceneriet – i skandinavens øjne.



Akselkøbing. Slagelse 1858 (BPL)



Strandkøbing. Ærøskøbing 1868 (BPL)

Det typiske og det specielle

- Min store interesse for samspillet imellem bebyggelse (morfologi) og landskab (topografi)

fik jeg bl.a. gennem mit samarbejde med Peter Bredsdorff om byplanlægningen i Hillerød i årene efter afgang 1958, og inden jeg startede min egen byplankonsulenttegnestue i 1966.

I Hillerød kommunes dispositionsplan fra 1945 og i Hillerødbogen fra 1948 skriver han om betydningen af det typiske og det specielle. „Det typiske” er de udviklingstræk som er fælles for alle byer, mens „det specielle” er de særlige kendetegn, som adskiller den enkelte by fra de andre. For Hillerøds vedkommende var det dens opståen omkring Fredriksborg Slot og beliggenheden omkring Slotssøen, som var det interessante.

Peter Bredsdorff tog direkte udgangspunkt i historikeren Hugo Mathiessens købstadsundersøgelser og beskrivelser, hvori en række karakteristiske bytyper med samme specielle egenskaber beskrives. Det var lige noget planlæggeren kunne bruge: Den generelle udvikling havde en mere overordnet og almen karakter, mens den konkrete planlægning på stedet måtte forholde sig til de særlige kvaliteter og den specielle lokale identitet, som fandtes her. Man ville simpelthen være en dårlig planlægger, om man ikke så disse muligheder!

I „Bevaringsplanlægning, Kommuneplanvejledning nr 1”, udgivet af Planstyrelsen i 1979, har jeg senere hen forsøgt at beskrive nogle af disse bytyper, bl.a. ved at udtegne en visuel analyse i en enkel og tydelig grafisk fremstilling.

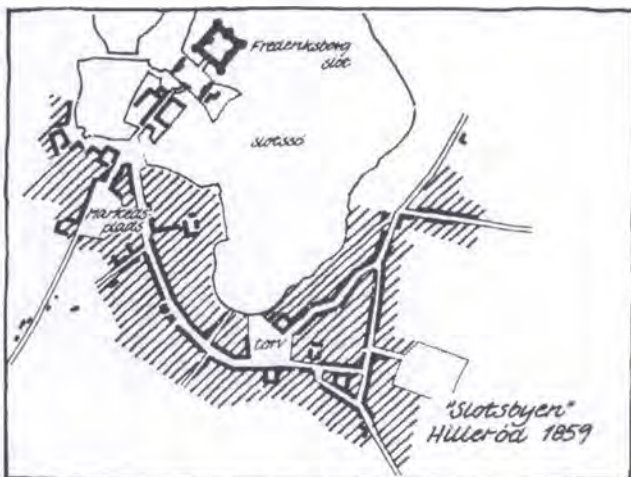
Slagelse er en akselkøbing. Dvs. at den er opstået omkring et torv, en handelsplads, som alle veje fra omgivelserne – også de gennemgående – fører ind til. Ingen større terrænforhindringer blander sig i strukturudviklingen.

Ærøskøbing, som er en typisk strandkøbing, orienterer sig derimod ensidigt mod havet. Alle gader, smøger og bebyggelser har retning mod havnen, som var livsnerven og kontaktpunktet mod Fyn.

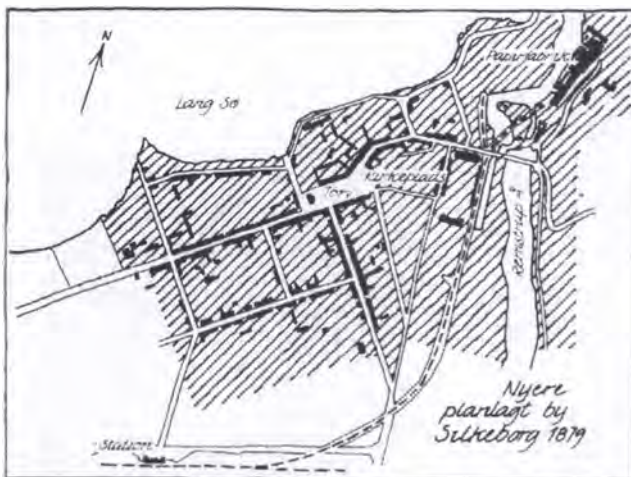
Fra Møllebakken der hæver sig op sydvest for byen kunne man indtil for få år siden stadig

opleve den uspolerede sammenhæng mellem bykerne, og vand. Et uheldigt vejanlæg over Møllebakken truer nu helheden.

- Frederiksborg Slot blev påbegyndt af Frederik II i midten af 1500-talet og senere ombygget og udvidet af Christian IV. Slottet blev placeret på tre holme i Slotssøen og skulle først og fremmest tjene som residens for kongen. Beboerne i et par nærliggende landsbyer blev tvunget til at flytte hertil, så de kunne medvirke til en ny bydannelse ved slottet: Residensbyen. Først meget senere blev Hillerød en normal oplandsby og mistede sin afhængighed af slottet.



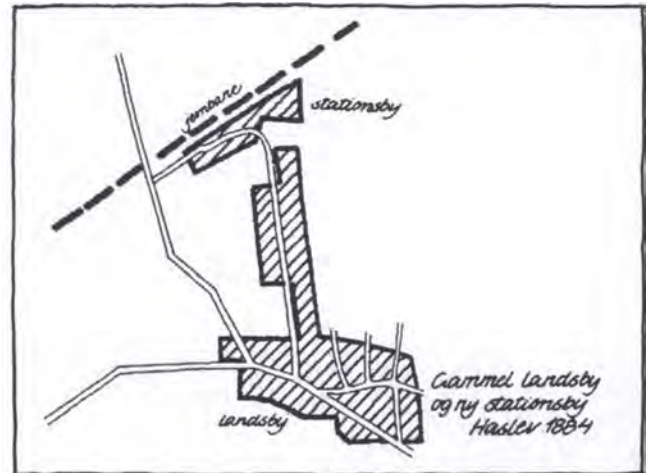
Residensby, Hillerød 1859 (BPL)



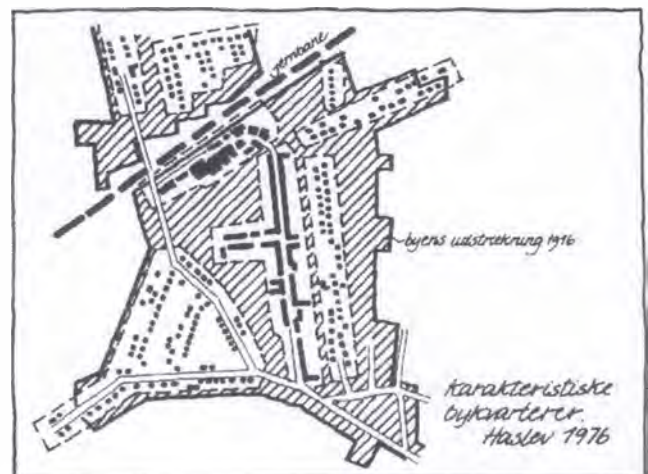
Planlagt by, Silkeborg 1879 (BPL)

Silkeborg er en af de få nye planlagte byer, som blev etableret i Danmark under 1800-tallets industrialisme. Byen opstod på grund af bl.a.

papirfabrikkens virksomhed, og en rationel rudenetsplan gav mulighed for hastig vækst. I rudenettet blev købstadens arketyper og symboler indpasset: Torvet, kirken, rådhuset, jernbanestationen osv.



Stationsby, Haslev 1884 (BPL)



Stationsby, karakteristiske træk, Haslev 1976 (BPL)

- Ligesom købstæderne danner også de mange stationsbyer forskellige typer her afhængigt af jernbanernes lokalisering, eksisterende bebyggelse, og topografiske forhold m.v. Aage Aagesen har i sin bog om : „Geografiske studier af jernbanerne i Danmark”, 1949 en udmærket oversigt over disse.

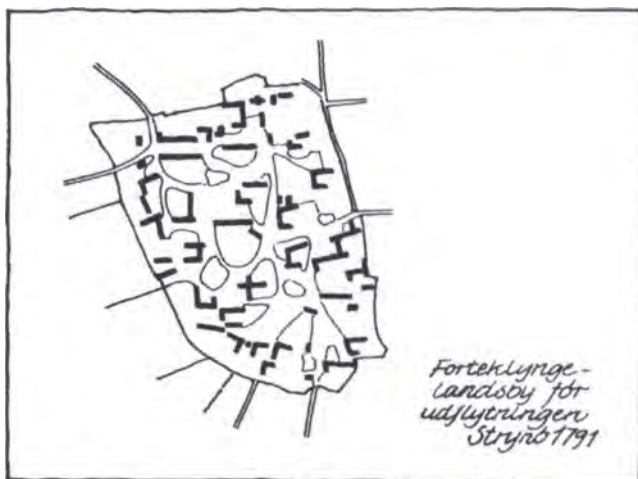
Haslev er bare et eksempel på en stationsby, hvor jernbanen og stationen blev placeret i nogen afstand fra en eksisterende ældre kirkelandsby.

Ved den nye station opstod en plads og den første typiske stationsbybebyggelse. Efterhånden voksede de to bebyggelser sammen, og den forbindende vej, som oprindeligt lå i et markskel, blev hovedgaden.

Omtrent hundrede år senere var Haslev en stor og driftig stationsby med et vist opland omkring sig. Næsten som i en lille købstad var der butiksgader, virksomhedsområder, boligbebyggelser fra forskellige perioder osv. De kulturelle funktioner lå fortrinsvis i tilknytning til det tidligere landsbyområde. Udover dette havde Haslev gjort sig kendt som en attraktiv skoleby med forskellige højskoler m.v.

- Også de danske landsbyer har utrolig mange interessante typologiske variationer – selv om de topografiske forskelle ikke er ligeså markante som i italienske bjergbyer. Fritz Hastrup har i bogen: „Danske landsbytyper”, 1964, redegjort for nogle af de mest almindelige eksempler. I en fortelandsby ligger gårde og huse omkring en forte – en fælles grønning med gadekær. Her kunne kvæget jages ud eller ind på vej til eller fra græsningerne. En forteklyngelandsby – som Strynø by på tegningen – bestod af en større landsby med flere fælles „forter”.

Men – udskiftningen i begyndelsen af 1800-tallet gjorde naturligtvis, at de traditionelle bebyggelsesstrukturer tyndedes kraftigt ud ved gårdenes udflytning.



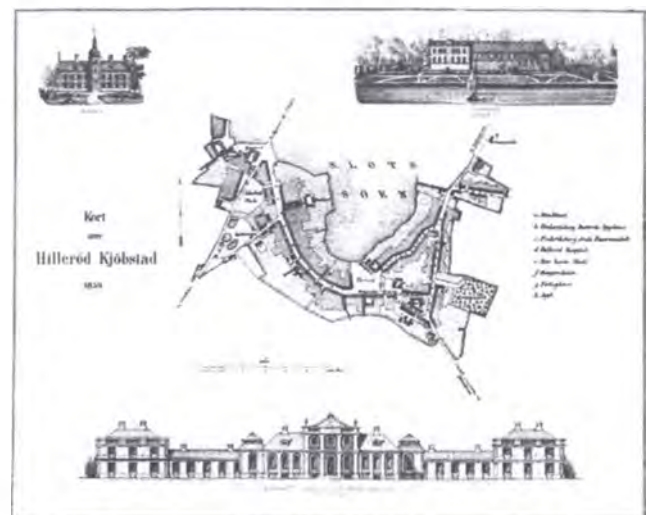
Forteklynge-landsby, Strynø 1791 (BPL)

På den anden tegning af landsbyen Strynø ses en situation fra begyndelsen af 1900-tallet. Halvdelen af gårdene er væk, og der er i stedet tilkommet en hel del småhuse. Disse var opført af fiskere og søfolk, som havde gode erhvervsbetingelser netop omkring århundredskiftet. I dagens Strynø er der ikke mange landbrug tilbage. Al service er stærkt reduceret og småhusene fungerer hovedsagelig som sommerboliger.



Senere udbygning, Strynø 1902 (BPL)

Byområder i Hillerød – et eksempel



Hillerød 1859, Trap Danmark (1. udg.)

- Residensbyens hovedstruktur var stort set uændret indtil jernbanens anlæggelse i 1864 til København. Hillerød fik også sine rettigheder lidt efter lidt i løbet af 1800-tallet og havde nu fået

nogle af de sædvanlige institutioner og virksomheder som kendetegner en købstad.

Fotoet af slottet viser det smukke samspil mellem vand og bebyggelse. Desuden hører også Slotsparken mod vest og haven nord for Slotssøen til anlægget.



Frederiksborg Slot, Hillerød. Foto 1975 (V.D.)

- På kortet fra 1895 ses stadig den samme tætte bystruktur af gader og torve som tidligere, men nye træk dukker op. Jernbanen er anlagt øst for bykernen bag den gamle kirkegård. For at få forbindelse mellem station og torv dannedes både en Nordre- og en Søndre Jernbanevej. De første villa- og etageboligbebyggelser langs gaderne anes også på kortet.

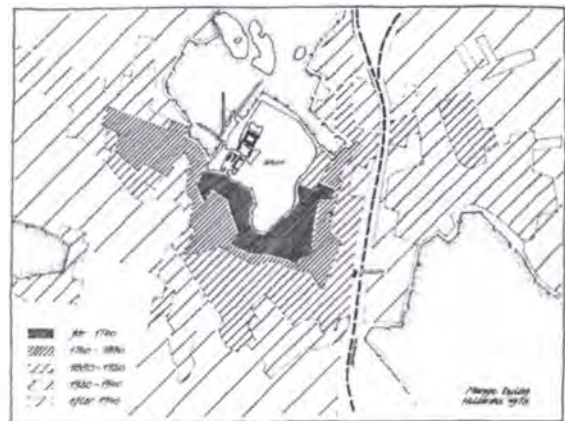
Kortet fra 1918 er ikke nær så smukt og tydeligt tegnet som de tidligere kort. Hillerød er blevet større og vokser nu uden for bykernen. Kvartererne har fået en arealsignatur, og vejene med den voksende trafik skærer sig igennem byens områder.



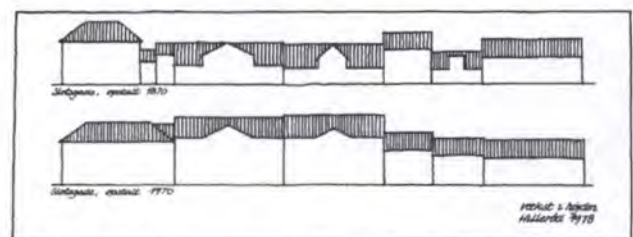
Hillerød 1895, Trap Danmark (3.udg.)



Hillerød 1918, Trap Danmark (4. udg.)



Byens vækst, Hillerød 1760-1979 (BPL)



Vækst i højden, Hillerød 1870 og 1970 (BPL)

- På tegningen af Hillerøds „vækstringe” ses arealekspllosionen i 1900-tallet. Arealforbruget per indbygger flerdobledes, de fysiske strukturer ændrede sig radikalt, ny teknik udvikledes og det blev nødvendigt at styre udbygningen af den komplekse, moderne by med mere og mere omtanke – og planlægning.

To gadebilleder med ca hundrede års mellemrum viser, at byen ikke bare voksede i udstrækning, men også i højden. I bykernen blev mange af de lave huse i 1-2 etager udskiftet med bygninger i 3-5 etager med boliger øverst og butikker og virksomheder i de nederste etager. Også gårdrummene bag husene blev mere intensivt bebygget og anvendt med boliger og værksteder m.m. i side- og baghuse.

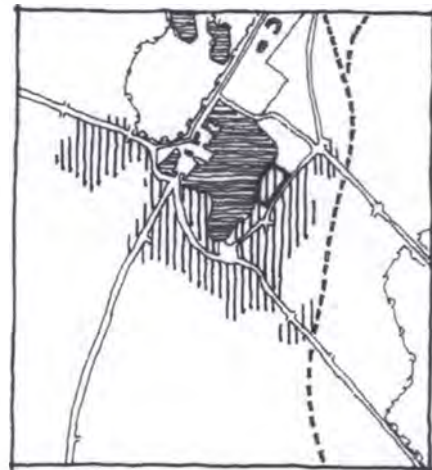
- Arkitekturen ændrede sig også i slutningen af 1800-tallet og omkring århundredeskiftet. Historiske stilarter var på mode i bykernen og i tre generationers Sparekassebebyggelse kan man f.eks. se det første hus opført i hollandsk renæssance, det næste med inspiration fra et fornemt palads i Firenze og det sidste som en helt modernistisk bygning fra 1960-erne.



Sparekassen, Hillerød, opført 1900. Foto 1986 (V.D.)



Sparekassen, Hillerød, opført 1873. Foto 1986 (V.D.)



De første villaer. Lokalisering. Hillerød ca 1900 (L.)

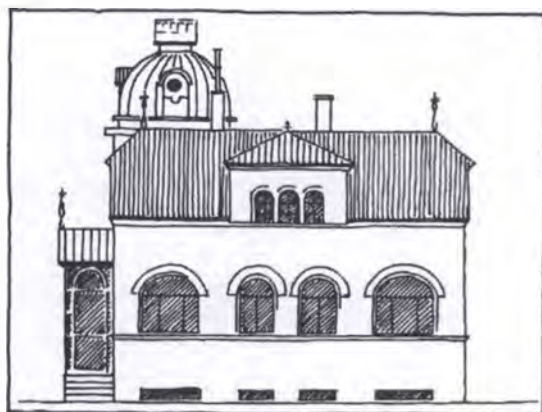


Samme. Udstykning og bebyggelse med udsigt over Slotssøen (L.)

- I en artikel fra 1971 (Landinspektøren, 26. bind, 5.hefte) har jeg forsøgt at beskrive og visualisere nogle typiske udviklingstræk for lokalisering og udformning af boligområder i 1900-tallet med Hillerød som eksempel. Artiklen var inspireret af Peter Bredsdorffs fint udtegnede strukturanalyser i bogen om Hillerød. Samspillet mellem beliggenhed i byen, udstykningens karakter og husenes arkitektur, som vises i det følgende, afspejler både idealer, dagligliv og økonomiske muligheder på en måde som er vigtig for forståelsen af byplanhistorien.

Nøjagtig de samme træk kan mange sikkert nikke genkendende til fra andre tilsvarende byer – men med variationer, afhængig af den lokale bytopologi m.m.

De første villaer som blev bygget i Hillerød var store og fornemme huse. De blev placeret i tilknytning til bykernen på store parceller på skrænterne ned mod Slotssøen og med udsigt mod slottet og aftensolen.



„Nordstens” villa opført ca 1900 (L.)



Foto af samme 1978 (V.D.)

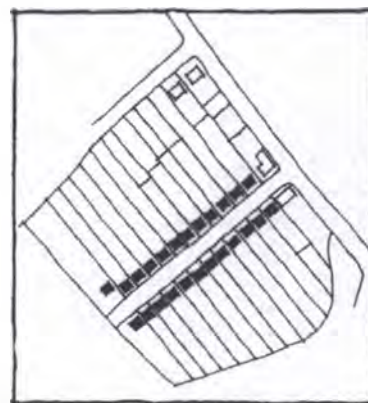
Et af husene blev opført ca 1900 af direktøren for en af de store fabrikker „Nordstens Maskinfabrik” (1877), som producerede landbrugsmaskiner. På toppen af et tårn bag huset var der en lille platform, hvorfra husets frue kunne nyde udsigten og solen.

- I dag er de fleste af de store villaer overgået til kontor- eller institutionsanvendelse. Det kniber med vedligeholdelsen, og man ser ofte forringelser i form af uheldige udskiftninger af vinduer og døre, forkert farve og detaljebehandling m.m.

Også de fornemme store haver ender desværre for det meste som triste parkeringspladser og uinteressante græsarealer med forvoksede stedsegrønne beplantninger, o. lign.



Byggeforeningshuse på Teglgårdslund. Hillerød ca 1900 (L.)



Samme. Udstykning og bebyggelse ca 1900 (L.)

- Den voksende industri i byen behøvede arbejdskraft, og arbejderne skulle også have et sted at bo. Der blev opført både de første etageboliger og en del bygmesterhuse tæt ved bykernen i slutningen af 1800-tallet. Men – idealet var at få egen bolig! F.eks. ved at man slog sig sammen i en byggeforening, hvilket blev mere og mere almindeligt omkring århundredeskiftet. De første byggeforeningshuse i Hillerød fik ikke udsigt over Slotssøen, men måtte nøjes med en mere beskednen



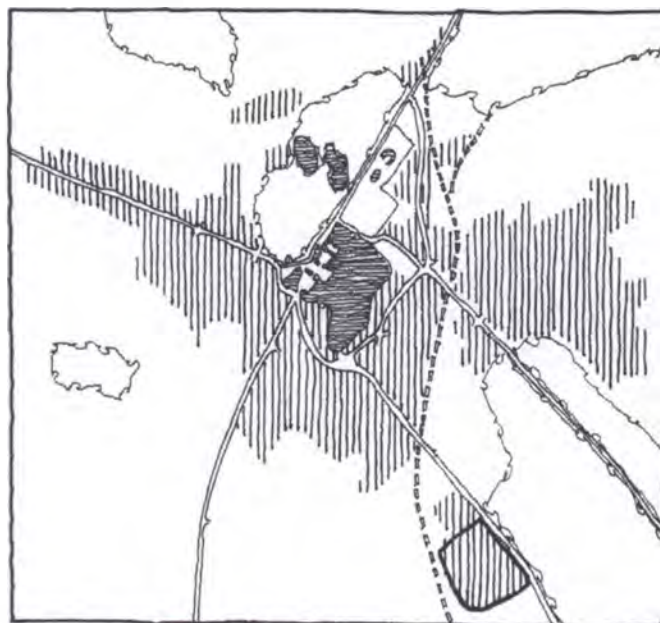
Byggeforeningshuse på Teglgårdslund. Beskedne hustyper i traditionel udformning. Hillerød ca 1900 (L.)



Samme. Foto 1978 (V.D.)

placering på nogle lidt fugtige arealer et stykke syd for byen.

Husene blev placeret på begge sider af adgangsvejen som „gadehuse” med stuen og entréen mod gadesiden uanset orientering. Bemærk de lange smalle grunde, der skulle give mulighed for at den enkelte familie kunne dyrke sine egne kartofler osv.



Haveboligområde. Hillerød 1930-40 (L.)



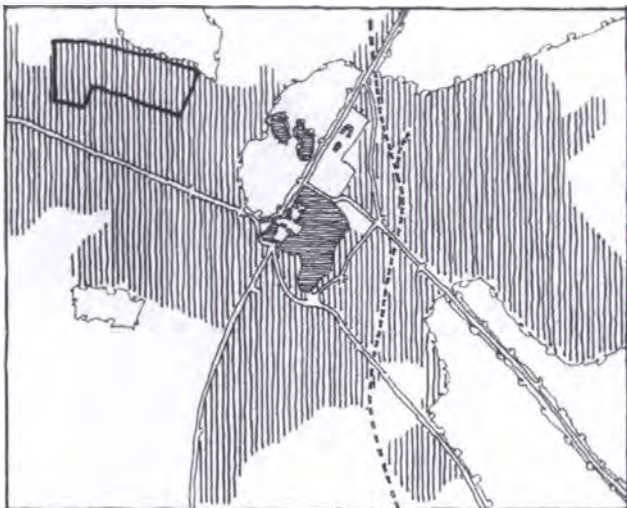
Samme. Udstykning og bebyggelse (L.)

- Husene eksisterer stadig i dag, men har fået tilbygninger og ændringer efter tidens behov. Både lokalplanlægning og en byfornyelsesindsats har støttet bevaringen af miljøet.

Husene er populære hos yngre familier, formentlig på grund af den beskedne størrelse og upretentiøse karakter.

- Byen voksede og nye boligidealer slog igennem. Haveboligområderne blev populære som alternativ til de ofte temmelig dårlige boligforhold i de ældre byområder. I Hillerød var der vækstmuligheder for byen imellem „de tre grønne kiler”, som Slotssøen og skovene omkring byen dannede helt ind til den gamle bykerne.

Den spirende funktionalisme forstærkede kravene om lys og luft og husenes indretning og arkitektur ændrede sig radikalt. På udstykningen fra Hammersholt slynger vejene sig malerisk gennem terrænet, og husene vender sig mod sollyset. Man var så småt begyndt på at planlægge for tilvæksten, men før da gjorde man, både her i Hillerød og mange andre steder, en hel del ud af at udarbejde gode og velfungerende servitutter og bestemmelser for de nye udstykninger. Takket være disse er f.eks. materialer og tagformer stadig vældig homogene og attraktive i det viste Hillerød-kvarter.



Selsvangområdet. Hillerød ca 1960 (L.)



Samme. Foto 1978 (V.D.)

- I 60-erne og 70-erne gik det stærkere med tilvæksten end nogensinde før. Hillerød som var en af byerne i købstadsringen omkring København, mærkede presset fra hovedstaden. Jernbanen blev ændret til S-bane, og byudviklingsloven blev brugt flittigt for at styre bebyggelsesudviklingen i by og på land.

Et stort område vest for bykernen bestående af gamle statshusmandsbrug blev planlagt inden kommunesammenlægningen i 1966 mellem Hillerød og Frederiksborg Slotssogns kommuner.



Selsvangområdet. udstykning og bebyggelse. Hillerød ca 1960 (L.)



Samme. Foto af typisk vejbillende. 1978 (V.D.)

- Modernismen som i efterkrigstiden afløste funktionalismen var meget rationel i sit idé-koncept. Byplanerne skulle fungere effektivt både m.h.t. anvendelse, serviceforsyning, trafik, friarealer osv., og boligbebyggelserne skulle kunne opføres hurtigt, gerne som montage-byggeri, bl.a. for at imødegå det store boligbehov.

Størstedelen af Selsvang-området var udlagt til opførelse af de da meget populære „typehuse“, dvs. delvis præfabrikerede enfamiliehuse – ofte arkitekttegnede -, som man kunne vælge imellem.

Forud for udarbejdelsen af udstykningsplanen, som jeg deltog i, undersøgte jeg ca 25 af de mest kendte typehuse m.h.t. proportioner, planløsninger, m.m. De fleste var lave et-plans længhuse eller vinkelhuse. Det viste sig, at de fleste kunne ligge på en ca 20 m bred grund på ca 700 m² med langsiden mod solen i syd eller vest. Det blev retningsgivende for hele områdets indre struktur. Området var desuden et af de første i Danmark med total trafikdifferentiering og vel forsynet med legepladser, stier og grønne områder.

Vejbilledets karakter og områdets beplantning blev også diskuteret og gennemarbejdet, selvom det ikke altid var lige nemt at få politikere og øvrige teknikere til at prioritere kvalitative betragtninger.



Etageboligområde. Hillerød øst, ca 1960. Foto 1978 (V.D.)



Etageboligområde og institutioner ved den nye kirkegård i Hillerød øst. 1960-erne. Foto 1978 (V.D.)

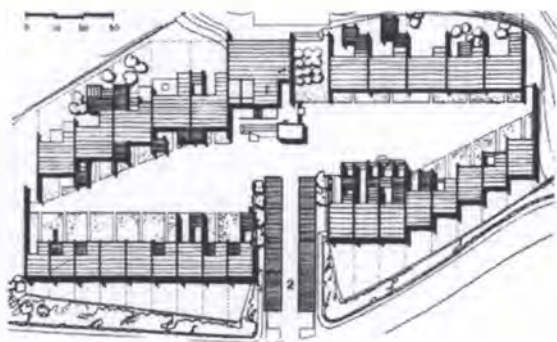
- Peter Bredsdorff havde oprindelig den idé, at de nye etageboligområder i forstæderne skulle placeres på en sådan måde, at de havde særlige landskabelige kvaliteter omkring sig eller i nærheden. Den idé fulgte jeg op som byplanarkitekt for kommunen, og det lykkedes i de fleste tilfælde at gennemføre den. Et etageboligområde mellem Skansevej og Jespersvej er et eksempel på dette. Det lykkedes i samarbejde med arkitekt og havearkitekt at ændre en traditionel bebyggelsesplan med små vinkelblokke, der vandrede ud over et smukt terræn, til en samlet bebyggelsesmæssig helhed, hvor alle lejligheder fik glæde af både sol, udsigt og landskab.

Også i den senere udbygning af Østbyen og Vestbyen har man lagt stor vægt på at undersøge udbygningsmuligheder og at samordne byplanlægning og udformning af helhed og detaljer. I Østbyen tilførte den nye kirkegård på Skansebakken, tegnet af havearkitekt Svend Hansen, unikke kvaliteter til omgivelserne.

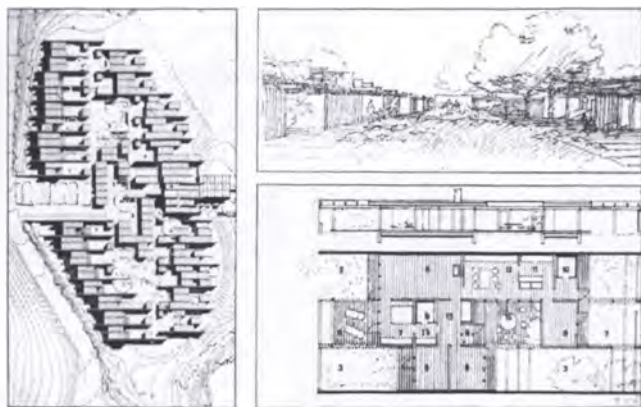
- Som protest mod modernismens ofte lidt triste miljøer og livet i de udstrakte villaområder m.m. opstod der en diskussion om alternative og mere kollektive boformer rundt omkring i landet. Syd for Hillerød opførtes f.eks. "Sættedammen" i 1969, en kollektivbebyggelse, bestående af ca 30 rækkehuse grupperet omkring en fælles plads og

forsynet med en vis fælles service. Det var fortrinsvis intellektuelle, arkitekter, ingeniører o.lign, som deltog i eksperimentet. Området fungerer udmærket den dag i dag.

I 80-erne og 90-erne voksede Hillerød videre i sine vækstretninger og i små planetbyer omkring de nærmeste landsbysamfund. Karakteristisk for disse perioder var også større bebyggelsestæthed og opførelse af mange mindre fortætninger og fornyelser i bestående byområder.



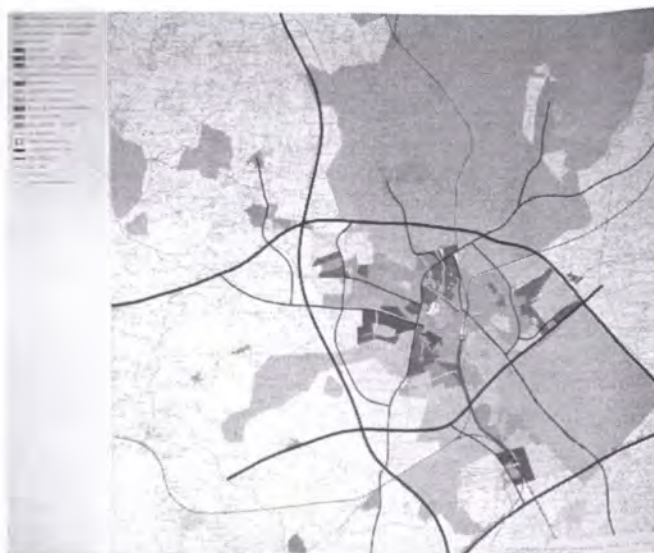
Sættedammen. Hillerød. Projekt 1969



Samme. Konkurrence 1966

Bykernen i Hillerød. Et eksempel

- I begyndelsen af 70-erne fik min tegnestue til opgave at udarbejde en revideret bykerneplan for Hillerød. Den gamle Centerplan fra 1963, udarbejdet af Skaarup og Jespersens tegnestue, havde skudt helt over målet med hensyn til sine forventninger om bykernens omdannelse. Der var slet ikke plads til de store trafik- og parkeringsanlæg m.m., og forslaget om anlægget af en fire-sporet trafikvej langs Slotssøen som et



Gældende dispositionsplan 1975. Hillerød



Hillerød bykerne, 1975. Forslag til vejnet og parkeringspladser.

led i en cirkulationsgade var mildest talt malplaceret. Jeg havde protesteret mod projektet fra begyndelsen og var nu helt enig med kommunens egne planlæggere i, at de store vækstproblemer måtte kunne løses på andre måder f.eks. ved en samordning af den overordnede dispositionsplanlægning og bykerneplanen, så der skabtes den fornødne aflastning m.m.

I dispositionsplanen fra begyndelsen af 70-erne ses et stor-Hillerød indenfor en trekant af omkørselsveje, som gennemskærer de tidligere nævnte grønne skovkiler. Der er afsat plads til lokale centre mod vest og øst og et større regionalt aflastningscenter mod syd.

Takket være trafikplanlæggeren Anders Nyvig lykkedes det at få nogle af de store vejanlæg placeret meningsfuldt i terrænet i relation til store landskabstræk, som f.eks. ved St. Dyrehave, sydøst for Hillerød. Vejanlægget, Isterødvejen, der overskar den grønne kile mod Gribskov, var derimod temmelig katastrofal set ud fra både en strukturel og landskabsarkitektonisk synsvinkel.

Bykerneplanen kom til at omfatte både den gamle bykerne og de tilgrænsende ældre områder, da disse både funktionelt og arkitektonisk havde en sammenhængende karakter. Man ville netop ikke skabe nye store trafikbarrierer i de indre bydele, men så vidt muligt forbedre og forstærke de eksisterende rumlige strukturer.

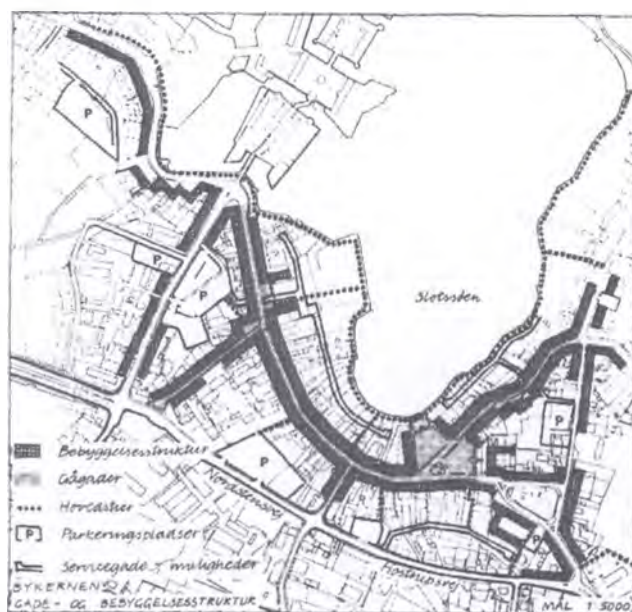
- Der blev lagt vægt på, at den eksisterende rumstruktur og randbebyggelse omkring gader, torve og pladser så vidt muligt blev bevaret – eller ved evt. udskiftning blev erstattet af bygninger med gode arkitektoniske egenskaber og i en skala, som respekterede omgivelserne. En hel del bevaringsværdige og tidstypiske huse indgik i den foreslåede rumstruktur.



Slotsgade og Borellas hjørne ved Torvet. Hillerød. Foto 1975 (V.D.)

Fotoet viser den hyggelige blanding af huse fra forskellige tider, nogle store bytræer og Slotsgaden som svinger ned over Torvebakken.

At det tager lang tid at skabe den slags billeder, blev man først klar over i løbet af 70-erne og 80-erne i mange danske byer. Den postmoderne protest indeholdt både en kritik af den kedelige og miljøfattige arkitektur fra 60-erne og skabte en fornyet interesse for urbane kvaliteter og byernes udformning.



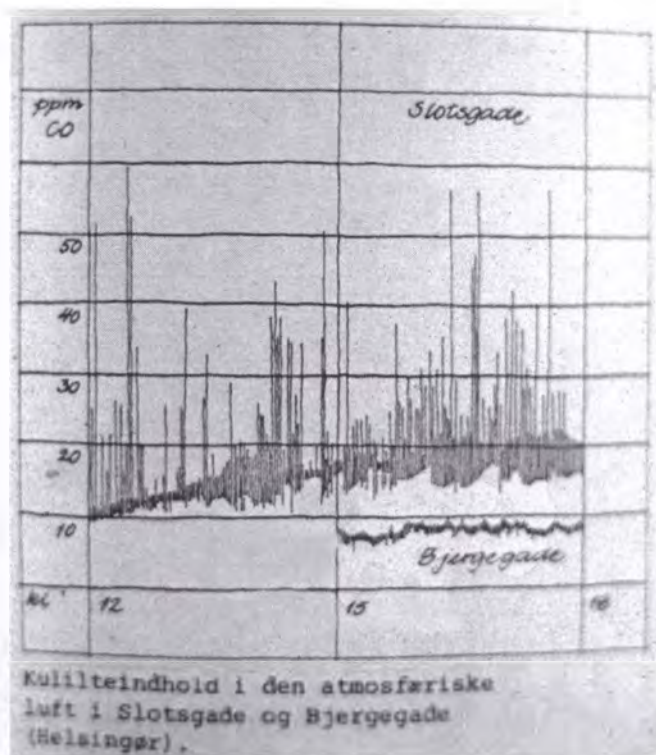
Gade- og bebyggelsesstruktur. Hillerød Bykerne 1975 (HB)

- I den første centerplan var de to vigtigste butiksgader: Slotsgade og Helsingørsgade udlagt som gågader, men disse var endnu ikke anlagt da bykerneplanen udkom i 1975. I denne fastholdtes gågadeidéen, dels for at stimulere handelen og dels for at skabe bedre vilkår for byens fodgængere. Dog uden de tidligere nævnte alt for urealistiske kommercielle forventninger.

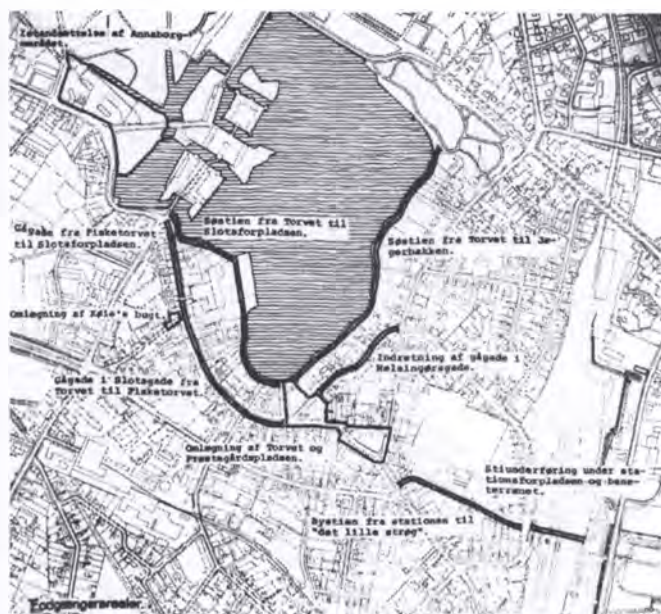
I en provinsby som Hillerød skulle der dengang meget gode argumenter til for at få politikere og forretningsindehavere til at indrette gågader. Begrebet var endnu ret nyt. "Strøget" i København blev indrettet som en af de første gågader i Danmark i begyndelsen af 60-erne. I Hillerød blev der gennemført målinger i Slotsgade af både luftens kulilteindhold og støjniveauet

sammenlignet med tilsvarende undersøgelser i gågaden "Bjerggade" i Helsingør for at skaffe bedst mulige argumenter.

Efterhånden modnedes tanken i Hillerød, og Helsingørgade blev åbnet som gågade i 1977 og Slotsgade først i 1992 efter forskellige forsøgsperioder.

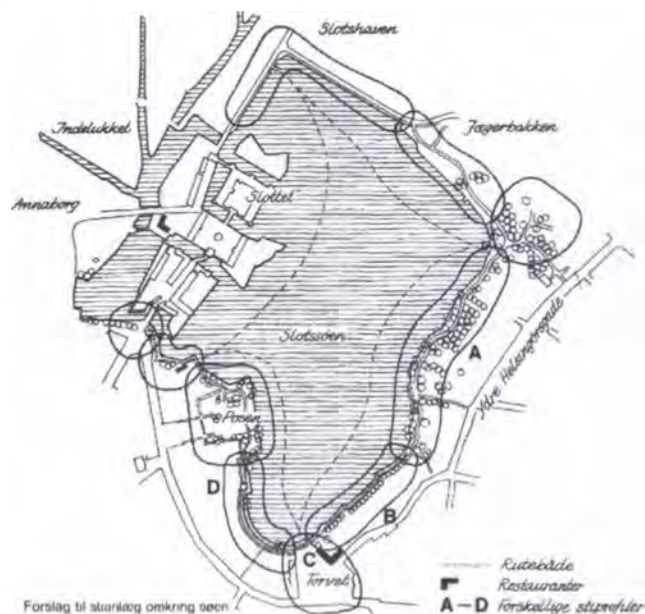


Hillerød Bykerne 1975. Måling af kulilteindholdet i luften i Slotsgade sammenlignet med Bjerggade i Helsingør (H.B.)

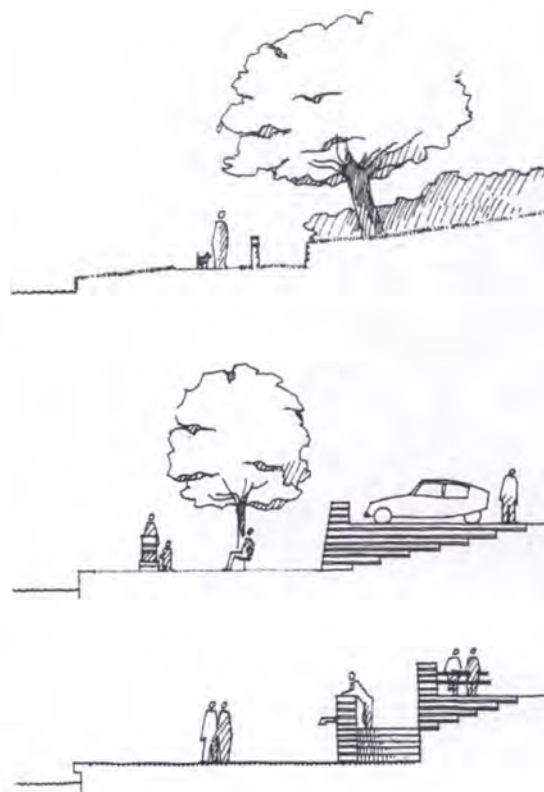


Samme. Gågader og stier i bykerneplanen. (H.B.)

En ny idé i bykerneplanen var bl.a. forslaget til anlægget af en sti hele vejen rundt om Slotssøen fra Slotsbroen og til parken ved Batzkes Bakke. En oplagt mulighed for at forbedre tilgængeligheden til slots- og søområdet for beboere og turister og til at gøre „residensbyens” særlige karakter endnu stærkere.



Hillerød bykerne 1975. Stianlæg ved Slotssøen (HB)



Samme. Forslag til stierprofiler (HB)

- Det foreslåede stianlæg var opdelt i sektioner med forskellig karakter fra det urbane til en mere parkagtig, grøn udformning. Flere steder var der passager til gågaderne, og ved Torvet skulle stierne mødes og danne forbindelse til Torvets store vindskæve flade i en forhåbentlig langt smukkere udformning end den eksisterende. Stien bag Slotsgade blev anlagt i slutningen af 70-erne, desværre i en alt for stor bredde og et meget ingeniøragtigt design. Den anden strækning – bag Helsingørsgade – er først gennemført i 2000!. Tanker tager tid – men det gør jo ikke så meget, hvis de stadig har slagkraft!



Hillerød Bykerne 1975. Forslag til omlægning af turistparkeringen ved slottet (HB)



Samme. Slottets profil set fra vest. (HB)

- Bykerneplanen indeholdt en række konkrete skitser til forbedring af indretning og udformning af gader og pladser samt også til en omlægning af turistparkeringen ved Frederiksborg Slot. Parkeeringen foresloges flyttet til den gamle markedsplads syd for slottet. Begrundelsen var, at slottet burde opleves gennem vandringen fra rum til rum i slottets hovedakse – og ikke ved at man blev sluset ind gennem en port fra vest direkte i den store forgård.

Endnu et eksempel på hvor let det er at undervurdere betydningen af den kvalitative oplevelse. Vi sætter jo selv pris på den slags indtryk, når vi er på rejse!



Torvet i Hillerød. Foto 1969 (V.D.)

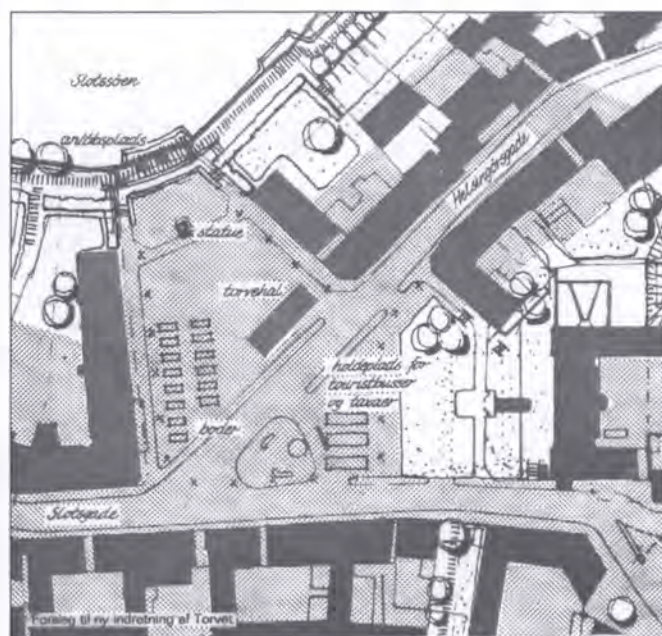


Samme. Foto 1969 (V.D.)

- De to gamle fotos viser et torv med en meget traditionel indretning og for det meste fyldt med parkerede biler, når det ikke lige var torvedag. I bykerneplanens forslag er det vigtigste ændringen af belægningserne, så Torvets store flade blev mere sammenhængende, samt omlægningerne ved søen og foran det gamle rådhus. Desuden skulle størstedelen af Torvet være bilfrit.

Både før og efter bykerneplanen har mange forslag været fremme og givet anledning til livlige diskussioner. En del forbedringer er gennemført i årenes løb, og blandt disse må den ændring af Torvets nedre del, som Sven-Ingvar Anderssons tegnestue gennemførte i 1996, nok betegnes som den mest vellykkede.

Jeg havde selv den store glæde at holde talen til tegnestuen ved overrækkelsen af „Byhistorisk Forenings” årlige pris for deres fine projekt.

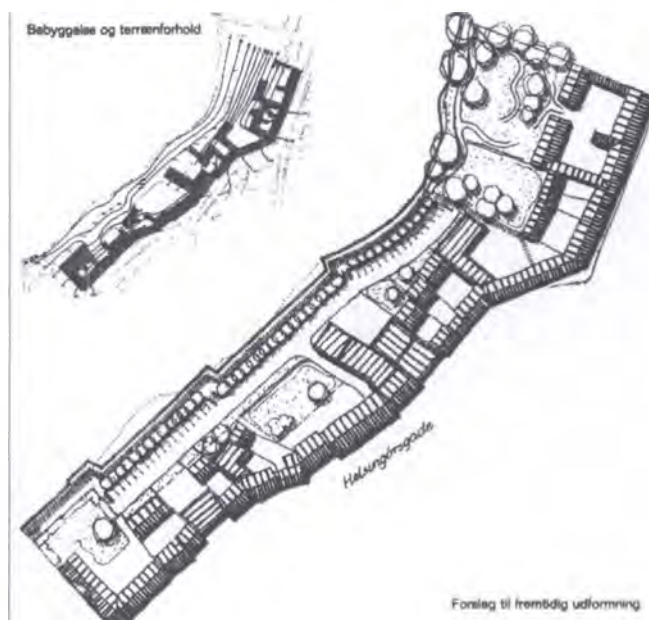


Hillerød Bykerne 1975. Forslag til omlægning af Torvet (HB)



Samme. Skitse med det gamle rådhus. (HB)

- For hver af bykernens og grænseområdernes karréer indeholdt bykerneplanen skitser og strategier for det videre lokalplanarbejde. F. eks. blev ønskerne om bevaring og videreudvikling af værdifulde gård- og havemiljøer fremhævet. Desuden var det nødvendigt med styringsmidler i form af plan- og byggebestemmelser m.m., der kunne dæmme op for uønsket bebyggelse og kanalisere virksomheder, der var bedre tjent med en anden lokalisering, til egnede områder.



Hillerød Bykerne 1975, Illustrationsplan for karréen mellem Helsingørsgade og Slotssøen (HB)

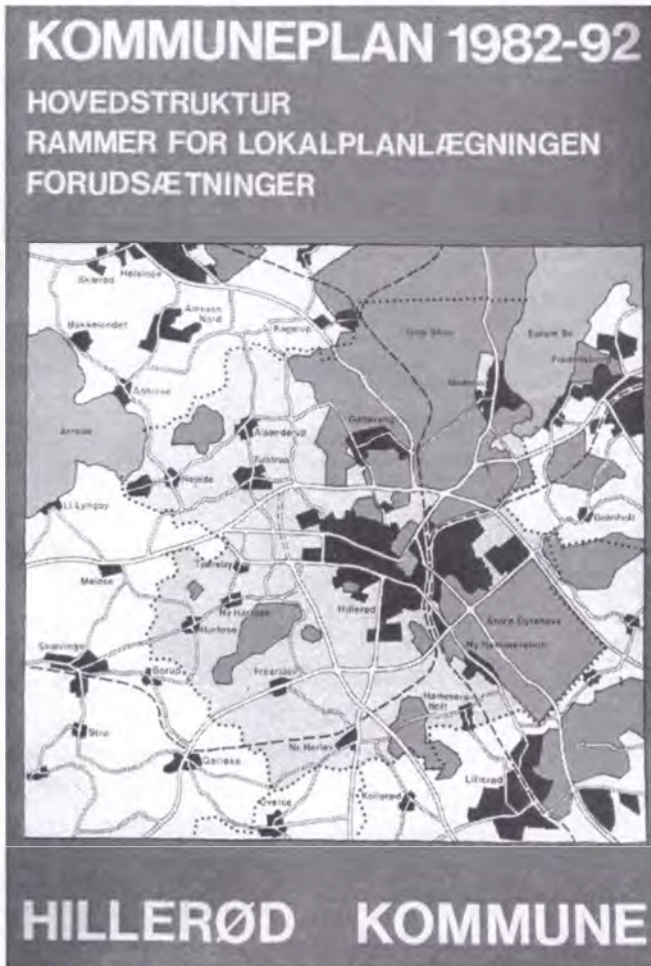


Samme. Foto af gårdmiljø. 1975 (V.D.)

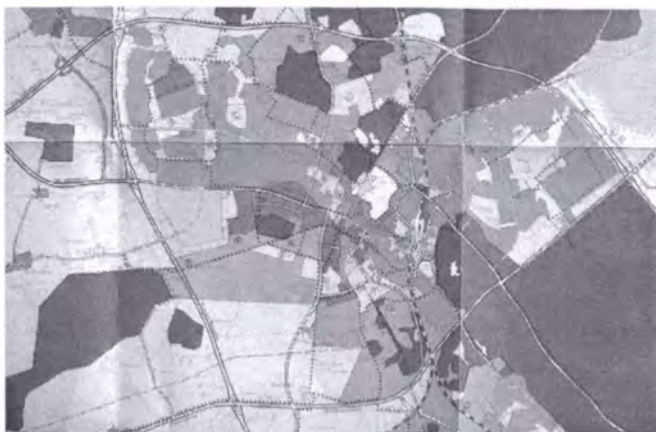
- Hillerød storkommune blev udvidet i flere omgange senest i 1970. Byområderne indenfor omkørselsvejene var næsten udbygget og

byvæksten så småt på vej udenfor disse eller i tilknytning til mindre lokalsamfund.

En ny kommuneplan lå klar i 1982. Bykerneplanen fra 1975 indgik stort set uændret i denne.



Hillerød Kommuneplan 1982-92



Samme. Arealudlæg



Nyt storcenter i Hillerød Bykerne . Skitse fra kommuneplan 1989-2001. Forbindelse til gågaderne

Nordstenområdet, illustrationsplan



Samme. Skitse til centrets indretning

- I den næste kommuneplan fra 1989-2001 skete derimod en afgørende ændring. I bykerneplanen 1975 fandtes en enkelt større arealreservation der afhang af en eventuel udflytning/nedlæggelse af en lokal virksomhed. I dette tilfælde, den tidligere nævnte „Nordstens maskinfabrik”, der lå umiddelbart sydvest for den gamle bykerne.

Arealet skulle i givet fald anvendes til bolig- og centervirksomhed.

I slutningen af 80-erne opstod muligheden for at realisere disse tanker og kommunen gav forsigtigt efter for presset om at opføre en større centerudvidelse på Nordstens arealer. Dog først efter en grundig detailplanlægning og arkitektonisk gennemarbejdning. Desuden skulle de trafikale forhold i sammenhængen med de eksisterende forretningsgader, det øgede parkeringsbehov osv. afklares. Centret, der kaldtes „Slotsarkaderne”, bestod af ca 35-40.000 m² butiks- og boligareal samt to P-huse. Centret blev tegnet af arkitekterne Ulrik Plesner og Dan Wajnman med postmoderne inspirationer bl.a. fra Holland.

Fodgængerforbindelsen til Slotsgade blev der satset meget på, idet den blev udført som et butiksgade-appendix og ført niveaufrit frem under trafikvejen: Nordstensvej/Hostrupsvej til Slotsgade.

Lokalisering og udformning af storcentre havde længe været et problem mange steder i landet og en torn i øjet på de gamle bykerners forretningsindehavere. På grund af centrene skala, konkurrencekraft, trafikbelastninger og ensidigt kommercielle miljø m.m. var de hverken populære i det åbne land, i industriområderne eller mellem de gamle huse.

Men – det var et nyt fænomen, som man måtte tage stilling til i planlægningen. Løsningen i Hillerød blev et af de mere vellykkede kompromiser, hvor man forsøgte at bruge andres erfaringer med tilsvarende bebyggelser.



Stavanger, Norge, Foto fra et højhushotel. 1988 (V.D.)

Personlig synes jeg at centret blev for stort og for fremmedartet og uden tilstrækkelig adskillelse mellem offentlige og private rum m.m.: „En gøgeunge klædt ud som gråspurv”, var mit indtryk.



Samme. Foto over byen og bispegården. 1988 (V.D.)

Den globale by

- Det tog i det hele taget nogen tid inden man fandt ud af, at storcentrene og en række andre tilsvarende anlæg var et nyt fænomen, og at disse lokaliserede sig fuldstændig respektløst i forhold til den traditionelle by og efter helt andre spille-regler, end man var vant til. Arkitekten Carsten Juel-Christiansen beskrev fænomenet i sin licentiatafhandling: „Monument og niche” fra 1985 og påviste, at det var overordnede internationale, nationale eller regionale netværk som satte sine ”aftryk” på bylandskabet i form af nye typer af anlæg og bygninger. Disse fik også nye navne: f.eks. blev bjerget i Albertslund til et moderne „monument” og lufthavnen i Kastrup til en „offentlighedsniche”. Metoden han anvendte i sin afhandling var en meget raffineret visuel analyse af bylandskabet set fra luften, hvor de nye skalafænomener aftegnede sig tydeligt.

Det var klart at planlæggerne måtte tage disse nye globaliseringsfænomener op. Allerede i havnekonkurrencen 1984, som jeg deltog i med en dansk/norsk gruppe, havde jeg lagt et forslag frem til en lokaliseringsstrategi for globale bebyggelsestyper på visse punkter langs havnefronterne, så disse ikke blev broderet til med uvedkommende og uinteressant arkitektur. Som

bekendt var dommerkomiteen ikke voldsomt interesseret i den byplanmæssige diskussion---. Forslaget blev ikke præmieret, men findes omtalt i „Arkitekten” nr 15, 1985.

I Stavanger, Norge, har man et par typiske eksempler på det nye fænomen. Da Norge blev et olieproducerende land, besluttede man, at Stavanger skulle være den nationale olieby. Men udviklingen gik så stærkt, at man dårligt nåede at tænke over konsekvenserne, f.eks. i forhold til Stavangers planlægning og den smukke gamle bykerne, som udgør et af landets fine bevaringsområder med overvejende træhuse.

De store multinationale selskaber byggede deres kontorer og højhuse tæt ved den gamle by. På det ene billede ses udsigten fra et højhus mod et andet, og lidt længere borte – på det andet billede – ligger bispegården på kanten af ”træstaden”.

- Fisketorv, pakhuse og kajkanter minder stadig om en tid, hvor havnen sydede af liv. Men den nye tid førte også med sig, at byen fik råd til et stort nyt kulturhus, der efter megen diskussion, konkurrencer osv. skulle opføres lige midt i den gamle by, trods skalaspringet fra de beskedne urbane træhuse.



Stavanger, Norge. Fisketorvet. Foto 1988 (V.D.)



Stavanger, Norge. Det nye kulturhus. Foto 1988 (V.D.)



Stavanger, Norge. Ældre biograf integreret i Kulturhuset. Foto 1988 (V.D.)



Stavanger, Norge. Glasoverdækket midterparti. Kulturhuset. Foto 1988 (V.D.)

Kulturhuset blev opført i slutningen af 80-erne af arkitekterne Lunn og Slaatto. I stedet for at bygge i højden blev huset sprængt ned i klippen i 5-6 etagers dybde og udformet med et stort glasoverdækket midterparti, hvorfra der var adgang til diverse funktioner: Flere biografer, bibliotek, konferencefaciliteter osv. Udadtil mod gaderne udfyldte bygningen en hel karré med en facadeskala og rytme som var tillempet træhusene.

Det første billede viser Fisketorvet og det andet Kulturhusets entré. Materialkarakteren var holdt i beton, glas, stål og pap i udmærket samklang med de traditionelle materialer.



Stavanger, Norge. Kulturhus, facadekarakter. Foto 1988 (V.D.)



Stavanger, Norge. Kulturhuset og den eksisterende bebyggelse. Foto 1988 (V.D.)

- De fire billeder viser Kulturhusets sammenhæng med omgivelserne og forsøget på at etablere en arkitektonisk helhed trods skalaspringet. Det lykkes i et vist omfang, men arkitekterne har ikke kunnet ændre på det faktum,

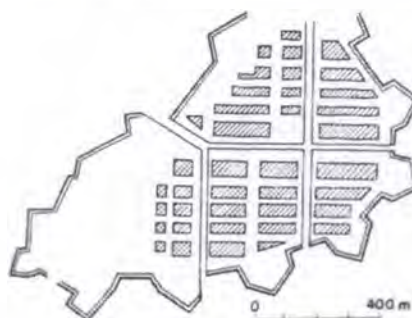
at husets funktioner sammen med den vanskelige tilgængelighed har betydet en voldsom ekstra belastning for træstaden.



Götaelven. Udsigt mod havet fra Älvsborgsbron. Foto 1979 (V.D.)



Götaelvns dalgang set mod øst. Foto 1979 (V.D.)



Göteborg. Klasons plan fra 1644.



Göteborg. Kort over bykernen, 1979

- Et andet typisk eksempel på lokalisering af et af globaliseringens artefakter findes i Göteborg. Her blev i slutningen af 80-erne opført et hotelhøjhusbyggeri med tilhørende kontorhus og conferencecenter på et meget ømfindeligt sted i den gamle bykerne ved „Lilla Bommen”, umiddelbart vest for Götaälvsbron.

Også her havde man de bedste intentioner om den arkitektoniske udformning og valgte Ralph Erskine som arkitekt.

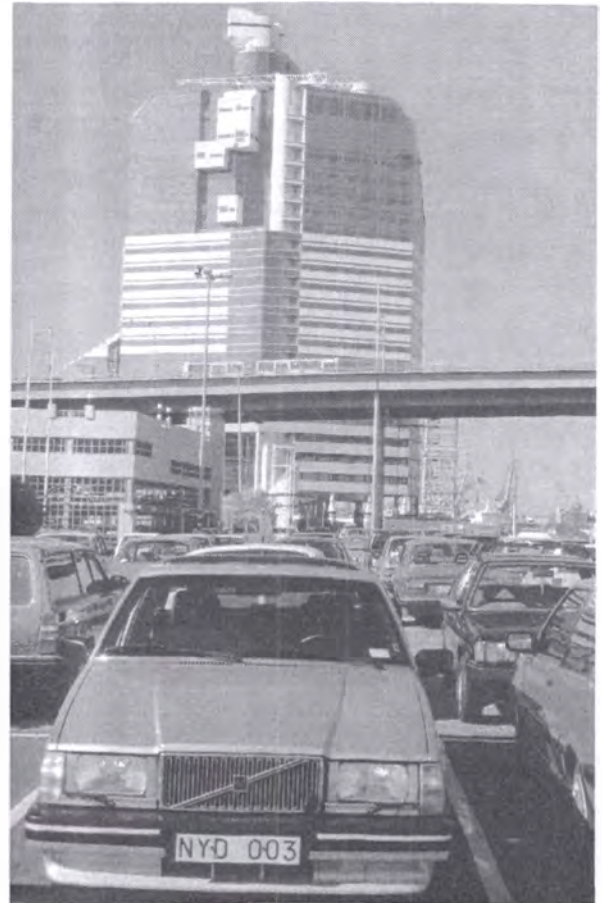
Göteborg har en meget smuk beliggenhed på begge sider af Götaelven. Undervejs gennem byen ændrer elvdalen karakter fra skærgårdsholmene i vest til den store frodige og grønne dal mod øst.

Den gamle bykerne, der ligger syd for Götaelven, har i store træk bevaret den oprindelige renaissance-plan.

I den moderne bykerneplanlægning har man forsøgt at bevare de væsentligste strukturtræk bl.a. ved at foreslå en stor trafikvej langs vandet lagt i tunnel under bykernen, således at bykernen og elven igen kunne få en bedre og mere direkte forbindelse med hinanden. Dette skulle f.eks. åbne op for interessante nybebyggelser langs vandfronten og naturligvis for bedre fodgængeradgang osv. Den omtalte bebyggelse ved „Lilla Bommen” og det senere opførte operahus vest for denne var nogle af de muligheder, man havde under overvejelse.



Göteborg. Ralph Erskines højhus set fra havnekajen mod øst. Foto 1991. (V.D.)



Samme. Tættere på. Foto 1991 (V.D.)



Samme. Foto 1991 (V.D.)

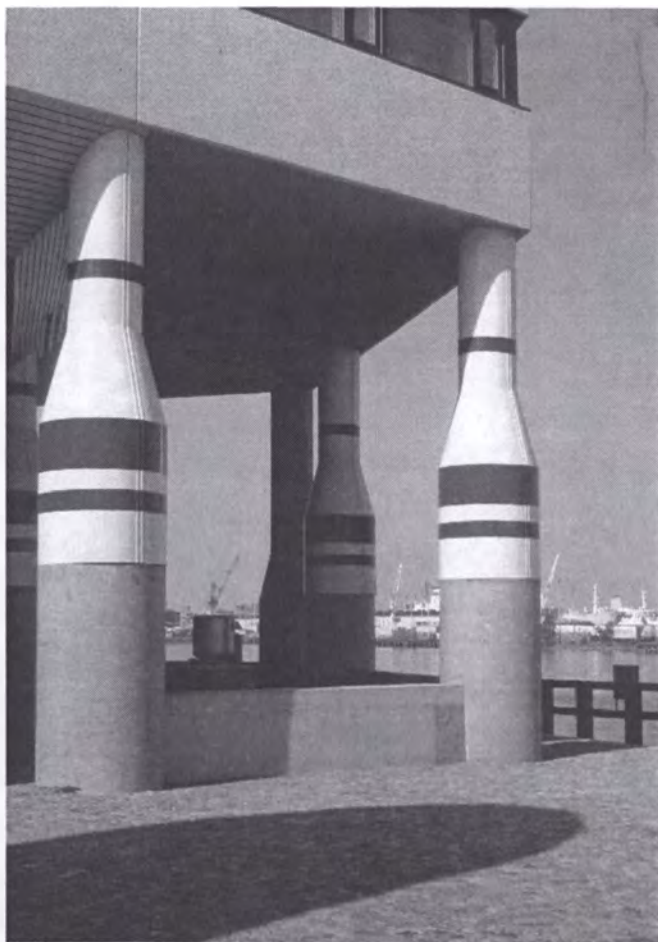


Samme. Entréen. Foto 1991 (V.D.)

- Der har været megen diskussion, om man kunde placere et højhus i bykernen. Principielt er jeg imod. Men huset har en meget smuk, levende og varieret udformning og en inspiration fra det omgivende maritime miljø, som gør, at det sammen med broen skaber en slags kontrapunktisk modspil til elv og bykerne.

- Hjørnesøjlerne mod vandet åbner op for et flot kig udover Götaelven. Søjlernes udformning har tydelige forbilleder i moderne skibsdesign.

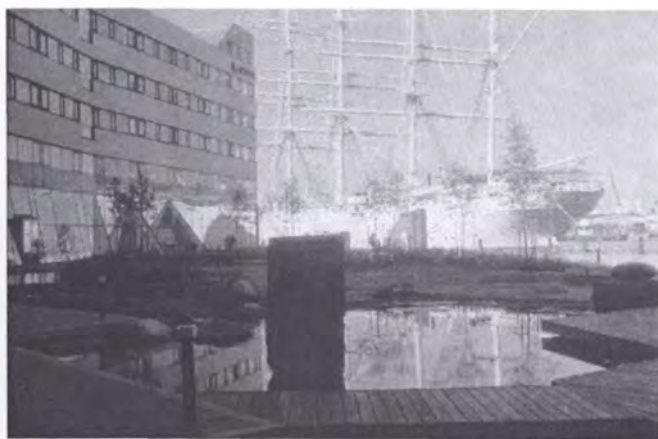
Bag højhuset ligger et lille havnetorv, og her dukker den øvrige del af bygningskomplekset op.



*Göteborg.Højhus. Hjørne med søjler mod vandet.
Foto 1991 (V.D.)*



Göteborg.Højhus. Fodgængerbro til centrets butikker m.m. fra højhusbebyggelsen. Foto 1991 .



*Samme. Skib i den lille havn bag bebyggelsen.
Foto 1991 (V.D.)*



Samme. (V.D.)

- De fire billeder fortæller deres egen historie. Trafikvejen er endnu ikke fjernet fra vandfronten og fodgængerne har måttet klare sig med en nødtørftig fodgængerbro! Broen betjener også det nye operahus indtil videre.



Samme. Udsigt fra fodgængerbroen mod vest. Foto 1991. (V.D.)



Samme. Udsigt fra fodgængerbroen mod øst (V.D.)

- Set fra bykerne-siden optræder den nye bebyggelse inklusive højhuset som en isoleret ø uden nogen naturlig forbindelse eller forståelig sammenhæng med bykernen. Den skaber en masse ny biltrafik, blokerer vandfronten og kunne m.h.t sine funktioner ligeså godt ligge på en anden og bedre egnet plads.



Göteborg.Højhus. Kig ind i kontor- og konferencecentret. Foto 1991 (V.D.)



Samme. Konferencecenter og højhus set fra bykernen. Foto 1991 (V.D.)

- I 60-erne og 70-erne var Bologna en af de byer i Europa, som var mest omtalt og besøgt på grund af sin forbilledlige byplanlægning og balancegang mellem bevaringsbehov og ønsker om vækst og fornyelse.

Man var tidligt klar over, at hverken den gamle bykerne eller de ældre byområder kunne klare presset fra de nye virksomhedstyper og besluttede at opføre et nyt regionalt center "La Fiera" udenfor byen. Også den statslige og regionale administration ønskede nye faciliteter, selvom de havde holdt til i mange fine gamle paladser hidtil.

Det mest bemærkelsesværdige var, at man havde en vision om, at det nye center skulle have en arkitektonisk helhedsløsning på et niveau, der svarede til de forventninger, man havde til centrets betydning, regionalt og internationalt.

Den japanske arkitekt Kenzo Tange blev engageret, og i 1967 stod centret færdigt med sine elegante, slanke højhustårne – en direkte inspiration fra de mange tårne, der prægede Bolognas profil gennem middelalderen og i senere århundreder.

Man kan undre sig over, hvorfor mange andre byer ikke har fulgt Bolognas kloge eksempel på, hvordan nogle af de nye byplan-artefakter kunne behandles?

De fleste forsøg på „infill” viser, at det selv med den bedste vilje til kompromis ikke lader sig gøre at „hugge en hæl og klippe en tå” på de nye projekttyper i forhold til et ældre traditionelt byområde.

Måske er det planlæggerne, som ikke har været tilstrækkelig visionære og strategiske i tide for at lokalisere og udforme disse nye projekter på deres egne betingelser?



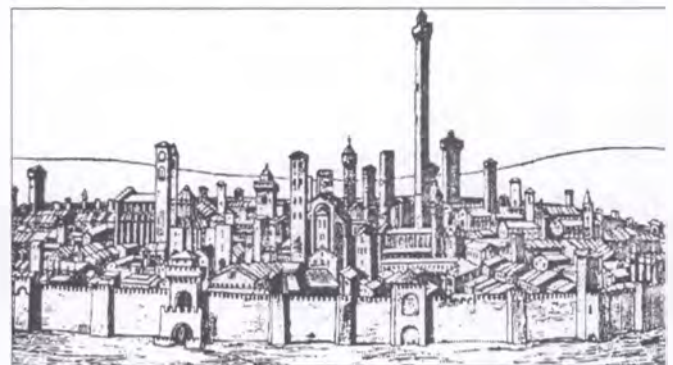
Samme. La Fiera. Karakteristiske højhuse. Foto 1984. (V.D.)



Samme. La Fiera. Det store torv. Foto 1984 (V.D.)



Bologna. Plan over La Fiera. Foto 1984 (V.D.)



Samme. Gammelt stik med byens mange tårne. 1505



Bologna. Monument på "La Fiera". Foto 1984. (V.D.)



Samme. Monument ved Palazzo Comunale i bykernen. Foto 1984 (V.D.)

- De to billeder viser et monument henholdsvis i det nye center og i det gamle. Der er århundreders distance mellem modernismens enkle, kubiske former og renaissancens svungne og detaljerige brøndanlæg.

Hvad mon "Neptun" ville sige til "La Fiera" i dag? Bemærk personen til venstre under det moderne monument. Begge monumenter er hver især kraftfulde udtryk for deres tid, men det er skalaspringet, som udgør den mest markante forskel!

Blev byerne bedre?

- Svaret på dette spørgsmål er ikke så nemt, men det må blive både et nej og et ja set i forhold til den traditionelle bys fysiske strukturudvikling.

Funktionalismens og den senere modernismes opsplitning og fragmentering af byen betød et afgørende brud med den traditionelle bys rumlige struktur og byliv. Under postmodernismen kom en længe ulmende protest op til overfladen og interessen for byarkitektur, socialt byliv og urbane kvaliteter forstærkedes. Men – tiden var en helt anden og de sædvanlige lokaliseringfaktorer for byens funktioner m.m. totalt ændret, og urbaniteten havde fået flere nye – og interessante – fremtrædelsesformer. Dette skyldtes bl.a. virksomhedernes "globalisering", kommunikationsmulighedernes udvikling og informationsteknologiens voksende indflydelse.

På en vis måde kan man sige, at det nu var byen, der kom til mennesket, hvor det før var mennesket, som kom til byen. Svaret på spørgsmålet, om byerne blev bedre, må derfor blive et nej, når det gælder den umiddelbare adgang til attraktive urbane strukturer for alle og – paradoksalt nok – et ja, når det gælder den øgede mobilitet og information – altså kontaktmuligheder til andre mennesker.

Men det er svært både "at blæse og have mel i munden". Havde man ikke udviklet byplanlægningen i 1900-tallet, var byerne sikkert blevet meget mere kaotiske og problemfyldte!

Af Hillerød-eksemplet, som jeg har beskrevet her, fremgår, at der allerede tidligt efter anden verdenskrig opstod en protest mod modernismens alt for rationelle og ensidige arealplanlægning og prioritering af uhæmmet vækst. Det stod klart, at der skulle arbejdes meget mere bevidst og

nuanceret med byplanlægningen, hvis grundlæggende hensyn til mennesker, urbane kvaliteter, kultur- og naturmiljøer skulle tages i betragtning.

Med bl.a. Kommuneplanloven fra 1977 fik borgerne en længe ønsket mulighed for indflydelse på omgivelsernes planlægning. Men desværre kørte man rask væk videre med modernismens byplankoncept – indhold og metoder. Disse stammede direkte fra Athen-chartret fra 1933 og trængte til en dybtgående kritisk revision.

Måske er det vigtigste spørgsmål i dag snarere, om byplanlægningen er blevet god nok til at skabe bedre byer og attraktiv urbanitet end, om byerne er blevet bedre af den formaliserede byplanlægning?

Mit svar på dette spørgsmål er at byplanlægningen må forbedres. Byplanlægningen er i dyb krise, og vi har brug for at diskutere måden vi planlægger på, og hvilke urbane kvaliteter vi vil opnå.

Hvis man vil etablere komplekse og kvalitative urbane miljøer såvel som naturmiljøer, må man nødvendigvis også bruge komplekse og kvalitative metoder.

Det indebærer f.eks. at rumlige strukturer altid må ses som et samspil mellem den tredimensionelle fysiske form, rummenes funktion, bylivet og oplevelsen. Eller sagt på en anden måde: Rationaliteten kan ikke stå alene. Man må også planlægge for og give plads til alle de irrationelle faktorer og ikke-målbare hensyn som i både det korte og lange tidsperspektiv giver de bedste vilkår for mennesker og natur og de mest kvalificerede løsninger for de urbane omgivelser m.m.

De oplevelser som mine rejseskitser viser indledningsvis beskriver en række klassiske og tidløse kvaliteter i samspillet mellem urbane strukturer, natur og landskab og mellem mennesker og byrum.

Hvorfor skulle vi ikke kunne være lige så kvalitetsbevidste i dag med al den strategiske formåen, fantasi og kreativitet som vi er i besiddelse af?

Litteratur og illustrationer

Bologna Centro Storico 1970. Commune di Bologna

Dalgas, Vibeke 1971. Haveboligen som byelement. Landinspektøren, 26.bind 5. hefte

Dalgas, Vibeke 1975. Hillerød Bykerne og grænseområder 1975-1990 (3 dele). Hillerød kommune

Dalgas, Vibeke 1979. Bevaringsplanlægning. Kommuneorientering nr. 1, Planstyrelsen

Dalgas, Vibeke 2000. Det typiske og det specielle – en beskrivelsesmodel for byernes fysiske udvikling. Indlæg på symposium om ”Den moderne bys historie” 3 marts 2000, Aarhus gl. By. Dansk Komité for Byhistorie.

Hansen, Edmund og Kaufmann Rasmussen, Erik 1955. Bedre byer. Socialpolitisk Forenings småskrifter 19/1955

Hastrup, Fritz 1964. Danske Landsbytyper

Hillerød dispositionsplan 1972, med senere tilføjelser og revisioner. Hillerød kommune

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

Kommuneplan 1982-92. Hillerød kommune

Kommuneplan 1989-2001 (2 dele). Hillerød kommune

Omtale i ”Arkitekten” nr. 15 1985. Nordisk konkurrence om Københavns havn.

Skaarup og Jespersen m.fl. 1963. Hillerød Købstad – Centerplan 1963. Hillerød kommune.

Trap, I.P. Danmark, 1.-5. udgave

Aagesen, Aage 1949. Geografiske studier over jernbanerne i Danmark. København

Matthiessen, Hugo 1922. Torv og Hærstræde.
Studier i Danmarks Byer

Matthiessen, Hugo 1927. Middelalderlige byer

Rossi, Aldo 1982. The Architecture of the City.

Uhrskov, Anders (red.) 1948. Hillerødbogen.
Hillerød kommune

Illustrationer

Tegninger og fotos af Vibeke Dalgas er mærket med (V.D.), illustrationer fra "Bevaringsplanlægning" med (BPL), fra Landinspektøren med (L) og endelig fra "Hillerød Bykerne og grænseområder 1975-1990" med (HB)



*Vibeke Dalgas, født 28.09.1933.
Arkitekt 1958. Egen virksomhed 1966-1988. Ansættelser: Hillerød
kommune, Kunstakademiets Arkitektskole. Fra 1988-1998 profes-
sor i Arkitektur, Stadsbyggnad ved Lunds Universitet, Sverige.*

FIK BORGERNE DET BEDRE?

Et sociologisk bidrag til byplanhistorisk status ved årtusindeskiftet.

Forskningschef Hans Kristensen

Indledende bemærkninger og konklusioner

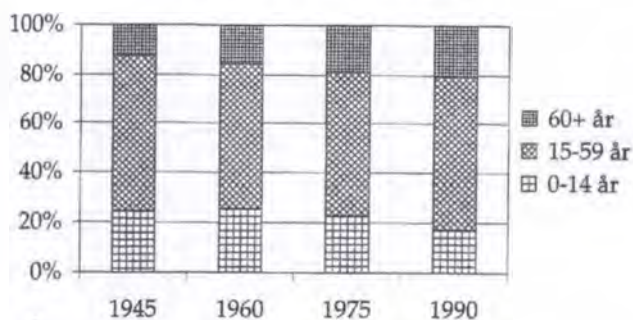
I Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie, bind 14 med titlen: Landet blev by, som dækker perioden 1950-1970 indledes med følgende: Det danske samfund er i tiden efter 2. verdenskrig blevet udsat for så gennemgribende forandringer på næsten alle områder, at man skal tilbage til overgangen fra jæger- til agerbrugskulturen for at finde en parallel....Det var ændringernes tempo, der blev et andet i løbet af 1950'erne og navnlig 1960'erne. Man behøvede ikke længere at være særlig gammel for at kunne huske en tid, da levevilkår og tænkemåde var meget anderledes. "Gamle dage" kom til at ligge få år tilbage - ikke dengang bedsteforældrene var børn. Selv om forandringerne skete på næsten alle felter, kan de samles under to hovedtræk i udviklingen. For det første internationaliseringen, det at materielle og kulturelle påvirkninger udefra slog kraftigere og hurtigere igennem og gjorde danskernes hverdag stadig mere afhængig af omverdenen. For det andet urbaniseringen, ikke blot i den forstand at en hastigt stigende del af befolkningen kom til at bo og arbejde i byerne, men også at den bymæssige måde at tænke på og forholde sig til hinanden og til omverdenen på blev dominerende, også blandt dem, der faktisk levede på landet.

I modsætning til flere af de øvrige oplægsholdere ved dagens seminar har jeg ikke været aktivt med i byplanlægningen "hele vejen igennem" fra 1945 til idag. Men da jeg er født i 1944 har jeg dog personlige erindringer fra næsten hele den periode vi beskæftiger os med i dagens seminar. Og når det angår de forhold jeg skal se på: byudviklingen og byplanlægningens konsekvenser for befolkningens levevilkår, kulturliv, arbejdsliv og fritid, så vil jeg bruge denne egen-erfaring som en del af grundlaget for vurderingerne af, om "borgerne fik det bedre" i løbet af de godt 50 år der er gået siden 2. verdenskrigs afslutning.

Mine egne tidligste erindringer går tilbage til slutningen af 1940'erne. Min far var faglært arbejder, min mor hjemmegående, jeg havde i 1947 fået en lillesøster. Så vi var en meget typisk københavnsk arbejderfamilie. Vi boede i en to-værelses lejlighed på ca. 40 m² på Vanløse Alle med centralvarme og bad. Sådant boede alle mine kammerater også, det var i og for sig godt nok. Men min far forudså, at der ville blive for lidt plads når vi børn blev lidt ældre, så i 1953 købte han et hus i Brønshøj med et boligareal på 90 m² plus fuld kælder, men - sært nok set med nutidens øjne - uden et badeværelse, det blev aldrig til andet end et brusebad i et hjørne af vaskekælderen. Det med huset var atypisk adfærd, og nogle af hans brødre (mine onkler) syntes at Viggo havde fået lidt storhedsvanvid. Selvom der i perioder med arbejdsløshed var smalkost hos familien Kristensen, og selvom både min søster og jeg gik i en del omsyet tøj, så gik det. Og vores boligsituation var blevet forbedret 10 - 15 år "for tidligt" i forhold til den generelle trend. Vi fik aldrig bil eller sommerhus i min familie, og fjernsynet kom først sent i 1960'erne. Hvis jeg nu springer alle mellemregningerne over - herunder at jeg i mod forventningerne ikke selv blev faglært arbejder - og sammenligner min boligsituation med den jeg voksede op med, så bor jeg i et hus på 160 m², med to badeværelser, jeg har en andel i et sommerhus (en ødegård i Sverige), jeg har en andel i en sejlklub, jeg har bil, farvefjernsyn og en guds velsignelse af elektriske husholdningsapparater og udstyr. Ting der aldrig dukkede op i mine forældres hus.

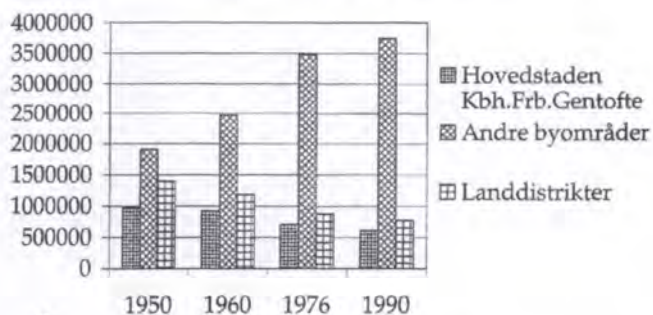
På nær det forhold at jeg fik en akademisk uddannelse, så repræsenterer det niveauløft jeg har oplevet og beskrevet ovenfor - og som iøvrigt ikke nødvendigvis havde været meget anderledes hvis jeg havde taget imod den læreplads som værktøjsmager jeg var skrevet op til da jeg gik i mellemskolen - en ganske typisk udvikling for

Befolkningsudviklingen



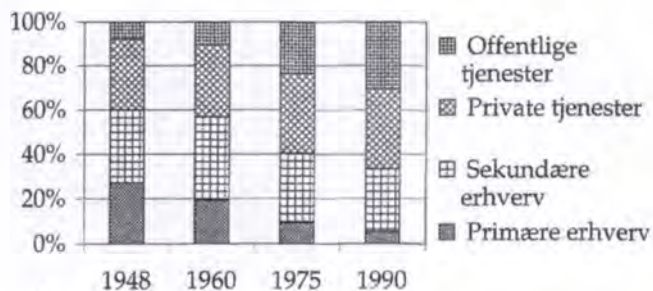
1

Befolkningen i byer og landdistrikter



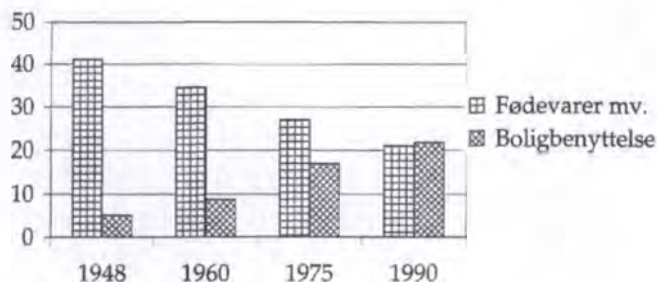
2

Beskæftigede fordelt på hovederhvervsgrupper



3

Privat forbrug. Procent af disponibel indkomst

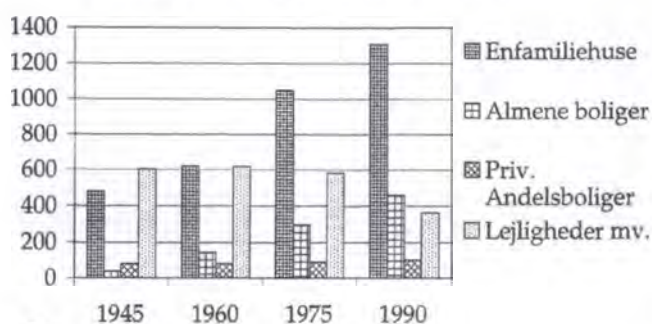


4

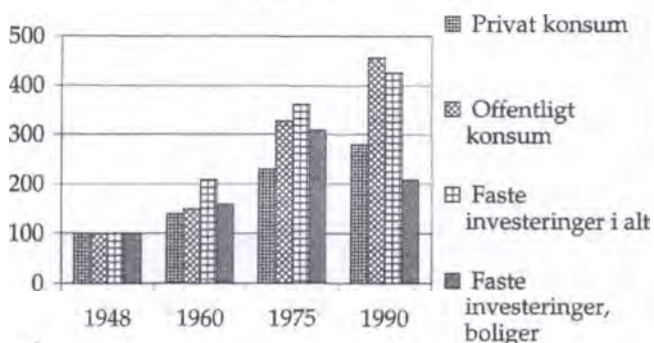
hovedparten af den danske befolkning. Vi bor langt bedre nu end vi gjorde i 1950. Vi har mere plads, bedre udstyr i boligerne - og vi lider ikke afsavn mht. ferierejser, rødvin eller andet godt. Det vil jeg gå lidt mere i dybden med i det følgende. Men jeg kan allerede nu forudskikke svaret på det spørgsmål der ligger i titlen på mit oplæg: **Borgerne fik det bedre !!**

Det udtalte underspørgsmål, om byplanlægningen i perioden havde ensærlig aktiv rolle og en del af æren for, at vi alle fik det bedre, vil jeg også forsøg at besvare, men hvad det angår er konklusionen langt mindre entydig. På den ene side: det kunne være gået værre med vores by- og boligmiljøer med den massive urbanisering og velstandsstigning der prægede perioden, på den anden side: en stor del af nutidens mest problembelastede by- og boligmiljøer er dem, hvor de bevidste og fremsynede byplanlæggerne virkelig fik mulighed for at præge det fysiske miljø.

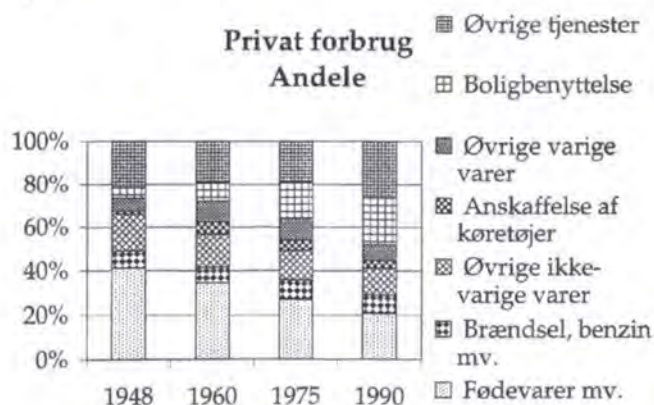
Jeg vil i den følgende mere detaljerede - og mindre impressionistiske - besvarelse se på: · befolkningsudviklingen, erhvervsudviklingen og boligforbruget · indkomst- og forbrugsudviklingen · levevilkårenes udvikling for at dokumentere min første konklusion. Jeg vil dernæst diskutere byplanlæggerens indsats i tre hovedperioder i efterkrigstiden: 1945/50 - 1960, 1960-75 og 1975-1990/99, og forsøge at relatere de statistiske oplysninger om udviklingen til byplanlægningens praksis i de samme perioder. Endelig vil jeg holde nogle få, men centrale, byplanresultater op imod "facit-listen" sådan som den kan gøres op i 1990'erne: hvorledes er levevilkårene blevet i de velplanlagte by- og boligområder, har byplanlægningen haft held med sine ambitioner om at skabe bedre bo- og levevilkår for almindelige mennesker? Denne diskussion fører frem til min anden - og mere tvetydige - konklusion om byplanlægningens betydning for borgernes levevilkår.

Boliger fordelt på ejertyper (estimat)

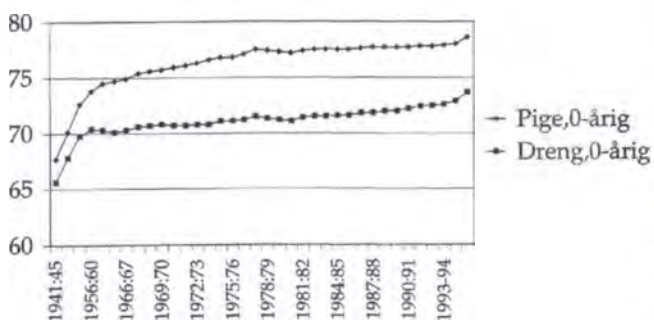
5

Forbrug og investeringer

6

**Privat forbrug
Andele**

7

Middellevetider for 0-årige

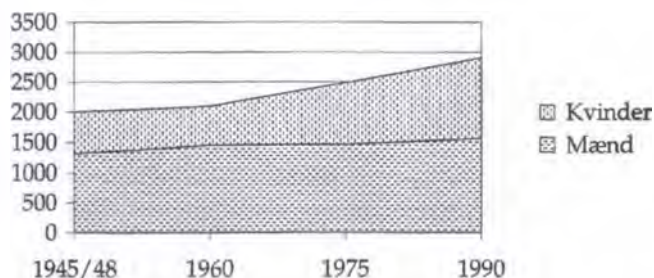
8

Befolkningsudviklingen, erhvervsudviklingen og boligforbruget

Det helt grundlæggende træk ved befolkningsudviklingen er, at vi er blevet flere danskere, og at væksten især fandt sted i perioden fra 1945 til 1975. Siden da er væksten stort set holdt op, og i stedet er der sket en lille forskydning i retning af lidt flere ældre og lidt færre børn. Sidstnævnte tendens er stærkt opreklameret i den aktuelle offentlige debat (fig. 1). Vi er også blevet byboere både geografisk: flere og flere bor i byer og bymæssige bebyggelser, færre på landet (fig. 2), og vi er også beskæftigelsesmæssigt blevet byboere (fig. 3). I 1948 var 27% af befolkningen stadig beskæftigede ved de primære erhverv (landbrug mv.), i 1960 19%, i 1975 9% og i 1990 5%. Beskæftigelsen i de sekundære erhverv (industri og håndværk) er faldet lidt i perioden og beskæftigelsen i den private del af de tertiære erhverv (private tjenester) er steget lidt. Den dramatiske ændringer har været stigningen i beskæftigelsen i de offentlige tjenester: fra 8% i 1948 til 10% i 1960 - og så kom eksplosionen - til 24% i 1975 og 30% i 1990. Tilsammen udgjorde de tertiære erhverv 67% af beskæftigelsen i 1990: danskerne er et folk af funktionærer. Arbejderne og bønderne især er ved at være et historisk kapitel i danmarkshistorien.

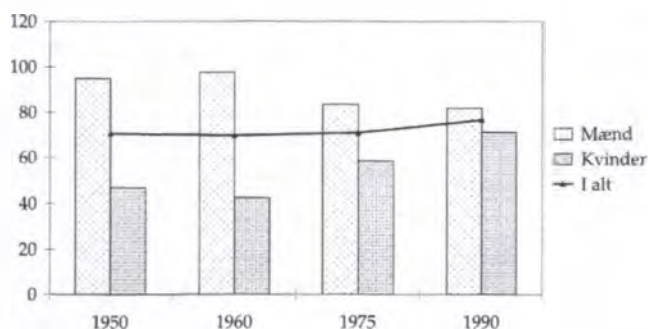
Boligforbruget er steget igennem hele efterkrigstiden, men med stærkt varierende stigningstakt. I 1948 brugte danskerne i gennemsnit 5% af deres disponible indkomst på boligen, i 1960 var andelen steget til 9% - en fordobling, men dog stadig en relativt lav andel - men så kom den dramatiske velstandsudvikling, som både førte til stærkt stigende indkomster, men også til en klar opprioritering af boligforbruget, således at gennemsnittet i 1975 var nået op på 17% af den disponible indkomst. Niveauet fortsatte med at stige til 1990, hvor andelen var nået op på 22%. I det gennemsnitlige husholdningsbudget er mad og bolig to helt grundlæggende størrelser. Tilsammen har de to ligget på knapt halvdelen af familiens forbrug, men med en markant forskydning mellem sig (fig. 4). Ses der på den danske boligbestand i perioden fremgår det, at tilvæksten i boligmassen især er sket i parcelhusene og i de almene boliger (fig. 5).

Arbejdsstyrken fordelt på mænd og kvinder



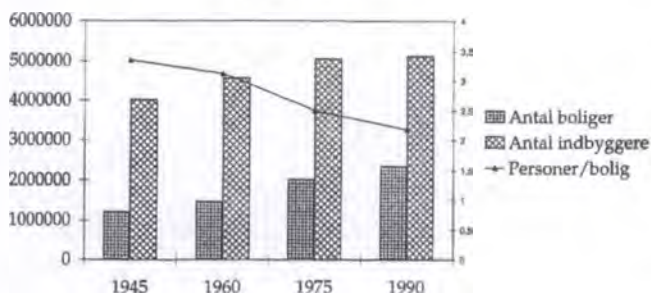
9

Erhvervsfrekvens for mænd, kvinder og i alt



10

Befolkning og boliger samt personer pr. bolig (højre skala)



11

Man kan af ovenstående udlede, at danskerne især i perioden fra 1960 til 1975 blev et folk af funktionærer, som prioriterer boligen (parcelhuset) meget højt i deres liv - og at udviklingen/-ensliggørelsen i disse henseender fortsætter helt op til vor tid, omend med lidt mindre stigningstakt. Men dog stadig med et stigende boligforbrug (ud af en fortsat stigende disponibel indkomst).

Indkomst- og forbrugsudviklingen

Vi tjener mere og vi forbruger mere. Det private forbrug er steget igennem helle perioden, men stigningen har ikke været jævn. Den første periode frem til 1960 var udviklingen behersket. Med det private konsum sat til 100 i 1948 var det til 1960 steget med 39%. Så kom indkomst- og forbrugsekspllosionen i 1960 til 1975, hvor forbruget næsten fordobledes for at ende med index 230. I de efterfølgende femten år var udviklingen beskednen, således at indextallet i 1990 blot var steget til 279 (fig. 6).

Ses der på hvorledes det private forbrug har fordelt sig på forskellige hovedposter (fig. 7) viser det sig, at det især er "bolig-benyttelse" som er vokset, mens den anden væsentlige ændringer ændring er det relative fald i forbruget af fødevarer.

Levevilkårenes udvikling

Der er et samlet mål for levevilkårene som ofte bruges som en overordnet indikator for, hvor godt man har det i et land: Middellevetiden for en 0-årig. I Danmark har den udviklet sig positivt i efterkrigsperioden, dog således at den største stigning ligger i den første periode efter krigen, hvor den for kvinder steg fra 67,7 år til 73,8 år. Siden er den langsomt krøbet op til 77,7 år for kvinder. For mænd startede den i midten af 1940'erne på 65,6 år, nåede 70,4 i 1956/60 og er siden vokset til 72,0 i 1990 (fig. 8). Både tallene for kvinder og mænd ligger idag noget under de lande vi normalt sammenligner os med.

Et væsentligt levevilkårsforhold er beskæftigelsen. Der er her tale om en kompleks størrelse. Ser vi først på den samlede arbejdsstyrke (fig. 9) ses det, at den er vokset igennem hele perioden - mest

efter 1960, og næsten ikke efter midten af 1980'erne. Det kan også ses (fig. 10) er erhvervsfrekvenserne for kvinder er steget støt igennem perioden, mens den for mænd er faldet lidt. Alt i alt er det i perioden fra 1960 til 1985 at den væsentligste udvikling har fundet sted. Idag arbejder kvinder og mænd i næsten lige stor udstrækning. Der kan dog være en forskel i arbejdstiden - lige knapt en femtedel af alle beskæftigede er på deltid og det er overvejende kvinder. Deltidsfrekvensen var meget lav i 1948, 3,8%, den steg lidt til 1960 9,0% og voksede dernæst til 21,9% i 1975, hvorefter den igen er faldet til i 1990 at være på 17,5%

På boligområdet er antallet af boliger steget støt igennem perioden - med den klart kraftigste udvikling i perioden 1960-75 - og med den logiske følge, at der bliver færre personer pr bolig. I 1945 boede der 3,35 person pr. bolig, et tal der faldt langsomt til 3,12 i 1960 og siden dramatisk til 2,50 i 1975 og yderligere til 2,18 i 1990 (fig. 11).

SFI har netop udgivet en rapport (Torben Fridberg: Kultur- og fritidsaktiviteter 1975-1998. SFI 00:1) om danskernes fritidsaktiviteter helt tilbage fra 1964 til 1998. Det samlede billede er, at folk har fået både større tidsmæssigt og økonomisk overskud igennem perioden, og at de mere og mere flittigt bruger de forskellige tilbud om kultur-, idræts- og andre fritidsaktiviteter. Stigningen i forbruget er dog fladet noget ud efter 1987, med undtagelse af tid brugt på elektroniske medier (det gennemsnitlige daglige fjernsynsforbrug ligger nu på godt 2 timer og PC forbruget i fritiden er nået op på næsten 40 minutter i gennemsnit (der må være nogle af "de andre" der sidder meget bag diverse skærme i deres fritid!).

Tidligere tideres forskelle mellem land og by og mellem egnene udviskes hurtigt, mens sammenhængen mellem uddannelse og typen af fritidsaktiviteter fortsat består, ligesom nogle kønsforskelle i arten af aktiviteter også består. Men alt i alt tegner der sig et billede af at langt de fleste danskere igennem de seneste 50 år har fået bedre levevilkår, et mere "rigt" liv både i materiel og åndelig forstand.

Udviklingen i levevilkårene og byplanlægningens indsats 1945-1960

Perioden frem til 1960 var ret udramatisk. Den gradvise affolkning af landbruget og væksten i byerne var begyndt, men havde endnu ikke sat et stærkt præg på samfundet. Det var den forsigtige optimismes tid, hvor byplanlægningen ikke var udsat for alvorlige vækstudfordringer eller udfordringer fra ændrede adfærdformer eller ønsker. Folk ville gerne have lidt mere plads, lidt bedre boligforhold - men man ville ikke flytte langt væk fra byerne. Mit indtryk af perioden er, at byplanlægningen i fred dyrkede sit image som den progressive disciplin, hvor en planoptimistisk, socialt bevidst (først stærkt kommunistisk inspireret, siden socialistisk) grundholdning dannede ideologisk grundlag for en overvejende teknisk disciplin med store visioner og en mere behersket praksis i form af langsom udbygning lag på lag. Resultatet blev velordnede, overskuelige almennyttige boligbebyggelser i parkagtige omgivelser, relativt begrænsede parcelhusbebyggelser, små fine butikstorve og trafikløsninger i overskuelig skala. Alle var glade over den rolige fremgang. Så på trods af de faginterne store visioner i byplankredsen, så var 1950'erne i en dansk byudviklingsmæssig sammenhæng det stillestående årti. Stilheden før stormen.

1960-1975

Men dernæst fulgte den mest eksplosive vækst- og forandringsperiode i hele efterkrigstiden fra 1960 til 1975. Indkomsterne steg. Kvinderne kom ud på arbejdsmarkedet. Folk fik bil og ville have ny og større bolig. Byerne eksploderede. Selvom jordlovsafstemningen i 1963 satte en stopper for en revision af planlovene blev denne periode på godt og ondt planlægningens store periode. Vækstpresset gjorde det muligt at realisere nogle af de faglige ideer og visioner som var blevet drøftet allerede i 1950'erne uden at blive ført ud i livet. Inspirationen fra de engelske New Towns havde stærk indflydelse i de store byudviklingsprojekter af regional karakter: Køge Bugt planen med Aved-øre Stationsby, Brøndby Strand, Ishøj planen mv., Høje Taastrup, Vollsmose, Gellerup planen, Gullestrup, Aalborg Øst osv.. De nye byer blev bygget på så godt som bar mark af

periodens mest estimerede byplanlæggere og arkitekter og efter alle (byplan-)kunstens regler.

Det var især de dele af de nye byer hvor de almennyttige boligselskaber skulle bygge, som gav planlæggerne og arkitekterne gode betingelser for at realisere "det bedste de havde lært". Boligområderne var så store som små byer. Boligerne blev større og bedre end nogensinde før i almindeligt udlejningsbyggeri. Der var tænkt på alt til den udearbejdende familie: to parkeringspladser pr. lejlighed, trafikseparerede adgangsveje og stisystemer, vuggestuer, børnehaver og skole, fritidsinstitutioner til børnene og fælleslokaler til de voksne. Sociologer og økonomer blev inddraget i normfastsættelser og naboskabsudformningerne. Og i de fleste bebyggelser flyttede netop de mennesker ind, som bebyggelserne var skabt for: far, mor og to børn. Forældrene begge erhvervsaktive, børnene i institutionerne. Sovebyerne - som siden blev brugt nedsættende om disse bebyggelser - fungerede godt som sovebyer. Beboerne var tilfredse. De havde aldrig boet bedre.

I de dele af de nye byer der blev udlagt til parcelhusbyggeri herskede derimod forsigtig konservatisme: der var ikke så meget at gøre for de driftige byplanlæggere, ikke så mange visioner at omsætte til fysisk form. Folk ville have deres 7-900 m² grund med en rimelig biladgang. Og det fik de så. "Landinspektørudstykning" var den nedsættende betegnelse den slags byplaner fik. Men det var tilsyneladende det folk ønskede sig, og så fik de det, og blev lykkelige for det. Den manglende "revolutionære" vision i disse områders udformning, og det at middelklassen (den stigende funktionærbefolkning) i første omgang dominerede områderne var ikke i høj kurs hos byplanlæggerne. For rigtig at vise sin foragt overfor dette "forkerte" folkelige valg fik disse områder sidenhen en endnu mere nedsættende betegnelse fra byplanlæggerne: "parcelhuslavaen", der billedligt talt flød gennem landskabet og brændte alt andet op på sin vej.

Endnu i denne periode blev alle de nye byområder, både de omhyggeligt planlagte almennyttige boligbebyggelser og de mere rutinemæssigt planlagte parcelhusområder, således

oplevet som store fremskridt af de beboere der flyttede ind. Mere plads, bedre udstyr, lys og luft. Og at folk i ret høj grad var tilfredse med udviklingen kan aflæses af deres villighed til at betale en større og større del af den stigende indkomst til netop boligforbrug. Fra de 5% af den disponible indkomst folk i gennemsnit brugte på boligen i 1948 steg tallet til 17% i 1975, og det oven i købet ud af en indkomst som var næsten tredoblet.

Men konkurrencen mellem de velplanlagte almennyttige boligområder og de yderst nødtørftigt planlagte parcelhusområderne om beboernes gunst blev ikke helt fair. Byplanlægningens resultater blev undermineret af skattelovgivningen, som så klart begunstigede ejerboligen. Den sikreste måde at skaffe sig formue på viste sig at være investering i en ejerbolig. De berygtede "havregrødsår", hvor husudgifterne for alvor drænedes familiebudgettet, fik for de fleste en ret hurtig ende. Så blev der (igen) råd til "Den med tyren", som i mellemtiden var blevet til "Ok-seblod", om lørdagen og måske også til en charterrejse til Sydeuropa i sommerferien.

1975-1990

Byplanhistoriens paradoks er, at i hele den eksplosive væksts periode frem til midten af 1970'erne, arbejdede man med en utilstrækkelig og af alle oplevet forældet lovgivningsmæssig ramme. Den planlovgivning, som alle var enige om ville have været ideel at have i højvækstperioden fra 1960 til 1975, blev gennemført og sat i kraft 1975-77, netop som væksten ophørte.

Det sindrige system med landsplanredegørelser, regionplaner, kommune- og lokalplaner som var indholdet i planlovsreformen, og de ideologisk nyskabelser med omfattende systematiske debatperioder og borgerdeltagelse i alle planlægningens faser, og hele grundholdningen om at planlægningen skulle tjene til en forbedring af befolkningens levevilkår, alt dette havde været ønsket - og i begrænset udstrækning også været forsøgt "sneget ind" i den foregående periode. Nu var det lovfæstet.

Første afprøvning af systemet fandt sted i slutningen af 1970'erne, endnu i slipstrømmen af vækstboomet. Det viste sig imidlertid hurtigt, at resultaterne ikke helt stod mål med forventningerne. Der kom ikke væsentligt bedre - endsige anderledes - forslag til planer ud af debatperioderne. Borgerne viste sig stort set at være konservative eller nostalgiske. De ville - med undtagelse af nogle mindre grupper af meget aktive og stærkt engagerede, som regel fra venstrefløjen - ikke have de store forandringer, og da slet ikke forandringer der kunne forstyrre roen og ordenen i de boligområder de boede i. En væsentlig forklaring på denne passive og konservative holdning fra majoriteten af befolkningens side kunne være, at de stort set havde fået den bolig og de bymæssige omgivelser, de gerne ville have. At de egentlig var og er ganske godt tilfreds med tilværelsen, og helst ikke ser nogle ændringer, med den usikkerhed om hvad sådanne vil føre med sig. Not in my backyard, var og er den holdning byplanlæggeres forslag til ændringer ofte bliver mødt med.

I løbet af 1980'erne blev de økonomiske, erhvervmæssige og sociale ændringer i samfundet som i dag betegnes som "udstødning", "segregation" osv. synlige i byerne og i boligområderne. Overfor denne type af problemer, den moderne forslumningsproces, viste byplanlægningen sig - eller den blev politisk tvunget til - at være meget lidt anvendelig. Og tilliden til byplanlæggerne, som dem der leverer "gode løsninger", fik et ulivssår efterhånden som det viste sig, at de mest gennemplanlagte boligområder var dem, der rummede de fleste alvorlige problemer i hele bysamfundet.

Ex post evalueringen af byplanlægningens betydning (1990-2000)

Den bymæssige debat i 1990'erne har især drejet sig om sammenbruddene i forskellige af de nyere, planlagte bydele. Det er langt fra alene byplanlæggeres skyld, at så mange af 1960-1975'ernes omhyggeligt planlagte almenyttige boligområder har fået problemer. Arbejdsløsheden, det stigende antal flygtninge og indvandrere, den sociale segregation og de fortsatte - om end reducerede - fordele ved at eje sin

egen bolig har også en rolle at spille. Men på trods af alle disse tunge forholds indflydelse, så er det nu alligevel tankevækkende og fagligt lidt rystende, at 1990'erne viste os, at de steder hvor det er gået aller mest galt i byerne, er der, hvor byplanlæggerne har haft den største indflydelse.

Et andet forhold er også blevet åbenbart i løbet af 1990'erne: byplanlægningen har haft meget svært ved at forny sig. De mange forskellige programmer, som er sat ind for at forbedre forholdene for de dårligst stillede i by- og boligområderne: Byudvalgsindsatsen siden 1993, Kvarterløftprojekterne siden 1997, den Helhedsorienterede Byfornyelse fra og nu senest Den Bypolitiske Helhedsplan fra 1999, er ikke udgået fra byplankredse, men fra de mere boligorienterede fagmiljøer, herunder også de socialpolitiske udviklingsmiljøer der fulgte af SUM programmet fra slutningen af 1980'erne og begyndelsen af 1990'erne.

Det kunne næsten se ud som en afledningsmanøvre, når der i byplankredse gentagne gange i det seneste årti har været taget tilløb til debat om "parcelhusområdernes krise". Der har været anslået skrækscenarier med spøgelsesbyer af uomsættelige parcelhuse, med huse der gradvist falder fra hinanden på grund af for ringe kvalitet ved opførelsen osv. Men endnu har det været overordentligt svært at finde blot lidt empirisk belæg for at disse stort set uplanlagte - og i hvert fald visionsløse (set med byplanlæggerøjne) - områder er i alvorlig krise. Ikke mindst de sidste fem års massive prisstigninger på grund af efterspørgselspresset efter parcelhuse har dementeret at der skulle være tale om en akut eller blot nært forestående krise.

"Fik borgerne det bedre?" - ja, det gjorde langt de fleste i løbet af de godt 50 år der er gået siden krigens afslutning. I hvert fald materielt bedre. Næsten alle bor i betydeligt bedre udstyrede og større boliger. Det spørgsmål er let at svare på. Men det efterfølgende spørgsmål: "Hvad betød byplanlægningen for forbedringen af levevilkårene?" er langt sværere at svare på. Vi fik ikke en fuldstændig diffus byspredning i vækstperioden fra 1960 til 1975, og vi fik heller ikke ødelagt alle vore provinsbyer - i det mindste

ikke helt - med nedrivninger og bykernefornyelser af kommercielle hensyn. Det kan vi nok takke byplanlægningen for. Men vi fik i samme periode nogle gennemplanlagte New Towns, som har voldt meget store problemer i eftertiden. Dem kan vi (desværre) også "takke" byplanlægningen for. Vi fik også kæmpestore parcelhusområder - mere på trods af, end på grund af byplanlæggerne - områder, med en meget begrænset planlægningsindsats, som i dag fungerer fortrinligt og er stærkt efterspurgt af næste generation af familier.

Den lidt desillusionerede konklusion er nok, at byplanlægningen ikke har haft så stor en rolle for befolkningens levevilkår, som vi (alle) troede den ville få da vi startede vores faglige karriere i 1940/50 eller /60'erne. Der kunne også drages en anden, mere ondskabsfuld, konklusion, nemlig at de steder hvor byplanlæggerne virkeligt praktiserede deres fag, der gik det helt galt, mens de steder hvor udviklingen stort set fik frit løb, der fungerer det ganske godt. Men den konklusion er næsten for fæl til at blive udtalt. Så det lader jeg være med.



Hans Kristensen, født 19.5.1944

Mag. scient. soc (Magister i sociologi) 1972

Ansættelser: Institut for Udviklingsforskning, Miljøministeriet, Planstyrelsen, Lavindkomstkommissionens sekretariat, AKF og SBI.

Nuværende stilling: Forskningschef og vicedirektør

DEBAT efter Vibeke Dalgas og Hans Kristensen**Poul Erik Skrivers:**

Jeg mener, at Hans Kristensens opdagelser er rigtige, men konklusionerne, tolkningen er helt forkert. Når det er gået som det er, så er årsagen først og fremmest, at byplanlæggerne selvfølgelig ikke styrer udviklingen. Byplanlæggerne har mulighed for, inden for de økonomiske og politiske rammer de arbejder under, at lede den fysiske planlægning sådan, at man optimerer de muligheder, der er tilstede. Helveg Petersen, den gamle, skrev engang om folketingets muligheder for at styre udviklingen på boligbyggeriets område, at den var noget nær nul, at de love, man vedtog, som regel var en efterbehandling eller en legalisering af ting, der allerede var sket. Og en jurist har engang sagt, at det gælder næsten alle love, at de er legaliseringer af adfærdsforandringer, der er sket på trods af en gældende lovgivning. Det der skete med den byplanmæssige udvikling, navnlig i 1960'erne og 1970'erne, altså den periode, du er mest kritisk overfor, det var jo, at man i en økonomisk vækstperiode havde muligheder for at bygge ud fra helt andre forudsætninger end tidligere, nemlig i meget store enheder. Man kunne både planlægge for store enheder og man kunne producere boliger og infrastruktur i disse store enheder og man fik nogle sammenslutninger af kreditforeningerne, som også kunne finansiere det og man fandt på rullende finansieringsmuligheder, som altså skabte det grundlag, hvorpå man kunne bygge de nye byer. Men det der skete undervejs, det var jo, at man fik en økonomisk krise, navnlig oliekrisen fik enorm indflydelse på udviklingen, renterne steg voldsomt, huslejerne steg, så byerne langs Køge Bugt, hvor man havde bygget store almenyttige lejligheder til familier med mange børn, dem kunne man ikke leje ud, fordi huslejerne blev for høje. Og derfor fik man disse boliger udlejet til socialt trængende befolkningsgrupper, hvor det offentlige betalte huslejen. Og det var i hvert fald en af årsagerne til skabelsen af de samspilsramte bydele, som man kender både i Odense, Århus og ikke mindst i København. Byplanlæggerne har jo ikke haft den mindste indflydelse på, at der kom en oliekrise eller at der skete disse ændrede forhold. Det kan godt være at konceptet ud fra andre forudsætninger også var forkert med disse store

enheder. Men så må man til gengæld pege på, at da det viste sig, at denne teori eller ideologi for bybygning indebar disse resultater eller uheldige konsekvenser, så udviklede planlæggerne jo også en ny ideologi om tæt-lavt byggeri i små enheder og det viste sig jo at blive en succes. Disse bebyggelser viste sig faktisk at kunne konkurrere med enfamiliehusbyggeri. Så jeg tror altså, at det er en fuldstændig forkert tolkning og det er helt forkert at udpege byplanlæggeren som skyldig i det, der er sket. Byplanlæggerne har tværtimod været ret fleksible, også senere i de ændringer, der er sket undervejs, med at udvikle teorier og ideer til at bygge fysiske omgivelser til bedring af folks levevilkår på de politisk-økonomiske muligheder, der eksisterede.

Sven Illeris:

Jeg bor i Sættedammen, som Vibeke viste en plan over. Og det jeg vil tage op i forhold til Hans, det er selvfølgelig det ældgamle spørgsmål om i hvilken udstrækning man kan gøre folk lykkelige gennem de fysiske omgivelser. Det har jo været diskuteret masser af gange og jeg tror ret sikkert, at menneskene er forskellige og for nogle mennesker spiller det en stor rolle - det gælder stort set alle arkitekter - for masser af mennesker spiller det ikke nogen særlig rolle. Men Hans forholder sig ikke rigtigt til det spørgsmål om det er en rimelig antagelse at forholde sig til, om byplanlæggerne har gjort folk lykkelige eller ulykkelige. Jeg vil godt komme med et par personlige bemærkninger om mine egne erfaringer fra Sættedammen. Vibeke formulerede det, formodentlig utilsigtet, som om det var noget nogen var kommet og havde plantet et sted i Hillerød i byplansystemet. Det var det overhovedet ikke. Det var en gruppe af mennesker, som selv havde en idé om, at de nu absolut ville leve på den måde. Vi søgte gennem hele Københavnseggen og fandt altså en grund i Hillerød, blev selv bygherrer og fik bygget det. Jeg har boet der i 28 år og det har de fleste andre også og med diverse forbehold, så har det fungeret udmærket og det har ikke noget med fysisk planlægning at gøre overhovedet. Det var nogle ideer om, hvordan vi ville have det med hinanden. Og nu sker der det efter 28 år ret

uheldige, at vi begynder at dø. Jeg kan mærke, at når vi, som oprindeligt tog initiativet dør, og der kommer nye ind, så er det ikke det samme mere, uanset at de fysiske rammer er de samme.

Hans Kristensen:

Jeg vil godt lige starte med det sidste. Det er måske nok et meget banalt spørgsmål om folk kan gøres lykkelige gennem de fysiske omgivelser, men det var jo det spørgsmål jeg fik stillet. Jeg skulle prøve at gøre status over, om borgerne fik det bedre og når spørgsmålet blev stillet i denne sammenhæng, gik jeg ud fra, at det handlede om, hvorvidt planlægningen havde bidraget til at borgerne fik det bedre. Og jeg synes ikke, at spørgsmålet er helt så åndsvagt, når man nu står i år 2000 og kigger tilbage. Egentlig var ideologien og visionen med byplanlægningen at gøre livet bedre for almindelige mennesker. Det var det Arne var inde på i morges, det var jo den ambition, man havde. Da jeg kom til i faget i 1965-66 var det stadig den ambition, der lå i faget og vi havde en tillid til, at ved at bygge ordentligt, ved at tænke os om og sørge for de ting der kan få dagligdagen til at fungere for almindelige mennesker, så ville livet blive bedre for de mennesker. Det var ambitionen, og den fysiske form blev i meget stor udstrækning de store etagehusbebyggelser. Jeg mener, og det er også et svar til Skriver, at i hvert fald de planvisioner og de plan-ideer, der blev udviklet i de første 15-20 år efter krigen, de har et medansvar for at have skabt nogle fysiske miljøer, som ikke fungerer godt. Jeg har siddet og lavet normtal for de områder, så det er ikke for at slå andre i hovedet, jeg har selv været involveret i det i den sidste del af perioden og den forklaring, som du kom med, at det var fordi at huslejerne steg og steg osv. det har jeg også troet på engang. Det er blevet dementeret af en person, som jeg virkelig har tillid til, en anden student fra landsplanen, Gert Nielsen, som i de sidste 25 år har været i Boligselskabernes Landsforening. Han sagde, det er en dejlig skrøne at have at læne sig op ad. Det passer ikke, det er ikke det, der har været problemet, for de bebyggelser vi lavede, de var ikke særligt dyre og de steg ikke ret meget. De blev belånt i slutningen af 1960'erne og 1970'erne inden det gik galt. De blev relativt hurtigt relativt billige, så det er ikke prisen, der forklarer, at de blev konkurreret ud. Det forklarer lidt af det, for

det var store lejligheder. Det er selvfølgelig dyrere at leje 120 kvm end 70 kvm til den samme kvadratmeterpris.

AFSLUTTENDE DEBAT

Ole Dybbroe:

Jeg vil begynde med en lille bemærkning til Vibeke, det var pragtfuldt at se de der arkitekttegninger. Mens ellers er det selvfølgelig Hans, jeg vil falde over. Jeg undrer mig meget over, at man kan tage levevilkårenes udvikling i denne her 3 gange 15 års periode uden at nævne bilismen. Specielt når man taler byplanlægning, for bilismen har været meget dramatisk placeret i nogle perioder i byplanlægningens udvikling. Jeg tænker på der, hvor byplanfaget gik i brechen ved Søerne i København for at forhindre motorringgaden rundt om middelalderbyen. Men jeg tænker også på, hvordan den har formet byerne meget mere end byplanlæggerne. Så jeg vil fortsætte den kommentar jeg havde til Gaardmand i formiddags. Hvis funktionalismen var industrialismens formsprog og det er jeg stort set enig med Arne i, hvad er så byplanlægning? Er det et eller andet med, at den er blevet til den samfundsøkonomiske forvaltnings redskab, det er det Avnby skal tale om bagefter, men om han er enig med mig, det ved jeg ikke og derfor er den også i stor udstrækning reduceret til matrikelvæsen og hovedparten af byplanuddannelsen i dag foregår på landinspektøruddannelsen i Aalborg. Det er jo ikke få kommuner der i dag er ledet af en landinspektør, fordi byerne er planlagt og de muligheder, der er for at planlægge i større udstrækning, de er mere eller mindre lukket af og derfor er det, man har brug for i kommunerne, det er folk, der kan deres matrikelvæsen. Men må jeg lige sige, at det med funktionalismens og industrialismens formsprog, det er sikkert ikke noget mange har tænkt over, men nazismen står jo som regel som funktionalismens modstander eller modsætning, især når man går tilbage til funktionalismens historiske udgangspunkt, men der er måske ikke mange der har tænkt over at Albert Speer og industrialismen i Tyskland, de var funktionalister, hvis man snakker om hvordan man udformede bygninger. De havde intet imod Bauhaus' bygningsarkitektur, det viser lidt om det, som Gaardmand også var inde på, at der i meget stor udstrækning var tale om ideologi. Men altså, Hans snakker ikke om bilismen, han nævner ikke det utrolige fald, der har været i benzinprisen og i

bilpriserne, samtidig med at huspriserne er gået op. Jeg deler ikke Hans' undren over at huspriserne bliver ved med at stige, for hvor i alverden skal det merforbrug ellers suges op, som ellers lægger sig over i boligen. Det er simpelthen fuldstændigt umætteligt og i den samfundsøkonomiske forvaltning vil der hele tiden ske formforvandlinger, der ændrer folks opførsel på en fornuftig, rationel måde, forholdet til samfundets måde at finde på nye skatteregler og den slags ting. Det eneste vi har fået er, at huspriserne stiger, fordi man nu går uden om selskabsskatten og laver sit eget firma, der derefter køber huset, som man så derefter lejer det af og det har en stor fordel, som netop har noget at gøre med forbruget og det er, at det der firma så til gengæld kan betale hele istandsættelsen og hele udbygningen af huset. Man kan sige, det er ikke ret mange, der gør sådan, men der bliver flere. Jeg er glad for at man fik nævnt new towns. Det jeg synes man skulle have gjort foruden at have taget bilerne med, er hvordan det er gået i andre lande med andre former for byplanlægningspraksis, for der tror jeg, man ville finde ud af, at det er de økonomiske konjunkturer det hele har været afhængigt af og ikke - desværre - byplanlæggere.

David Trier Frederiksen:

Jeg er en provinsbo, der for tiden bor i København. Jeg har altså i 25 år boet i en af de byer, som har udviklet sig hurtigst og mest med voksende befolkningstal. Jeg er fra Vordingborg, det er ikke en stor by, men det er en rar lille by. Se i den by planlagde vi nogle nye bydele, som blev planlagt med alle de rigtige ting: grønne områder, det var tæt ved landet, der var gode forhold. Det var ikke de mennesker der flyttede ind i de der huse, som vi havde håbet på, det var fx mig selv, der kom til at bo i den der samspilsramte bydel og jeg oplevede så, at du har ret i, at det er de dårligst stillede, der kom til at bo der. Vi havde ofte besøg af politiet, jeg havde jævnligt besøg af drukkenbolten inde ved siden af, men der boede 600 mennesker i den bydel og jeg kan forsikre dig for, at et af de mål vi havde med vores byplanlægning, nemlig at gøre forholdene bedre for de dårligst stillede, det fik vi opfyldt.

Jesper Harvest:

Vi kender jo ikke rigtigt alternativet i Danmark uden byplanlægning. Hvordan ville det være? Jeg kender i hvert fald en masse gode ting, som ikke ville være lavet, hvis der ikke havde været byplanlægning. Vibeke nævnte stierne rundt om Slotssøen i Hillerød og man kunne nævne grønne områder, trafiksanering og mange andre ting. Og alle steder, i alle kommuner, har man jo bestræbt sig på at lave nogle gode ting. Og hvilken rolle skal byplanlægning så have? Er det byplanlægningens opgave at gøre folk lykkelige - det er det vel ikke, det er at skabe rammer og så må folk i øvrigt selv. Lykken er vel noget sammensat og individuelt for hver enkelt, så spørgsmålet er måske lidt forkert at stille, at byplanlægningen skal gøre folk lykkelige. Men den skal lave nogle ordentlige rammer og jeg ved ikke, hvor man skulle gå hen og finde nogle eksempler på, hvor man ikke havde planlagt, for det gør man jo rundt omkring i verden også. Man kan sige der er forskellige modeller forskellige steder i verden og så er der nogen steder, hvor der slet ikke er nogen planlægning i specielle lande, og der er det vel ikke bedre end her.

Kai Lemberg:

Meget kort. Jeg glædede mig sådan over Vibekes foredrag med den meget stærke fremhævelse af det menneskelige og det æstetiske perspektiv, som der ikke har været så meget fremme af i dag. Jeg tror at der har vi fat i noget forfærdeligt væsentligt, fordi når så meget er gået galt, så er det ikke fordi, der er planlagt. Så er det ikke fordi der er planlagt specielt dårligt, men fordi de processer, som kom igang med byggeriets enormt stigende omfang i gennem tresserne og videre op, de foregik samtidigt med nogle andre samfundsmæssige processer. Heldigvis fik Ole Dybbroe nævnt bilismen som en enorm destruktiv kraft og som ikke rigtigt var kommet frem heller. Der skete jo det, at vi fik industrialiseringens stærke fremvækst. Industrialiseringen af hele byggeprocessen, som samtidigt betød at den blev gjort monoton og ensartet, fordi kvantificeringen tog over i stedet for kvalificeringen. Vi fik det i karikatur i de østeuropæiske stater, hvor der blev bygget rædselsfuldt, fordi det eneste mål var antallet af lejligheder, ikke noget som helst andet. Samtidigt med rationaliseringsprocessen i hele

erhvervslivet, som bl.a. betød en marginalisering af en væsentlig større del af befolkningen end tidligere, se det er nogle af de kræfter som ligger bag, at det gik så galt i nogle af de gennemplanlagte byggerier.

Hans Kristensen:

Ja det er rigtigt til Ole Dybbroe at jeg ikke havde bilismen med, og det burde jeg måske nok have haft, men et eller andet sted skulle jeg sætte grænsen og tiden var begrænset. Det kan godt være, at hvis jeg skulle skrive et foredrag nu, at jeg ville tage bilismen med, men egentligt var mit ønske om at komme med et budskab idag, det var at de steder, hvor byplanlæggerne og arkitekterne virkelig fik mulighed for at vise, hvad de kunne og hvad de havde lært, det var der det gik galt. Det er et meget enkelt budskab. Det andet budskab som jeg synes er væsentligt er, at da der så skulle rettes op på det, så blev det ikke den gruppe, der i hvert fald havde en aktie i miseren, som rettede op på det, det blev nogle andre - og det synes jeg er deprimerende. Det jeg i øvrigt synes i modsætning til, hvad du siger, at byplanlægning slet ikke har nogen betydning, jeg synes dagen i dag har vist, at der hvor byplanlægningen beskæftiger sig med det eksisterende og de små og mere begrænsede ændringer og forbedringer af det eksisterende, der har den været ret succesfuld. De fleste af de eksempler, som man har set i dag, hvor man har arbejdet videre med noget eksisterende - ikke de totalt nye løsninger, hvor man rigtigt har kunnet folde sig ud - men var begrænset af eksisterende bysamfund, der har vi faktisk set en masse gode eksempler på, at det kan nytte og at det er en god idé at være omhyggelig og tænke sig godt om i sin planlægningsindsats, så jeg synes ikke at dagens konklusion er særligt deprimerende. Men den er deprimerende på den måde, at når vi virkelig skal vise i stor skala, hvad vi kan, så går det galt. Eller det gik galt, om det ville gå bedre i dag, det tvivler jeg egentlig meget på. Der var mange kommentarer, den om hvem der egentlig flyttede ind, jeg tror at David Trier Frederiksen formentlig ikke har været 1. generationsbeboer. Det var du, så er Vordingborg lidt en undtagelse, fordi i de fleste af de her bebyggelser flyttede i slutningen af 1960'erne og begyndelsen af 1970'erne præcis de mennesker ind, som der var bygget for - faglærte arbejdere, funktionærer, den nyuddannede akade-

miker - og så gik det galt 5-10 år efter. Det er noget af det vi har arbejdet meget med i SBI, med befolkningsudviklingen i de her områder igennem hele perioden fra de blev bygget til i dag.

Kristian Larsen:

Lige et lille spørgsmål: hvor skulle proletariats bund ellers bo? Det er da en lykke at de dukkede op.

Hans Kristensen:

Helt rigtigt, men det kunne da være, at de havde fungeret bedre i en anden type bebyggelser. Jeg synes ikke, man helt kan fraskrive den type af planer og den type af boligområder den karakterer de har fået, at livet ikke er særligt muntert i de boligområder. Der er mange andre forhold, der også har betinget det, men udfoldelsesmulighederne, koblingen til det eksisterende bysamfund og det kulturliv og uddannelsesmuligheder, der er i et eksisterende bysamfund, den skar man bevidst over, da man anlagde disse store bebyggelser ude i periferien

Vibeke Dalgas:

Der er ikke så meget at svare på her, men jeg vil samle lidt op på de kommentarer som er kommet ind. Det er jo sådan, at selv om udviklingen er gået så meget stærkere i efterkrigstiden, så har byplanlægningen jo en helt anden tidshorisont end når vi bygger et hus. Huse kan skiftes ud, men en by skal måske ligge 50, 100 eller 200 år og nogle af de byer vi holder mest af at besøge, de har ligget der i århundreder og det skyldes jo nogle ting, som vi må være opmærksomme på og have respekt for. Og når vi planlægger, så må vi have den tidshorisont med. Jeg er stadigvæk vældig optimistisk og har arbejdet på dette i mine år som professor i Lund. Byplanlægningen er en ny disciplin i vores århundrede og vi har stadig meget at lære. Vi har dog lært noget her i efterkrigstiden. Jeg synes, at der skete utrolig mange uheldige ting i 1960'erne og 1970'erne, som ikke havde noget at gøre med elementære bykvaliteter for mennesker, for natur. Jeg synes at vi er blevet meget dygtigere senere hen til at forstå, hvad vi gør og hvordan vi skal behandle forskellige typer af områder. Og det der i virkeligheden sker er en metodeudvikling og måske er det noget af det vi skal diskutere mere nu. Hvad er byplanlægningens

metode, når vi laver god byplanlægning uanset konjunkturer? Det er jo det det handler om. Vi går og eksporterer vores dårlige planlægning fra tid til anden til andre mennesker, andre kulturer. Hvad er planlægning uanset kultur, uanset sted når den skal være bedst mulig. Det er det vi skal have fat i og finde ud af. Der er mennesker overalt og natur overalt og der laves byer overalt. Der må være noget vi kan skille ud som væsentligt. Det er den kerne vi skal have fat i. Jeg havde engang en gruppe på 12 forskere, doktorander, som jeg satte til at tegne et diagram over almindelig metode for planlægning af et byområde. Og der blev ligeså mange løsninger, som der var doktorander. Og hvis vi allesammen skulle tegne et diagram over planlægningens model, så skal I bare se, hvor det ville blive morsomt. Det der er sket da man havde den rationelle planlægning er, at man har prioriteret økonomi og funktion meget, meget højt, men har glemt de mere bløde kvaliteter. Der må naturligvis være en balance, der må være grænser for hvordan de ting skal spille sammen. Glemmer man vigtige forudsætninger, så er der store chancer for at fejle. Jeg mener, at den metodelærdom skal vi udtrække af vort århundrede her. Til sidst kan jeg lige fortælle en lille morsom en til Høje Taastrup. Der var lavet en konkurrence før Høje Taastrup blev gennemført med denne her forfærdelige plan, som viste sig at være en død sild. Der er ikke liv i den by. Jeg var dernede med nogle elever engang, vi kunne ikke engang få kaffe nogen steder. Jeg deltog også i konkurrencen på et af holdene og jeg foreslog en by opført på den måde, at den kun kunne vokse ved at man byggede et hus ad gangen, som man føjede til nogle steder, hvor det nu kunne lade sig gøre. Men det blev overhovedet ikke observeret, at nogen havde lanceret den idé allerede på det tidspunkt.

OPGAVER OG REDSKABER

Udviklingschef arkitekt m.a.a. Freddy Anvby

Freddy Anvby samlede op på indlæggene i forhold til de følgende 3 overheads, som beskriver nøgleord for samfundsudviklingen og udviklingen af planlægningen i perioden 1945 til 2000. Til afslutning pegede han på nogle vigtige udfordringer til fremtidens planlægning og planlæggere.

	1945	1965-	1975-	1995-
By-områder	Garden city (lys og luft) Store arbejderboligområder	Urban sprawl	Byfornyelse	Byomdannelse Ørestaden
Kommune Plantyper	Dispositionsplaner	Kommuneplaner	Revision af kommuneplaner	Strategiplaner.
Specielle planer	Byudviklingsplaner	Sektorplaner: Trafik, Center, Bevaring, Befolkningsprognoser osv.	Bevaringsplaner. Saneringsplaner. Forhandlingsplaner.	Erhvervsområde- omdannelse. Havne-omdannelse. "Mahogniplaner". Kvarterløft. Tværsektorplaner
Uddannelse	Arkitekt. Ingeniør. Landinspektør.	+ sociologer.	+ økonomer. + bebyggelses- planlæggere	+ Generalister

	1945	1965-	1975-	1995-
Kommunernes politiske aktører	Ejendomsudvalget	Teknik og miljø	Økonomiudvalget	Byrådet. Bydelsråd. Byforum.
Aktører (ud over kommunens)	Boligselskaber. Den kommitterede.	Byplankonsulenter	Byfornyelses-konsulenter. Developeere (+ bygningsarkitekt)	Udviklings-selskaber. Byfornyelses-konsulenter
Proces-form	Government	Oplyst Government	Rådgivende arbejdsgrupper	Governance
Borgernes rolle	Modtage info	Participation Blive hørt	Rådgive. Blive overtalt. (Vetoret) (Klagenævn)	Ligeværdige deltagere. Partnership.

	1945	1965-	1975-	1995-
Økonomi	Langsomt stigende	Voldsom vækst	Krise (olie)	Langsom vækst
Social	Arbejderfamilier m. 2 børn (Tilpassede)	Hippier	Yuppieer	Dink'ler (double income - no kids). De "Fremmede"
Ferie	Telt i Danmark, Norden og Nordtyskland. Dansk Folkeferie	Campingvogn til Gardasøen. Charterrejser til Mallorca	Charterrejser til Thailand. Backpackers jorden rundt.	Oplevelsesrejser. Bjergbestigning (Dø på Mount Everest)
Byggeri	Alment: mursten (små lejligheder). Privat: Statslånshuse	Alment: Beton (store lejligheder). Privat: Typehuse (på store grunde). Blandet: Kollektiver	Alment: Tæt lavt. Privat: sanering. Privat: typehuse (på små grunde). Blandet: Bofælles-skaber	Alment: Kategori-boliger. Privat udleje: Pens. Kassebygger. Privat: Typehuse på store grunde

De nye udfordringer

- Byomdannelse
- Handlingsorienterede planer
- Spare på arealreserverne
- Byfortætning
- Positive ghettoer
- Tværkommunale samarbejdsplaner
- Internationalisering
- Omstilling
- Governance
- Proces"konsulenter"
- Nye aktører
 - Boligselskaber
 - Erhvervsvirksomheder
 - Ngo'ere

Det kræver

- Efter/uddannelse i "faget"
- Efter/uddannelse i tværfaglighed
- Efter/uddannelse i tværsektorielt samarbejde



Freddy Anvby, født 23.6.1944

Arkitekt 1972, Kunstakademiets Arkitektskole

Ansættelser: Peter Bredsdorffs tegnestue, Køge Kommune, SBI, Byfornyelse Danmark.

Nuværende stilling: Udviklingschef Byfornyelse Danmark

AFSLUTNING

Arkitekt Kirsten Andersen

Ja, jeg vil gerne sige tak for en fantastisk god dag. Det har været helt utroligt inspirerende og jeg tror det kan inspirere jer unge til at gå videre inden for planlægning, for jeg er helt bekymret over, at der ikke sidder flere unge her, men at vi allesammen er gået på pension. Tak for nu og på gensyn næste år.

DELTAGERLISTE

Bendt Andersen, cand. jur.
 Anne Alstrup Avnby, cand. scient
 Freddy Avnby, arkitekt, Byfornyelse Danmark
 Tue Alstrup Avnby, stud. scient., Geografisk
 Institut, K.U. Marianne Bendixen, arkitekt,
 Glostrup Kommune
 Axel Bendtsen, arkitekt, Dansk
 Byplanlaboratoriums bestyrelse, Miljøstyrelsen
 Ole Christiansen, cand. scient., Helsingør
 Kommune
 Nan Dahlkild, lektor, Danmarks Biblioteksskole
 Scheming Dybbro, arkitekt, Dybbro & Hastrup
 ApS
 Ole Dybbroe, arkitekt
 Morten Elle, lektor, civiling., Institut for
 planlægning, DTU
 David Trier Frederiksen, arkitekt,
 strandbeskyttelseskommisionens sekr.
 Ole Gerstrøm, arkitekt, Brøndby Kommune
 Hans Geyer, arkitekt, Helsingør Kommune
 Niels Boje Groth, seniorforsker, Forskningscentret
 for skov og landskab
 Martin Hartung, journalist
 Lise Hosbond, stud., geografi/historie, RUC
 Sven Illeris, professor, RUC
 Ole Jappe, arkitekt, Skov- og Naturstyrelsen
 Peder Boas Jensen, arkitekt, Skaarup & Jespersen
 Hans Kristensen, vicedirektør, Statens Bygge-
 forskningsinstitut
 Lise Krüger, tekniker, Helsingør Kommune
 Niels Kyllsbech, arkitekt, Dansk
 Byplanlaboratorium
 Oscar Larsen, arkitekt, Køge Kommune
 Kai Lemberg, professor, cand. polit., geografi,
 RUC
 Nils-Ole Lund, arkitekt, Arkitektskolen i Århus
 Vibeke Meyling, arkitekt, Dansk
 Byplanlaboratorium
 Maja Mortensen, stud., geografi, Københavns
 Universitet
 Eske Møller, arkitekt, Skov- og Naturstyrelsen
 Eric Pettersson, arkitekt, Arkitektskolen i Århus
 Jan Rasmussen, arkitekt, Glostrup Kommune
 Lone Schock, byplanchef, Ballerup Kommune
 Poul Erik Skrivers, arkitekt
 Nicolai Steinø, arkitekt, Ph.D.-stud., Arkitekt-
 skolen i Århus

Anders Svarre, fhv. kontorchef, cand. polit.,
 Planstyrelsen
 Jesper Termansen, pens. amsarkitekt
 Annette Thierry, byplanarkitekt, Dansk
 Byplanlaboratorium
 Niels Thougard, arkitekt
 Henrik Witthøft, arkitekt, Dansk
 Byplanlaboratorium
 Karen Zahle, arkitekt, Kunstakademiets
 Arkitektskole
 Niels Østergård, landinspektør,
 Landsplanafdelingen

Deltagere fra Byplanhistorisk udvalg

Inge Alstrup, arkitekt
 Kirsten Andersen, arkitekt, formand f.
 Byplanhistorisk udvalg
 Lisa la Cour, bibliotekar
 Vibeke Dalgas, professor emer., Lunds Universitet
 Edmund Hansen, arkitekt
 Jesper Harvest, arkitekt
 Sven Allan Jensen, arkitekt
 Jens Johansen, arkitekt
 Kristian Larsen, arkitekt
 Elith Juul Møller, arkitekt
 Poul Strømstad, museumsinspektør
 Ole Winding, arkitekt

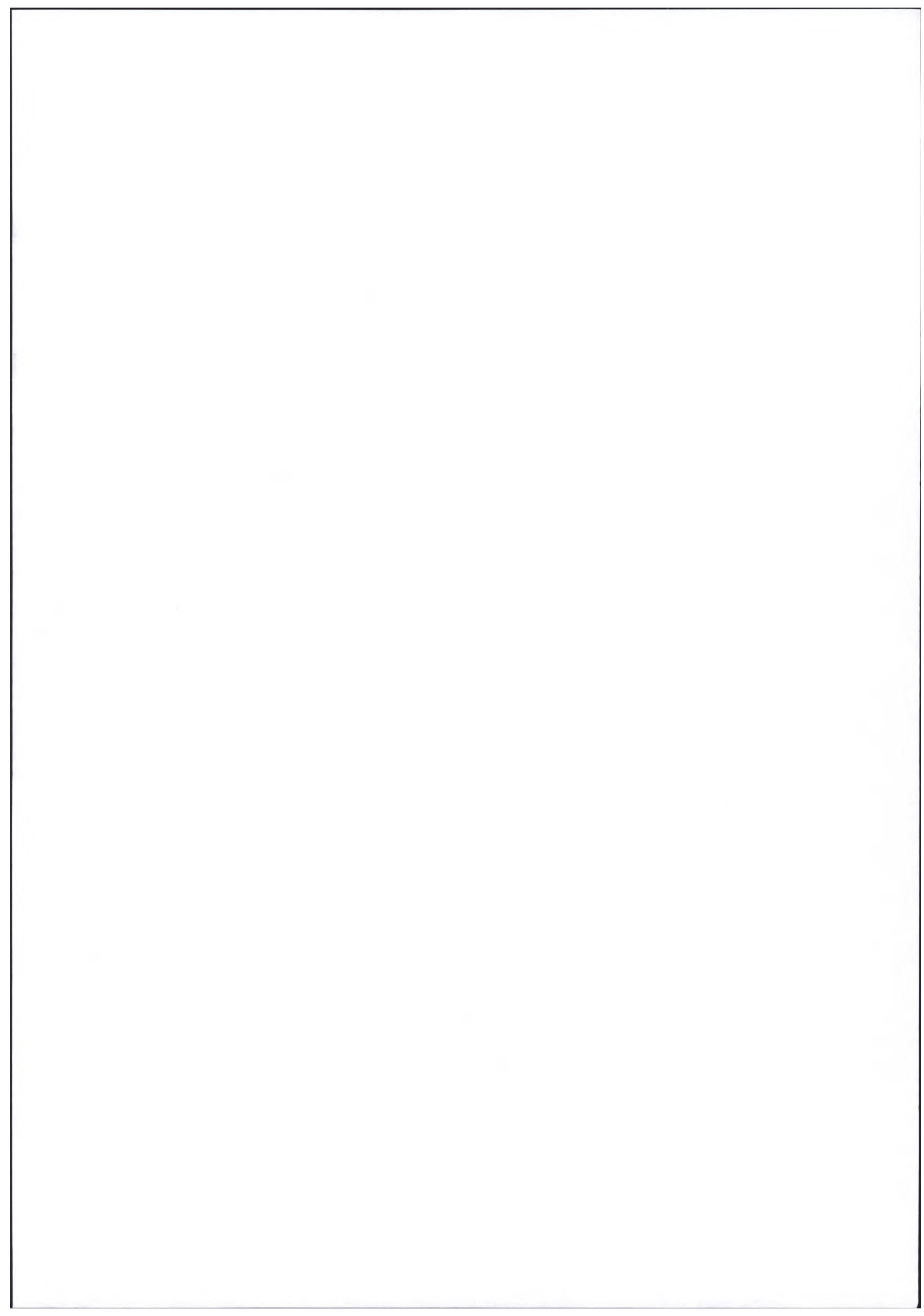
*Ovennævnte deltagere er anført med navn og
 øvrige data, således som de har skrevet sig på den
 liste, der blev rundsendt under seminaret. Enkelte
 kan således mangle, dersom de har glemt at skrive
 sig på listen.*

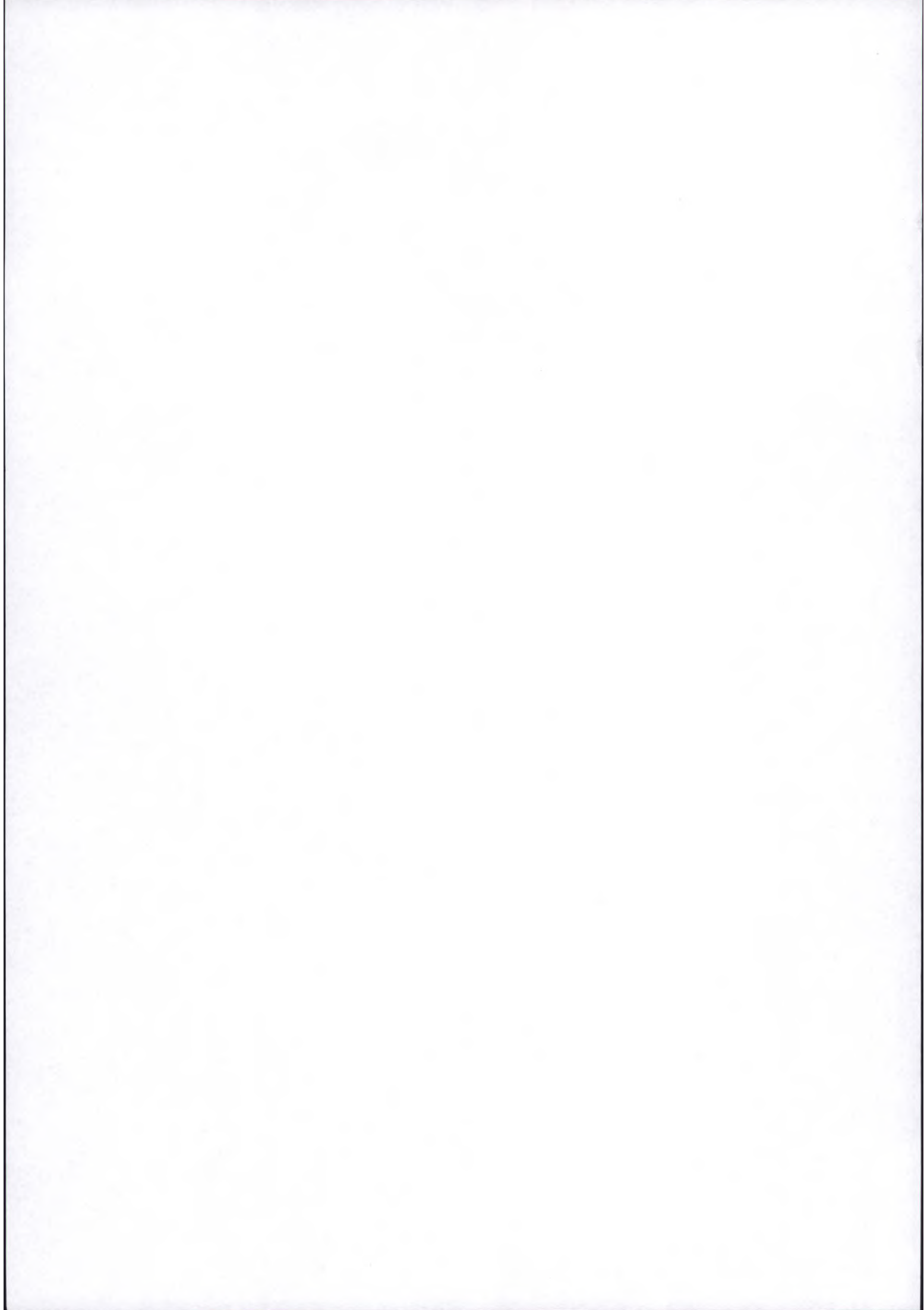
BYPLANHISTORISKE NOTER

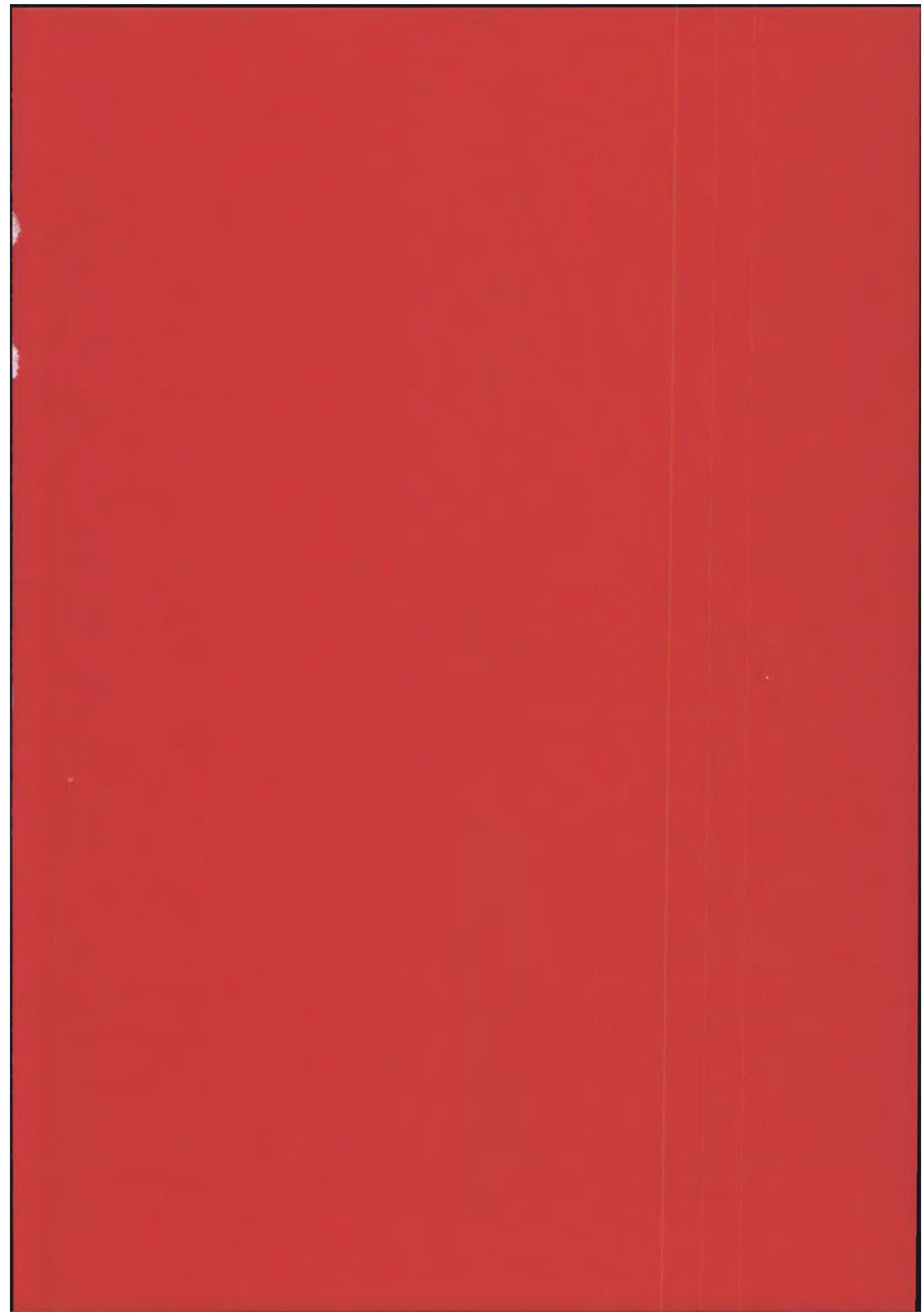
Noterne kan købes i Dansk Byplanlaboratorium for 50 kr. pr. stk. Ved forsendelse betales desuden porto og et ekspeditionsgebyr på 15 kr.

- 1. Udokumenterede optegnelser om et halvt århundredes levnedsløb af Flemming Teisen.** 1985. 89 s.
- 2. Havneby på Rømø af Jesper Termansen.** 1985. 37 s.
- 3. Athen-erklæringen oversat og kommenteret af Ernst Kristoffersen.** 1985. 20 s.
- 4. Bidrag til naturfredningens historie af C. Blixencrone-Møller.** 1985. 74 s.
- 5. Tilbageblik af Edmund Hansen.** 1985. 43 s.
- 6. Byplanhistoriske erindringer fra midten af 40'erne til begyndelsen af 50'erne af Jesper Termansen.** 1986. 47 s.
- 7. Planlægningens græsrodde af Carl Evald Hansen.** 1986. 20 s.
- 8. Bag kulisserne - Køge Bugt-lovens politiske og administrative forspil af Frank Bundgaard.** 1986. 55 s.
- 9. Lærestalernes Fælles Byplankursus 1955-69 af Kirsten Andersen.** 1986. 45 s.
- 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.
- 11. Værløse - en kommunes byplanhistorie 1944-74 af Max Siegumfeldt.** 1987. 69 s.
- 12. 40'ernes og 50'ernes byplanhistorie - indlæg fra seminar, juni 1987 red. af Edmund Hansen mfl.** 1987. 77 s.
- 13. Med de venligste hilsner fra Steen Eiler Rasmussen red. af Vibeke Dalgas.** 1988. 28 s.
- 14. Notat om Storkøbenhavns planlægning, 3. maj 1960.** 1988. 38 s.
- 15. Industrikvarteret i Gladsaxe af Vagn Isaksen, Edmund Hansen og Ella Bredsdorff.** 1988. 114 s.
- 16. De store vækstår - fra ca. 1960 og videre frem. Seminar, juni 1988 red. af Sven Allan Jensen mfl.** 1989. 62 s.
- 17. De første landsplanår 1959-64 af Kirsten Andersen og Erik Kaufmann.** 1988. 25 s.
- 18. Rødovre - træk af kommunens byplanhistorie af Niels Fosdal.** 1989. 23 s.
- 19. Boligbyggeriet og boligområderne i by- og regionplanlægningen i vort århundrede. 4. seminar, juni 1989 red. af Tim Knudsen mfl.** 1990. 86 s.
- 20. Københavns Kommune - humanitær byplanlægning 1940-70 af Max Siegumfeldt.** 1990. 57 s.
- 21. Fingerplanen - tilblivelsen oplevet fra gulvet 1945-50 af Sven Allan Jensen.** 1990. 38 s.
- 22. Trafikken og byerne - udvikling og planlægning. 5. seminar, juni 1990 red. af Edmund Hansen mfl.** 1991. 103 s.
- 23. Fra sommervilla til feriehytte - om århundredskiftets og mellemkrigstidens fritidsbebyggelser af Nan Dahlkild.** 1991. 62 s.
- 24. Da miljøet kom til byen af Bent Flyvbjerg.** 1991. 63 s.
- 25. Sommerhuset - fødsel og opvækst. 6. seminar, juni 1991 red. af Elith Juul Møller og Poul Strømstad.** 1992. 60 s.
- 26. Københavnske generalplantilløb 1932-1958 af Poul Lyager.** 1992. 63 s.

- 27. Byens offentlige rum. 7. seminar, juni 1992** red. af Vibeke Dalgas og Poul Strømstad. 1994. 84 s.
1976 af Johan Garde. Ill. af Kirsten Andersen. 1998. 54 s.
- 28. Forstæderne - bydannelse og byplaner. 8. seminar, juni 1993** red. af Sven Allan Jensen og Poul Strømstad. 1994. 66 s.
40. Danmark under forvandling - De store planer og deres skæbne. 14. seminar, maj 1998 red. af Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1999. 45 s.
- 29. Lidt om fredningsplanlægning og om nogle af de mennesker, jeg mødte hen ad vejen af H. H. Holden Jensen.** 1994. 64 s.
41. Fyn - Regionen i midten. Regionplanlægningen fra kommunalreformen til lov om planlægning. 15. seminar, 28. maj 1999 red. af Lisbet Wolters og Ole Winding. 2001. 68 s.
- 30. Det åbne land. 9. seminar, juni 1994** red. af Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1995. 61 s.
42. Byplanhistorisk status ved årtusindskiftet - danske byers planlægning 1945-2000. 16. seminar, maj 2000 red. af Inge Alstrup, Lisa la Cour, Kristian Larsen og Vibeke Dalgas. 2002.
- 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.
43. Æbæ - Ældre byplanlæggere 1954-2000. Profiler samlet af Kirsten Andersen. 2001. 131 s.
- 32. Hovedstadsrådet 1. april 1974 - 31. december 1989. Erindringer 6 år efter af Hugo Marcussen.** 1996. 27 s.
44. Danske stationsbyer i byplanlægningens århundrede. 17. seminar, maj 2001 red. af Poul Sverrild, Elith Juul Møller, Jens Johansen og Vibeke Dalgas. 2002.
- 33. Ti år med en generalplanskitse 1958-1968 af Poul Lyager.** 1996. 63 s.
45. Lem Præstegård i Vestsalling. Betragtninger over børnenes legevirkosomhed, udarbejdet i den regnfulde sommer 1987 af Max Siegumfeldt. Red. af Edmund Hansen og Vibeke Dalgas. 2001. 22 s.
- 34. Købstædernes byfornyelse. 11. seminar, 8. december 1995** red. af Lisbet Wolters og Ole Winding. 1999. 64 s.
• De første år - Byplanhistorisk Udvalg 1982-1999 af Kirsten Andersen. Red. af Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1999. 71 s.
- 35. Hovedstadsregionen i historisk tilbageblik. 12. seminar, juni 1996** red. af Elith Juul Møller mfl. 1997. 24 s.
- 36. Strandhaven - et kolonihaveområde bliver til lavt, tæt boligområde af Kirsten Andersen.** 1997. 47 s.
- 37. Arkitektskolernes Byplanuddannelse 1930-1997. 13. seminar, maj 1997** red. af Ole Winding mfl. 1997. 70 s.
- 38. Byplanuddannelsen i Danmark 1930 til 1997. 13. seminar, 30. maj 1997** red. af Inge Alstrup og Lisa la Cour. 1998. 86 s.
- 39. Fra gamle dage til nutidens begyndelse - Overfredningsnævnets arbejde i årene 1962-**







ISSN: 7-0900-3274
ISBN: 87-90413-18-0