

HVORDAN SKRIVER VI HISTORIE FOR DEN MODERNE BY 1945-2000

21. SEMINAR SEPT. 2005
CARLSBERG AKADEMI



DANSK CENTER FOR BYHISTORIE
SKRIFTER OM DANSK BYHISTORIE

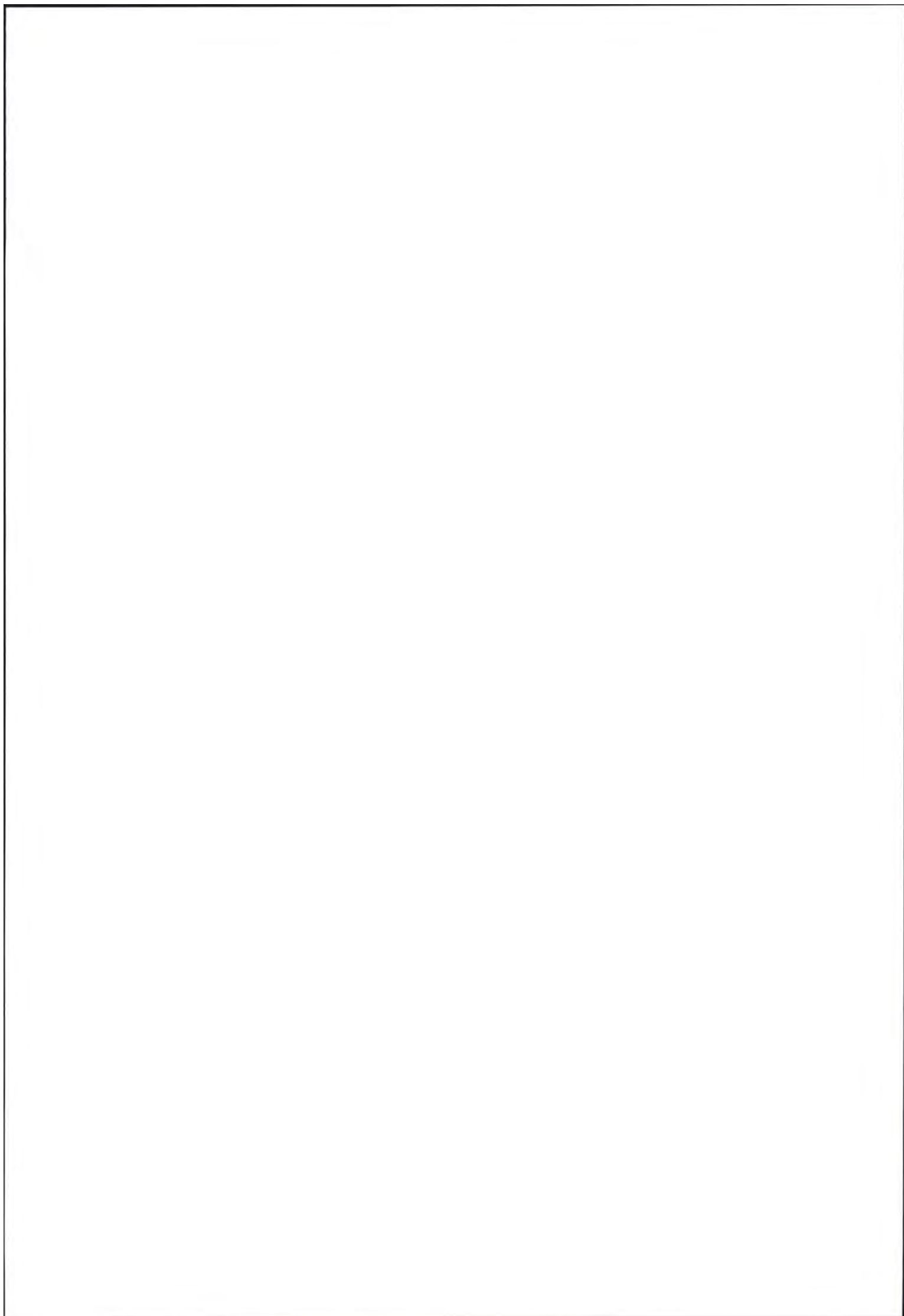
BIND:

3

DANSK BYPLANLABORATORIUM
BYPLANHISTORISKE NOTER

NR:

55



HVORDAN SKRIVER VI HISTORIE FOR DEN MODERNE BY 1945-2000

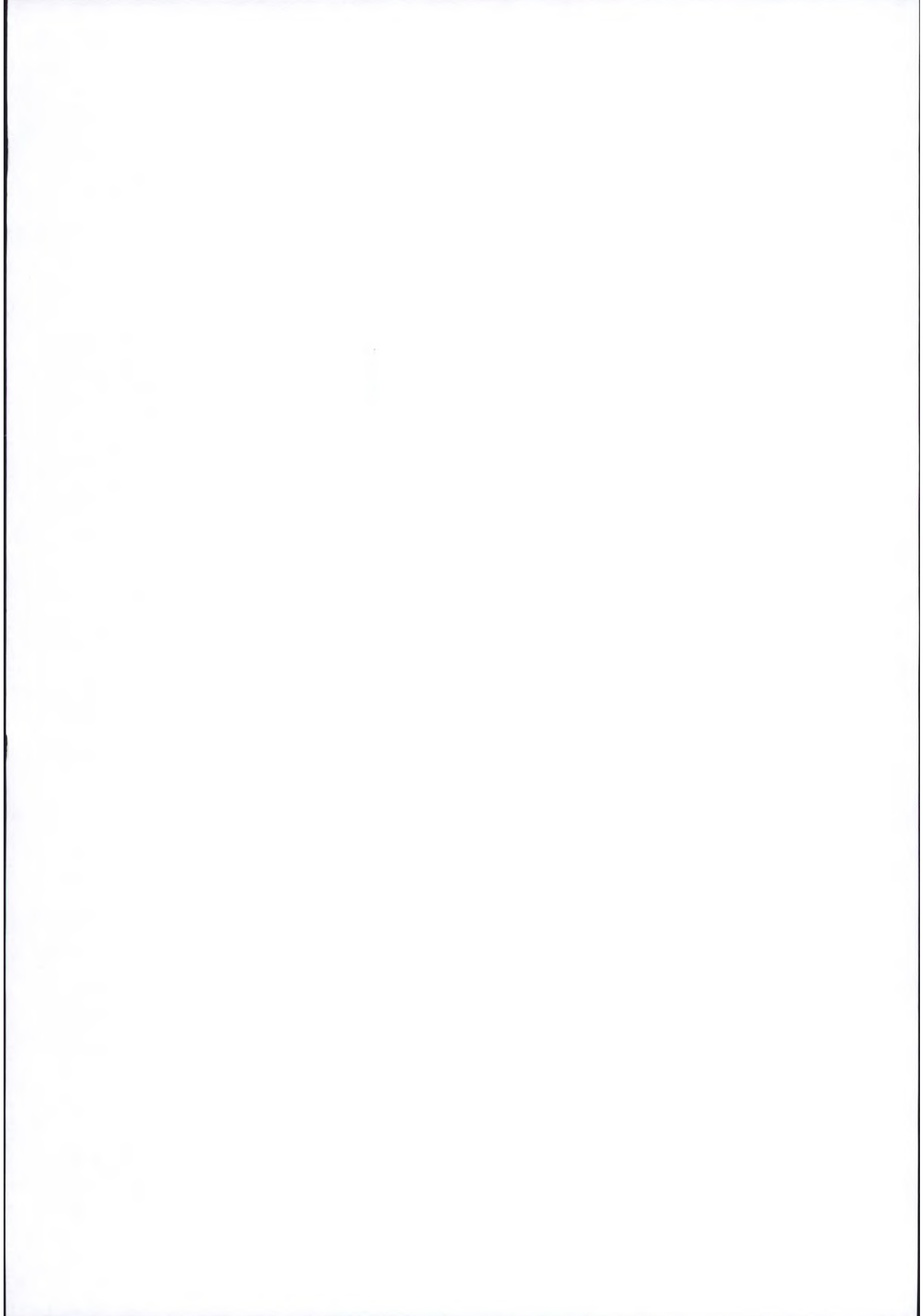
21. SEMINAR SEPT. 2005
CARLSBERG AKADEMI

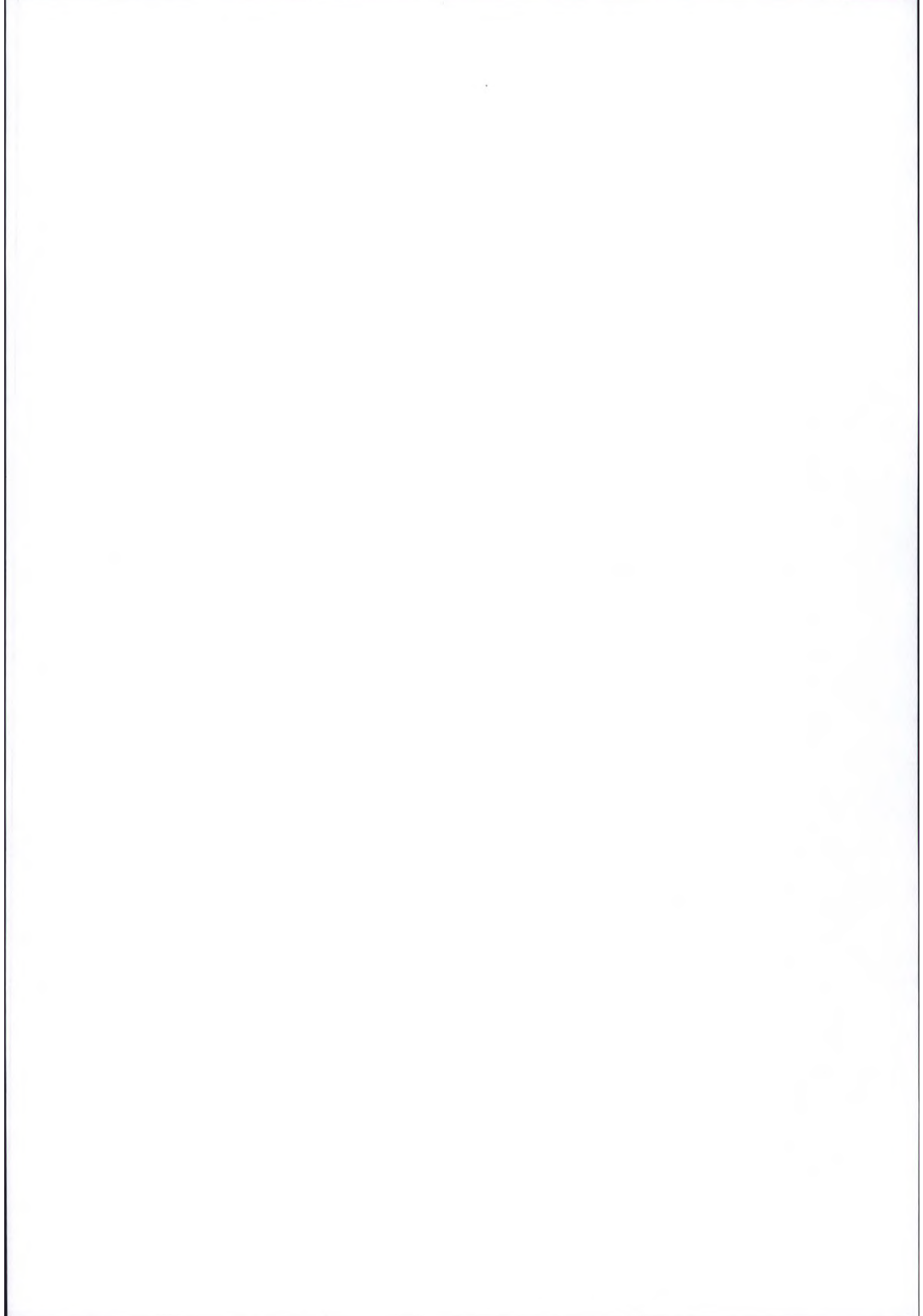
DANSK CENTER FOR BYHISTORIE
SKRIFTER OM DANSK BYHISTORIE

BIND: 3

DANSK BYPLANLABORATORIUM
BYPLANHISTORISKE NOTER

NR: 55





"Hvordan skriver vi historie for den moderne by 1945 – 2000?" var emnet for Byplanhistorisk Udvalgs 21. seminar, september 2005, arrangeret i samarbejde med Dansk Komité for Byhistorie og Dansk Center for Byhistorie.

Denne seminarnote udgør nr. 55 i rækken af Byplanhistoriske Noter fra Dansk Byplanlaboratorium og samtidig bind 3 i Dansk Center for Byhistories skrifter om dansk byhistorie.

Både seminar og note har fået velvillig støtte fra KAB-Fonden. Lisbeth Skjernov, Sven Illeris, Poul Sverrild, Lisa la Cour, Jesper Harvest og Vibeke Dalgas har stået for tilrettelæggelsen af såvel seminar som note. Layout og sats er udført af Lisbeth Skjernov i samarbejde med Vibeke Dalgas.

Omslagets illustration, der viser Lund 1940-2002, er tegnet af Vibeke Dalgas.

© Dansk Byplanlaboratorium og Dansk Center for Byhistorie.

Oplag: 200

Skrifttype: Times New Roman PS MT

Trykt hos KFS AB, Lund, Sverige 2006.

ISBN - nr: 978-87-90413-36-9

ISBN - nr: 87-90413-36-1

ISSN - nr: 0900-3274

Dansk Byplanlaboratorium,
Byplanhistorisk Udvalg,
Nørregade 36
DK - 1165 København K
Tlf. +45 3313 7281
Fax: +45 33143435
www.byplanlab.dk,
e-mail: db@byplanlab.dk

Dansk Center for Byhistorie,
Den Gamle By
Viborgvej 2
DK - 8000 Århus C
Tlf. +45 2338 2073
Fax: +45 8942 2047
www.byhistorie.dk,
e-mail: mail@byhistorie.dk

INDHOLD

Forord	7
Arkitekt, professor emer. Vibeke Dalgas	
Velkomst	9
Arkitekt Inge Alstrup, formand for Byplanehistorisk Udvalg	
Lektor Søren Bitsch Christensen, Dansk Center for Byhistorie	
Att forska i den moderna kommunalpolitikens historia – några synpunkter från Norden, Finland och Helsingfors	13
Laura Kolbe, professor i Europas historie, Helsingfors Universitet	
Periodisering i min bog DANSK BYPLANLÆGNING 1938-1992	25
Arkitekt Arne Gaardmand	
By og udvikling i Esbjerg 1970 – 1995	31
Arkitekt Svend Høgsbro	
Odense Byplan 1966-1988	43
Arkitekt Jesper Harvest	
Temaer og prioriteringer i moderne byhistorie - og vigtige for hvem?	47
Forskningschef dr. phil. John T. Lauridsen, Det Kgl. Bibliotek	
Tidens idealer og historiens spor - planlægningen af Lund efter 1945	57
Arkitekt, docent Bo Larsson, Lunds Universitet	
Paneldebat	83
Arkivchef Poul Sverrild (ordstyrer)	
Deltagerliste	91
Oversigt over Byplanhistoriske noter	93
Æresboligen på Carlsberg	97
Arkitekt Jesper Harvest	

Formålet med at udgive "Byplanhistoriske Noter" er at bidrage til belysningen af den danske byplanhistorie i det 20. århundrede. Det sker bl.a. 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 egentlig historiske afhandlinger eller forskningsmæssige arbejder.

For hvert af de af udvalget afholdte seminarer om særlige planlægningsmæssige emner er der udsendt noter med gengivelser af indlæg og referater af drøftelser blandt seminardeltagerne.

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

Forord

Arkitekt, professor emer. Vibeke Dalgas

Først tak til alle deltagere og medvirkende for et meget vellykket seminar. En særlig tak skal rettes til K.A.B.- Fonden for tilskud både til seminaret og denne note. Set i forhold til tidligere seminarer har Byplanhistorisk Seminar nr. 21 været lidt usædvanligt, da det er arrangeret i et samarbejde mellem Dansk Komité for Byhistorie, Dansk Center for Byhistorie og Byplanhistorisk Udvalg. Også noten er blevet til ved fælles indsats og udgør nr. 55 i serien af byplanhistoriske noter og bind 3 i Dansk Center for Byhistorie skrifter om dansk byhistorie. Takket være Carlsberg fik vi mulighed for at afholde seminaret på Carlsberg Akademi i den tidligere æresbolig. Et meget smukt hus tegnet af arkitekt N.S. Nebelong og opført i 1853. Vi bringer en kort omtale af huset bagerst i noten. Det fine vejr, de elegante omgivelser, øl-baren og den italienske frokost gav et ekstra plus til hele seminaret.

Baggrunden for seminaret har været, at Byplanhistorisk Udvalg gerne ville fremme en dialog mellem byplanlæggere og historikere – praktikere og teoretikere / forskere – om den moderne by og f.eks. hvordan Byplanhistorisk Udvalg bedst kan bidrage til historieskrivningen med sine seminarer og noter, fortrinsvis om samtidshistoriske forhold. I den moderne by fik byplanlægningen stor betydning for byens liv og udvikling samt for beboernes muligheder for dagligliv og udfoldelse. Planlægningen blev obligatorisk for alle byer over 1000 indbyggere, da byplanloven trådte i kraft i 1938. Efter det tidspunkt kan byernes historie ikke skrives, uden at byplanhistorien integreres og finder sin rette plads i sammenhængen.

Byplanlovgivningen og byplanlægningen var et helt nyt fænomen, som aldrig tidligere havde eksisteret i historien: Et demokratisk redskab til at gennemføre bedst mulige beslutninger for bysamfundet. Byplanlægning har eksisteret i tidligere samfund i Danmark, eksemplificeret blandt andet med Fredericia, men har da ikke været demokratisk styret eller haft et så omfattende sigte.

Seminarets formål blev derfor at forsøge at belyse

spørgsmålet: "Hvordan skriver vi historie for den moderne by 1945- 2000?" Afgrænsningen i tid blev fastsat ved, at der netop forelå nogle nye bymonografier, forskningsprojekter og case-studies fra denne periode, som udvalget gerne ville præsentere på seminaret. De fire studier, som indgik i programmet, var meget forskellige og udført af både professionelle historikere og af arkitekter, som fortalte om deres arbejde. Indlæggene fra Helsingfors, Århus og Lund hører til den første kategori, mens indlæggene om Esbjerg og Odense hører til den sidste.

En af de få skrivende byplanarkitekter, som har forsøgt at favne hele perioden i sin historie om Dansk Byplanlægning 1938-1992, er Arne Gaardmand. Han fortalte om, hvordan hans arbejde i høj grad byggede på centraladministrationens og eget kendskab til byerne og deres planlægning, samt om, hvordan han ræsonnerede sig frem til en rimelig periodisering af udviklingsforløbet. Det var meget interessant at høre under seminarets gang, hvordan flere af projekterne – som alle var senere end Arne Gaardmands bog – nærmede sig hinanden i deres bedømmelse af en mulig periodisering under tiden 1945-2000.

I paneldiskussionen havde ordstyrer Poul Sverrild valgt at tage spørgsmålet om relationerne mellem byhistorien og byplanhistorien op. Der var god gang i indlæggene og mange spørgsmål fra salen. Men på grund af den knappe tid, blev der desværre – som det så ofte går – alt for lidt plads til at uddybe diskussionen. Dog er det arrangørernes håb, at seminaret netop kan være med til at give bolden op til en videre debat om periodens by- og byplanhistorie. Det var meget glædeligt, at seminaret fik så stor tilslutning (72 deltagere), og at der blandt disse var en hel del unge historiestuderende og forskere. Seminaret mundede ud i en klar fornemmelse af, at byplanlæggerne og historikerne behøver hinanden i en fortsat dialog om fælles interessepunkter, og at byplanlægningen virkelig må tages alvorligt, når den moderne bys historie skal skrives. Samtidig er det utrolig vigtigt for dagens byplanlæggere, at der åbnes mulighed for at man kan tage ved lære af fortidens fejl og mangler, huske kvaliteterne og sørge for, at nutidens og fremtidens byer får de bedste erfaringer med sig.



Inge Alstrup, født 1943.

Fra 1964: Kunstakademiets Arkitektskole. I studietiden ansættelser hos Engqvist og Rønnow, restaurering

1967-68 Et års studier i Nepal.

1972 Afgang Kunstakademiets Arkitektskole, byplanafdelingen.

1972-77: Peter Bredsdorffs tegnestue, planlægning.

1978-05: Køge Kommunes byplanafdeling.

1995- : Egen tegnestue med Freddy Avnby, planlægning og boligbyggeri m.v.

Desuden forfatter til bøger om Nepal, Nationalmuseets og Gads forlag samt formand for Byplanhistorisk Udvalg, Byplanlaboratoriet.

Velkomst

Inge Alstrup, formand for Byplanhistorisk Udvalg og Søren Bitsch Christensen, leder af Dansk Center for Byhistorie

Inge Alstrup:

Godmorgen! Og velkommen til det 21. byplanseminar om hvordan vi skriver historie for den moderne by fra 1945-2000. Mit navn er Inge Alstrup, og jeg er formand for Byplanlaboratoriets byplanhistoriske udvalg. I år er vi som noget nyt gået sammen med Center for byhistorie i Århus og Dansk Komité for byhistorie, om at arrangere dette seminar med den hensigt at få byhistorien og byplanhistorien til at hænge bedre sammen.

Byhistorien handler specielt om forskning i byernes, især de enkelte byers, historie. Forskningen i byhistorie er veletableret og går langt tilbage, idet den dækker tiden fra middelalderen til i dag.

Byplanhistorien handler også om byerne, men ligeledes om deres oplande, delområders, kommuners eller regioners udvikling især efter 2. verdenskrig. Her drejede det sig om boligmangel og bolignød, og i de næste 20-25 år blev der bygget som aldrig før. Store boligområder kom til, men det var først med kommunesammenlægningerne i 1970 og planloven i 1975, at det blev lovfæstet, at planlægningen ikke bare drejede sig om udvikling af byerne, men at det var hele kommunens område, det drejede sig om. Og som noget af det vigtigste – at folk skulle inddrages i planlægningsprocessen med offentlige høringer.

Dermed drejede det sig ikke alene om byernes fysiske udvikling og boligernes lokalisering, men også om udviklingen af det åbne land, af landsbyer og mindre byområder, samt kommunernes sociale udvikling, skoler, børneinstitutioner, ældreomsorg og arbejdsforhold, den tekniske udvikling – trafik, havne, vand, kloak og varme-orsyning, samt den kulturelle udvikling – sport, teater, museer og turisme. Erhvervsudviklingen var også en del af kommuneplanlægningen, men straks sværere at styre. De udlagte erhvervsområder var ofte enten for sto-

re eller for små, for her var/er markedskræfterne et væsentligt parameter for lokalisering.

Byplanhistorisk udvalg står ud over det årlige seminar for udgivelsen af en række noter om byplanlægningens mange aspekter som kildemateriale til byplanforskningen. Dette års seminarnote er nr. 55 i rækken af noter. De enkelte noter kan købes via Dansk Byplanlaboratorium og koster 50 kr.

Af programmet fremgår, at dette års seminar nok skal blive interessant, og håbet er, at det samtidig er starten på et bredere samarbejde mellem by- og byplanhistorien og deres formidlere.

Det er Lisbeth Skjernov og Søren Bitsch Christensen fra byhistorikerne i Århus og Lisa la Cour, Vibeke Dalgas, Poul Sverrild, og Sven Illeris fra udvalget, der har stået for planlægningen af årets seminar, og det er også dem, der står for redaktionen af seminarnoten. Husk at skrive Jer på listen, så I får noten tilsendt, når den er trykt.

Jeg vil gerne takke Carlsberg for at stille disse fantastiske lokaler samt drikkevarer til rådighed, det er vi meget taknemmelige for.

Vibeke Dalgas vil guide os igennem dagen, men inden hun tager over, vil jeg give ordet til Søren Bitsch Christensen.

Søren Bitsch Christensen:

På vegne af Dansk Center for Byhistorie vil også jeg gerne byde jer velkomne til seminaret.

Jeg har lige været i Wismar og Stralsund – to af de gamle hansebyer ved Østersøen. De hørte til de vendiske byer i den hanseatiske liga, og begge blev grundlagt i den tyske kolonisationsbølge, der urbaniserede den indre del af Østersøen i 1200-tallet. De er også begge kommet på UNESCO's liste over World Heritage. Det er den liste, der kun rummer tre bygningsværker i Danmark – Roskilde Domkirke, Jelling-monumenterne og Kronborg. Men altså hele to hele byer på den anden side af Østersøen. De er optaget på listen, fordi de i deres form den dag i dag repræsenterer et helt bysamfund – den interna-

tionale hanseatiske, urbane kultur. Deres teglstensdomkirker og dielehuse var normgivende for en arkitektonisk epoke, et sandt paradigme i røde sten fra 1200-tallet og et par århundreder frem. Deres fæstningsværker fra svenskernes overherredømme efter Trediveårskrigen afslutning i 1648 bidrager til deres optagelse på listen. Men vigtigst af alt: deres 1200-tals byplaner er bevarede. Gennem 800 år har det samme gadenet struktureret færdslen, det økonomiske liv, ejendomsmatriklerne og de sociale bopælsmønstre.

Bevaringen skyldes mange ting. Først og fremmest skyldes den et økonomisk liv, der gennem århundreder var så konstant, at byplanen kunne betjene de samme dominerende erhverv – oplandshandel, købmandshandel, håndværk og fiskeri – uden at skulle ombyrdes. Der var en fast bestand af overklasse, middelklasse og underklasse, og derfor også en fast bestand af torve, købmandshuse, værksteder, boder og de berygtede "wohnekeller". Der var også en fast magtstruktur og religiøs klasse og tilsvarende faste fysiske institutioner – med de berømte rådhus og kirkerne som de mest synlige. Klostrene blev hurtigt indlemmet efter Reformationen og taget i anvendelse af byens institutioner. Svenskernes herredømme skabte en ny fysisk struktur – bastionerne – der yderligere bidrog til at holde byens fysiske udvikling i et bogstaveligt jerngreb. Bevaringen skyldes imidlertid også økonomisk stilstand i efterkrigstidens DDR.

Der er ingen danske byer på UNESCO's liste. Og der har historisk set – i hvert fald i størstedelen af det forløbne 20. århundrede – været meget ringe betingelser for at bevare historiske byplaner. Men de er bedre nu. Man kan sige, at bykonkurrencen i den tidlige industrialisering og derefter i den unge velfærdsstat krævede en næsten fuldstændig omkalfatring af det fysiske byrum. Tilsvarende kan man sige, at der i dag er elementer i bykonkurrencen, der lægger op til en anderledes bevidst bevarelse af gamle og *skabelsen* af nye kvalitetsbyrum.

Sanering og revitalisering af byrummet har været i stadig fremgang siden 1960'erne, men frem til 1990'erne er det sket af sociale og kulturmiljømæssige årsager, og det er først i de senere år, det er sket for at forøge byernes konkurrenceevne og da

enkelte steder under betegnelsen city branding.

Årsagen hertil er først og fremmest, at medarbejderne i vidensøkonomien anses for at være tiltrukket af kvalitet i storbyernes kultur, byrum og frisind. Det har skabt en situation, hvor væksten i den enkelte bys vidensøkonomi anses for at være afhængig af væksten i byens kultur- og oplevelsesøkonomi. City branding har taget sigte på at markedsføre byen som et kvalitetsvaremærke – hvilket imidlertid let er kommet til at virke som et nyt navn for klassisk social- og kulturpolitik. Den fremtrædende amerikanske bysociolog Sharon Zukin anser city branding for at være et forsøg på at slå bro over opløsningstendenserne i den moderne by. Hun synes bestemt ikke, at det er et godt forsøg, men hun anerkender, at det er et målrettet svar på problemet med at definere sin egenart.

Den nationale planlægning og anbefalinger fra EU har tilsvarende de seneste fem år derfor i stigende grad lagt vægt på at fremme det, der kaldes den lokale identitet – en betegnelse, der dækker over mange ting og omfatter beskyttelsen af den historiske arv og særtræk samt partnerskaber omkring regionale erhvervsstyrker. Hensigten er at skabe et optimalt bysystem med klare arbejdsdelinger.

Imellem disse to tendenser – nedbrydningen af de gamle byrum under industrialiseringen med skabelsen af nye byfunktioner som den ene, og revitalisering og vidensøkonomi som den anden – ligger det lange forløb fra begyndelsen af 1960'erne til midten af 1990'erne, hvor de største danske byer i store træk blev afindustrialiseret og indlemmet i velfærdssamfundets strategier. Udviklingen i det danske bysystem efter 1960 falder i to faser. Frem til ca. 1980 var bysystemet under forandring og udvidelse med en stigende urbanisering og med forstæderne som et væsentligt nyt element. På et generelt plan var der tale om en decentral vækst på bekostning af hovedstaden og de største provinsbyer til fordel for mindre servicecentre – først og fremmest centrene for primærkommunerne – og en voksende eksportindustri. Perioden efter 1980 har været præget af en lavere, men dog fortsat urbanisering og af koncentration. Koncentrationen har både tippet balancen mellem større og mindre bycentre og mellem den enkelte kommunes hovedby

og resten af kommunen. Efter 1993 er København igen vokset i indbyggertal, mens der fra ca. 1980 har tegnet sig et vækstcenter i bæltet fra Århus til Trekantområdets byer, Vejle, Kolding og Fredericia.

Afindustrialiseringen har ikke ramt de danske byer så hårdt som andre lande. De færreste byer har i perioden været stærkt afhængige af et enstrengt erhvervsliv, og følgerne af outsourcing af produktionen til udenlandske underleverandører er med forholdsvis succes blevet begrænset ved omlægninger og videntunge specialiseringer. Selv om der er sket en generel forbedring af arbejdskraftens uddannelse, har afindustrialiseringen dog betydet, at den tungeste viden inden for vidensøkonomien i dag er et udpræget storbyfænomen. Den geografiske arbejdsdeling er således styrket, og tilsvarende er klyngekompetencer i dag både regionale og nationale.

Siden 1945 og i særdeleshed fra 1960'erne og efter kommunalreformen i 1970 har man jo haft held til at udjævne den offentlige service, så der var ligelejlige tilbud til alle uanset bopæl. På den led har byplanlægningen i bred forstand haft held med at skabe rammer for at fastholde befolkningen. Men til gengæld er der sket et opbrud i sammenhængen mellem bopæl, indkøb og arbejdsplads. Allerede 1960-1980 var vidne til pendlingsregioner, men de seneste ti år er disse blevet færre, men større. Fremkomsten af geografiske kompetenceklynger, en mere mobil arbejdskraft og presset fra de store byers arbejdsmarked og vareudbud har til en vis grad medført, at den historiske stedbundethed er under opløsning og har skabt udfordringer for både nationale og lokale udviklingsstrategier for byerne. Og hertil kommer så, at internationale firmaer og arkitektoniske trends har formet mange byer i et fælles, internationalt formsprog.

Byplanlægningen har været en aktiv medspiller i denne forandring af byerne. Jeg skal ikke sige så meget om det, for det vil senere foredragsholdere gøre. I den klassiske købstad var den sociale morfologi et resultat af rige og fattiges forskellige muligheder for at erhverve sig en bolig og af storhusholdningens krav til produktion og bolig. I den industrielle by blev kvarterdannelsen mere omfat-

tende og ydermere i lige så høj grad udformet af boligpolitiske foranstaltninger over for bestemte grupper i samfundet: Socialt boligbyggeri, offentligt støttet byggeri og en målrettet zonerings af offentlige rum, erhverv og bolig. I en historisk sammenhæng er det denne tradition, som myndigheder, politikere og planlæggere fra ca. 1970 og især efter 1980 har forsøgt at gøre op med. I Danmark som i mange andre lande var 1960'erne præget af funktionalistisk byplanlægning og boligbyggeri. Men en forandring kan ses fra o. 1970. Alle midtbyplaner fra denne tid indeholdt overvejelser over gaderummet og dets møblering, rekreative områder osv., og de fleste inddrog hensyn til bevarings- og miljøværdier. Historikere og planlæggere har her en fælles arbejdsmark, der består i at udforske de værdier, der lå bag de store skift i planlægningen, hvor det er mit klare indtryk, at historikerne kan supplere planlægningshistorien med studier af beslutningsprocesser, aktører, interessegrupper – og forholdet mellem vision og virkelighed.

I det omfang, der har været en klar pointe med denne indledning til vores seminar, har den været, at byernes udvikling efter 1945 er kompleks, styret af mange og meget forskelligartede forhold: æstetiske værdier, industri og afindustrialisering, socialpolitik, bevidst planlægning, lappeløsninger, funktionalitet eller design. Historikere bryster sig gerne af at være de sidste professionelle amatører. Dem, der ved noget om det hele, men ikke alt om noget. Det er vist nogle gange svært for andre professioner at forstå, men det er faktisk noget, vi er stolte af og opfatter som et af fagets kendetegn. For det giver os friheden til at bevæge os på tværs af discipliner og sammenfatte planlægningshistorien som en helhed af mange forskellige kræfter.

Jeg håber, at vores seminar kan være med til åbne en dialog med de sande professionelle; dem, der har haft byen, dens planlægning og udvikling som profession, og enten som praktikere eller analytikere har været med til at forme udviklingen.

Velkommen til seminaret!



Søren Bitsch Christensen, født 1969.

Lektor ved Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet, leder af Dansk Center for Byhistorie siden 2001. Ph.d. i historie 2001. Artikler og bøger om dansk økonomisk historie og byhistorie, bl.a. redaktør og bidragyder til Middelalderbyen. Danske Bystudier 1 (Århus 2004), og Den klassiske købstad. Danske Bystudier 2 (Århus 2005). Desuden redaktør af Skrifter om dansk byhistorie.

Velkomst

Inge Alstrup, formand for Byplanhistorisk Udvalg og Søren Bitsch Christensen, leder af Dansk Center for Byhistorie

Inge Alstrup:

Godmorgen! Og velkommen til det 21. byplanseminar om hvordan vi skriver historie for den moderne by fra 1945-2000. Mit navn er Inge Alstrup, og jeg er formand for Byplanlaboratoriets byplanhistoriske udvalg. I år er vi som noget nyt gået sammen med Center for byhistorie i Århus og Dansk Komité for byhistorie, om at arrangere dette seminar med den hensigt at få byhistorien og byplanhistorien til at hænge bedre sammen.

Byhistorien handler specielt om forskning i byernes, især de enkelte byers, historie. Forskningen i byhistorie er veletableret og går langt tilbage, idet den dækker tiden fra middelalderen til i dag.

Byplanhistorien handler også om byerne, men ligeledes om deres oplande, delområders, kommuners eller regioners udvikling især efter 2. verdenskrig. Her drejede det sig om boligmangel og bolignød, og i de næste 20-25 år blev der bygget som aldrig før. Store boligområder kom til, men det var først med kommunesammenlægningerne i 1970 og planloven i 1975, at det blev lovfæstet, at planlægningen ikke bare drejede sig om udvikling af byerne, men at det var hele kommunens område, det drejede sig om. Og som noget af det vigtigste – at folk skulle inddrages i planlægningsprocessen med offentlige høringer.

Dermed drejede det sig ikke alene om byernes fysiske udvikling og boligernes lokalisering, men også om udviklingen af det åbne land, af landsbyer og mindre byområder, samt kommunernes sociale udvikling, skoler, børneinstitutioner, ældreomsorg og arbejdsforhold, den tekniske udvikling – trafik, havne, vand, kloak og varme-orsyning, samt den kulturelle udvikling – sport, teater, museer og turisme. Erhvervsudviklingen var også en del af kommuneplanlægningen, men straks sværere at styre. De udlagte erhvervsområder var ofte enten for sto-

re eller for små, for her var/er markedskræfterne et væsentligt parameter for lokalisering.

Byplanhistorisk udvalg står ud over det årlige seminar for udgivelsen af en række noter om byplanlægningens mange aspekter som kildemateriale til byplanforskningen. Dette års seminarnote er nr. 55 i rækken af noter. De enkelte noter kan købes via Dansk Byplanlaboratorium og koster 50 kr.

Af programmet fremgår, at dette års seminar nok skal blive interessant, og håbet er, at det samtidig er starten på et bredere samarbejde mellem by- og byplanhistorien og deres formidlere.

Det er Lisbeth Skjernov og Søren Bitsch Christensen fra byhistorikerne i Århus og Lisa la Cour, Vibeke Dalgas, Poul Sverrild, og Sven Illeris fra udvalget, der har stået for planlægningen af årets seminar, og det er også dem, der står for redaktionen af seminarnoten. Husk at skrive Jer på listen, så I får noten tilsendt, når den er trykt.

Jeg vil gerne takke Carlsberg for at stille disse fantastiske lokaler samt drikkevarer til rådighed, det er vi meget taknemmelige for.

Vibeke Dalgas vil guide os igennem dagen, men inden hun tager over, vil jeg give ordet til Søren Bitsch Christensen.

Søren Bitsch Christensen:

På vegne af Dansk Center for Byhistorie vil også jeg gerne byde jer velkomne til seminaret.

Jeg har lige været i Wismar og Stralsund – to af de gamle hansebyer ved Østersøen. De hørte til de vendiske byer i den hanseatiske liga, og begge blev grundlagt i den tyske kolonisationsbølge, der urbaniserede den indre del af Østersøen i 1200-tallet. De er også begge kommet på UNESCO's liste over World Heritage. Det er den liste, der kun rummer tre bygningsværker i Danmark – Roskilde Domkirke, Jelling-monumenterne og Kronborg. Men altså hele to hele byer på den anden side af Østersøen. De er optaget på listen, fordi de i deres form den dag i dag repræsenterer et helt bysamfund – den interna-

tionale hanseatiske, urbane kultur. Deres teglstensdomkirker og dielehuse var normgivende for en arkitektonisk epoke, et sandt paradigme i røde sten fra 1200-tallet og et par århundreder frem. Deres fæstningsværker fra svenskernes overherredømme efter Trediveårskrigens afslutning i 1648 bidrager til deres optagelse på listen. Men vigtigst af alt: deres 1200-tals byplaner er bevarede. Gennem 800 år har det samme gadenet struktureret færdslen, det økonomiske liv, ejendomsmatriklerne og de sociale bopælsmønstre.

Bevaringen skyldes mange ting. Først og fremmest skyldes den et økonomisk liv, der gennem århundreder var så kontant, at byplanen kunne servicere de samme dominerende erhverv – oplandshandel, købmandshandel, håndværk og fiskeri – uden at skulle ombrydes. Der var en fast bestand af overklasse, middelklasse og underklasse, og derfor også en fast bestand af torve, købmandshuse, værksteder, boder og de berygtede "wohnkeller". Der var også en fast magtstruktur og religiøs klasse og tilsvarende faste fysiske institutioner – med de berømte rådhus og kirkerne som de mest synlige. Klostrene blev hurtigt indlemmet efter Reformationen og taget i anvendelse af byens institutioner. Svenskernes herredømme skabte en ny fysisk struktur – bastionerne – der yderligere bidrog til at holde byens fysiske udvikling i et bogstaveligt jerngreb. Bevaringen skyldes imidlertid også økonomisk stilstand i efterkrigstidens DDR.

Der er ingen danske byer på UNESCO's liste. Og der har historisk set – i hvert fald i størstedelen af det forløbne 20. århundrede – været meget ringe betingelser for at bevare historiske byplaner. Men de er bedre nu. Man kan sige, at bykonkurrencen i den tidlige industrialisering og derefter i den unge velfærdsstat krævede en næsten fuldstændig omkalfatring af det fysiske byrum. Tilsvarende kan man sige, at der i dag er elementer i bykonkurrencen, der lægger op til en anderledes bevidst bevarelse af gamle og *skabelsen* af nye kvalitetsbyrum.

Sanering og revitalisering af byrummet har været i stadig fremgang siden 1960'erne, men frem til 1990'erne er det sket af sociale og kulturmiljømæssige årsager, og det er først i de senere år, det er sket for at forøge byernes konkurrenceevne og da

enkelte steder under betegnelsen city branding.

Årsagen hertil er først og fremmest, at medarbejderne i vidensøkonomien anses for at være tiltrukket af kvalitet i storbyernes kultur, byrum og frisind. Det har skabt en situation, hvor væksten i den enkelte bys vidensøkonomi anses for at være afhængig af væksten i byens kultur- og oplevelsesøkonomi. City branding har taget sigte på at markedsføre byen som et kvalitetsvaremærke – hvilket imidlertid let er kommet til at virke som et nyt navn for klassisk social- og kulturpolitik. Den fremtrædende amerikanske bysociolog Sharon Zukin anser city branding for at være et forsøg på at slå bro over opløsningstendenserne i den moderne by. Hun synes bestemt ikke, at det er et godt forsøg, men hun anerkender, at det er et målrettet svar på problemet med at definere sin egenart.

Den nationale planlægning og anbefalinger fra EU har tilsvarende de seneste fem år derfor i stigende grad lagt vægt på at fremme det, der kaldes den lokale identitet – en betegnelse, der dækker over mange ting og omfatter beskyttelsen af den historiske arv og særtræk samt partnerskaber omkring regionale erhvervsstyrker. Hensigten er at skabe et optimalt bysystem med klare arbejdsdelinger.

Imellem disse to tendenser – nedbrydningen af de gamle byrum under industrialiseringen med skabelsen af nye byfunktioner som den ene, og revitalisering og vidensøkonomi som den anden – ligger det lange forløb fra begyndelsen af 1960'erne til midten af 1990'erne, hvor de største danske byer i store træk blev afindustrialiseret og indlemmet i velfærdssamfundets strategier. Udviklingen i det danske bysystem efter 1960 falder i to faser. Frem til ca. 1980 var bysystemet under forandring og udvidelse med en stigende urbanisering og med forstæderne som et væsentligt nyt element. På et generelt plan var der tale om en decentral vækst på bekostning af hovedstaden og de største provinsbyer til fordel for mindre servicecentre – først og fremmest centrene for primærkommunerne – og en voksende eksportindustri. Perioden efter 1980 har været præget af en lavere, men dog fortsat urbanisering og af koncentration. Koncentrationen har både tippet balancen mellem større og mindre bycentre og mellem den enkelte kommunes hovedby

og resten af kommunen. Efter 1993 er København igen vokset i indbyggertal, mens der fra ca. 1980 har tegnet sig et vækstcenter i bæltet fra Århus til Trekantområdets byer, Vejle, Kolding og Fredericia.

Afindustrialiseringen har ikke ramt de danske byer så hårdt som andre lande. De færreste byer har i perioden været stærkt afhængige af et enstrengt erhvervsliv, og følgerne af outsourcing af produktionen til udenlandske underleverandører er med forholdsvis succes blevet begrænset ved omlægninger og videntunge specialiseringer. Selv om der er sket en generel forbedring af arbejdskraftens uddannelse, har afindustrialiseringen dog betydet, at den tungeste viden inden for vidensøkonomien i dag er et udpræget storbyfænomen. Den geografiske arbejdsdeling er således styrket, og tilsvarende er klyngekompetencer i dag både regionale og nationale.

Siden 1945 og i særdeleshed fra 1960'erne og efter kommunalreformen i 1970 har man jo haft held til at udjævne den offentlige service, så der var ligelejlige tilbud til alle uanset bopæl. På den led har byplanlægningen i bred forstand haft held med at skabe rammer for at fastholde befolkningen. Men til gengæld er der sket et opbrud i sammenhængen mellem bopæl, indkøb og arbejdsplads. Allerede 1960-1980 var vidne til pendlingsregioner, men de seneste ti år er disse blevet færre, men større. Fremkomsten af geografiske kompetenceklynger, en mere mobil arbejdskraft og presset fra de store byers arbejdsmarked og vareudbud har til en vis grad medført, at den historiske stedbundethed er under opløsning og har skabt udfordringer for både nationale og lokale udviklingsstrategier for byerne. Og hertil kommer så, at internationale firmaer og arkitektoniske trends har formet mange byer i et fælles, internationalt formsprog.

Byplanlægningen har været en aktiv medspiller i denne forandring af byerne. Jeg skal ikke sige så meget om det, for det vil senere foredragsholdere gøre. I den klassiske købstad var den sociale morfologi et resultat af rige og fattiges forskellige muligheder for at erhverve sig en bolig og af storhusholdningens krav til produktion og bolig. I den industrielle by blev kvarterdannelsen mere omfat-

tende og ydermere i lige så høj grad udformet af boligpolitiske foranstaltninger over for bestemte grupper i samfundet: Socialt boligbyggeri, offentligt støttet byggeri og en målrettet zonerings af offentlige rum, erhverv og bolig. I en historisk sammenhæng er det denne tradition, som myndigheder, politikere og planlæggere fra ca. 1970 og især efter 1980 har forsøgt at gøre op med. I Danmark som i mange andre lande var 1960'erne præget af funktionalistisk byplanlægning og boligbyggeri. Men en forandring kan ses fra o. 1970. Alle midtbyplaner fra denne tid indeholdt overvejelser over gaderummet og dets møblering, rekreative områder osv., og de fleste inddrog hensyn til bevarings- og miljøværdier. Historikere og planlæggere har her en fælles arbejdsmark, der består i at udforske de værdier, der lå bag de store skift i planlægningen, hvor det er mit klare indtryk, at historikerne kan supplere planlægningshistorien med studier af beslutningsprocesser, aktører, interessegrupper – og forholdet mellem vision og virkelighed.

I det omfang, der har været en klar pointe med denne indledning til vores seminar, har den været, at byernes udvikling efter 1945 er kompleks, styret af mange og meget forskelligartede forhold: æstetiske værdier, industri og afindustrialisering, socialpolitik, bevidst planlægning, lappeløsninger, funktionalitet eller design. Historikere bryster sig gerne af at være de sidste professionelle amatører. Dem, der ved noget om det hele, men ikke alt om noget. Det er vist nogle gange svært for andre professioner at forstå, men det er faktisk noget, vi er stolte af og opfatter som et af fagets kendemærker! For det giver os friheden til at bevæge os på tværs af discipliner og sammenfatte planlægningshistorien som en helhed af mange forskellige kræfter.

Jeg håber, at vores seminar kan være med til åbne en dialog med de sande professionelle; dem, der har haft byen, dens planlægning og udvikling som profession, og enten som praktikere eller analytikere har været med til at forme udviklingen.

Velkommen til seminaret!



Søren Bitsch Christensen, født 1969.

Lektor ved Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet, leder af Dansk Center for Byhistorie siden 2001. Ph.d. i historie 2001. Artikler og bøger om dansk økonomisk historie og byhistorie, bl.a. redaktør og bidragsyder til Middelalderbyen. Danske Bystudier 1 (Århus 2004), og Den klassiske købstad. Danske Bystudier 2 (Århus 2005). Desuden redaktør af Skrifter om dansk byhistorie.

Att forska i den moderna kommunalpolitikens historia – några synpunkter från Norden, Finland och Helsingfors

Laura Kolbe, Professor i Europas historia, Helsingfors universitet

Vår dagliga medievärld domineras av nyheter på lokalnivå. Dessa nyheter gäller vardagens alla kategorier, från stadsplanering och teknisk infrastruktur till utbildning, sjuk- och socialvård. Därtill kommer problemen kring stadens kommunalekonomiska situation. I praktiken visar sig slutet av 1900-talet som en tillväxt av kommunalpolitik och -förvaltning. En betydande del av de ärenden som berör människors vardag beslutar man om i dagens läge på den kommunala nivån. Detta gäller markanvändning och byggnadsverksamheten, boende och rörlighet, utbildning och hälsovård, kultur och fritid. Vi får dagligen höra en speciell människogrupp i samhället kommentera utvecklingen: kommunalpolitikerna tar en central plats i medialjuset. Ändå vet vi mycket litet om beslutsfattandet på lokal nivå eller om de mekanismer som styr lokalpolitiken och ämbetsmannakulturen. Varför är den moderna kommunalpolitikens historia ett viktigt men ännu ett rätt utforskat område?

Kommunalpolitikens forskningshistoria i Finland

Låt mig först gå lite utförligare in i kommunalpolitikens roll i det finländska samhället och i huvudstaden Helsingfors. Denna analys baserar sig på min nyaste bok *Helsingfors växer till en storstad* Offentlighet, politik, förvaltning och medborgarna 1945-2000¹ som publicerades även på svenska. Den kommunalpolitiska historieforskningen har hittills varit rätt marginell i Finland. På mindre orter kan de lokala konflikterna vara starka och många forskare låter bli att beröra de känsliga förhållanden som råder mellan byns mäktiga påverkare. Även de olika partihistorierna har negligerat denna viktiga lokala dimension. Läser man historier om de stora

nationella partierna (centern, socialdemokraterna, samlingspartiet, gröna och svenska folkpartiet), sätts allting på den nationella scenen, på riksdagen eller i regeringen. De kommunala distriktorganisationerna nämns bara i förbifarten. Bortsett från folkrörelseforskningen har emellertid dessa direkta politiskt-parlamentariska kopplingar behandlats mycket lite.

Därtill finns många orsaker. Finlands historieforskning har under de senaste decennierna koncentrerat sig kring de stora frågorna som behandlar nationens existens, såsom utrikes-, militär- och geopolitik, vårt förhållande till Sovietunionen (Ryssland) samt folkrörelsernas roll. Denna forskning har varit viktig under kalla kriget för Finlands nationella identitet; den har stärkt den mentala ställningen i landet, förklarat Finlands position i Europa. Kommunerna och lokalpolitiken har haft en anspråkslös position i denna konstruktion. I jämförelse med historieskrivningen kring Finlands nationella "existenskamp" mellan öst och väst har kommunernas insatser känts ointressanta. Dessutom har kommunalpolitiken ibland fått lida av ett dåligt rykte. På lokal nivå gäller det att förhandla och föra dialog, komma långsamt fram till ett beslut som är bra för alla.

Kommunerna i Finland har, så som i Sverige, en lång historia och en stark tradition av självbestämmanderätt. Vilken betydelse har det kommunala självstyret då man förklarar 1900-talets samhällsliga utveckling, till exempel uppbyggandet av välfärdssamhället? En fråga som regelbundet återkommer är kommunernas roll i denna process. I Sverige debatteras den svenska modellens uppgång (och eventuellt fall) livligt. Frågan har diskuterats, inte minst av historiker, och för skilda tidsepoker. En positiv bild har målats upp för kommunernas roll i uppbyggandet av den svenska välfärden. Vissa historiker talar t.o.m. om den "tysta revolutionen" när välfärden växte fram genom kommunalpolitiska åtgärder. Det offentliga hela karaktär förändrades under ett par decennier.

Analytiska arbeten som övergripande skildrar det kommunala självstyres utveckling saknas i stort sett i Finland. En huvudfråga är central: dvs. vilka krafter var drivande i denna utveckling? När kom-

munerna demokratiserades efter första världskriget (1917 en man en röst) i Finland växte den moderna lokaldemokratin fram. Arbetarrörelsen och socialdemokratin har fått en framskjuten roll i denna process. Men det finns ingen anledning att glömma de borgerliga krafterna. Det kommunala beslutsfattande baserar sig på majoritetsbeslut. Ingenting kan göras om det inte finns en majoritet bakom varje beslut. Redan denna utgångspunkt garanterar att de borgerliga partierna har spelat en viktig roll i samtliga av våra större kommuner. Få är de städer där socialdemokraterna inte i någon form bedriver politiskt samarbete med politiska meningsmotståndare, i regel av liberal färg. Här har den borgerliga politikens roll och betydelse varit stor.

Det har nu uppstått en social beställning att skriva en ny sorts nationell historia genom kommunalpolitikens utveckling. Varje kommun och stad har sina egna förvaltningsstraditioner och politiska drag. Helsingfors som landet huvudstad intar en speciell roll och förhållandet mellan staten och kommunen är en central fråga. Kommunalpolitiken i Helsingfors gav utrymme för reformistiska initiativ. De borgerliga partierna har länge kunnat utnyttja sin position som majoritet i Helsingfors. Ett kommunalpolitiskt och lokalt perspektiv i forskningen kunde ge helt nya utgångspunkter för den nationella diskussionen om villkoren för den historiska samhällsutvecklingen. Detta ger kommunerna en alldeles speciell plats i den reformatoriska politiken i Finland.

Den kommunala självstyrelsen, demokratin och gemensamma nordiska rötter

De gemensamma nordiska rötterna eller "de skandinaviska ländernas besläktade kultur" har hänvisats ofta när man har talat om likheterna i de kommunala förhållandena. Den nordiska samhörigheten bygger på kontraster till det kontinentala Europa, till spänningen mellan Norden och Södern. Här finns ingen möjlighet till att djupare jämföra den kommunala utvecklingens historia i de nordiska städerna eller huvudstäderna. Städernas historia i Norden har traditionellt varit en nationell och lokal angelägenhet. Stora monografier har skrivits om Stockholm, Oslo, Köpenhamn, Helsingfors och Reykjavik sedan stadshistoriens begynnelseperiod,

från slutet av 1800-talet. En jämförande analys av den kommunala eller urbana utvecklingen saknas nästan helt, trots att vissa försök har gjorts.

De viktiga etapperna för den nordiska självkänslan har varit sammakopplade till kris- och krigserfarenheter vid Östersjön.² Det är en allmän accepterad tanke inom nationalismforskningen att nationalismen allt sedan sin uppkomst som -ism har varit sammanlänkad med statliga, folkliga, kulturella eller etniska egenskaper. Det har också varit kända tecken för forskning av nationella identiteter i Norden att inte ta hänsyn till den speciellt urbana dimensionen på det kollektiva eller individuella planet. Nationsbegreppet har alltid varit knutet till ett territorium, men sällan till ett urbant territorium.³ Här kommer ett mytiskt lokalt mellanstadium fram: tron på överlägsenheten av det nordiska folkliga självstyret. Denna myt innehåller viktiga aspekter som fullbordades redan "före medeltidens gryning". Sedermera gäller denna idé om det folkliga självstyret kommunerna. Före de statliga banden hade utbildas hade den lokala självbestämmanderätten stort svängrum. Fria bönder och ett folkligt självstyre, landskapslagar och tingen utgör centrala element i denna myt om den nordiska självstyretaditionen.

Myten motsvarar verklighet i viss mån. Inom det kommunala planet har utvecklingen varit påfallande likadan i de nordiska länderna. Det finns en allmän uppfattning i Norden om denna utvecklings "nordiska drag". Dessa drag påverkar fortsättningsvis på den nationella självbilden och har skapat goda förutsättningar för en gemenskapskänsla. I dag talas det allmänt om att kommunerna är demokratin och den skandinaviska modellens vagga.

Denna uppfattning ligger nära den ideologi och självsyn som de nordiska förtroendemän och -kvinnor utvecklade under sina kommunalkonferenser. På sockenstämmorna och i rådstugorna möttes under århundraden medborgarna - borgare och bönder - för att dryfta sina gemensamma angelägenheter. Här lades ett centralt drag i den nordiska modellen, nämligen det fredliga sättet att lösa konflikter under aktivt deltagande från breda befolkningsgrupper.⁵

Kommunernas och städernas historiska utveck-



Kommunalförvaltningen har moderniserats flera gånger under 1900-talet. I Finland fick städer en stadsstyrelse 1931. Den ansvarade för verkställandet och det lagliga övervakandet av fullmäktigebesluten. Stadsstyrelsen stod över nämnderna och tjänstemännen. Helsingfors stadsstyrelse är här vid sitt möte år 1949. Ordet leds av stadsdirektör Eero Rydman.

lingen i Norden visar en reell oklarhet om hur man statsrättsligt skall placera kommunerna. Det blir särskilt tydligt när det gäller mitten av 1800-tals kommunallagar i Norden. Då avskildes den världsliga självstyrelsen från den kyrkliga eller statliga förvaltningen. Förslaget motiverades i officiella handlingar närmast av praktiska skäl men bakom reformen var också samhälleliga, idéella och sociala orsaker. Danmark fick de första kommunallagarna på 1840-talet. I Grundloven (1849) fastslås "kommuners ret til under statens tilsyn at styre deres egne anliggender". År 1869 utvidgas den kommunala självstyren så, att "idet den kongeudpegede magistrat og det statslige amtmandstilsyn i købstederne bortfalder." Norge fick kommunalt självstyre (Formannskapslovene) år 1837. Den moderna svenska kommunallagstiftningens födelseår är år 1866 då kommunalförordning blir lag. Redan tidigare (1862) hade getts förordningar om

kommunstyre på landet och i stad. Finland fick de första kommunallagarna 1865-1873, vilka skapade grunden för lokalförvaltningen - kommunerna och städerna fick bl.a. beskattningrätt.⁶

Sedermera spelade kommunerna och städerna en central roll när samhällena moderniserades. Nyordningarna och effektiveringen blev påkallade av många sociala och ekonomiska skäl då städerna så småningom ändrades från halvagrara samhällen till industrisamhällen. Den ekonomiska regleringen upplöstes, penninghushållen togs i bruk och inflyttningen till städerna blev livligare. Enheten och planmässigheten i kommunalförvaltningen ökade. Efter sekelskiftet till 1900-talet blev kraven på en politisk reform allt starkare. I alla fyra länder - Danmark, Sverige, Norge och Finland - övergick man mellan åren 1906 till 1921 från kunga- eller ståndsvaldet till parlamentarism. En rösträttsreform

genomfördes vid sidan av många andra reformer, bl.a. agrar- och jordreformer. Socialdemokraterna kom med i regeringarna. De nya kommunallagarna för landkommuner och städer som stiftades på 1910- och 1920-talen garanterade allmän och lika rösträtt i kommunalval för män och kvinnor.

Utvecklingen var under 1910-talet påfallande likadant. I Danmark fick kvinnor valrätt i kommunalval 1908. År 1919 blev den statliga kontrollen minskad genom att "kongedpegede borgmestre i købstederne bortfalder". I Norge blev det allmän rösträtt i kommunalvalet år 1913 och 1921 gavs en ny kommunlag som garanterade att "kommunstyret" blev avgörande organ och "formanskapet blir arbetsutvalg". I Finland gjorde de nya kommunallagarna 1917-19 kommunalfullmäktige obligatoriska i alla kommuner samt gav allmän och lika rösträtt i kommunalval. I Sverige fick män och kvinnor allmän rösträtt för män och kvinnor vid riksdags- och kommunalval mellan åren 1918-21.

De nya kommunallagarna innebar det andra stora genombrottet för demokrati inom kommunalförvaltningen. De gjorde fullmäktige obligatoriska i alla kommuner. Den allmänna och lika rösträtten drog nya medborgargrupper (industriarbetarna, den obesuttna befolkningen och kvinnorna) och politiska grupperingar (SDP, liberaler och folkpartier) med i den lokala förvaltningen och politiken på en helt annan utsträckning än tidigare. Dessa grupper medverkade till att man började kräva konkret service av kommunalförvaltning fastän den skulle förorsaka ökade ekonomiska pålagor.

På de flesta länder inom Östersjöområden var de ledande målen på 1920- och 1930-talen sysselsättningen, social- och hälsopolitiken samt en stark försvarspolitik och nationell ideologi. I synnerhet 1920-talet utgjorde en milstolpe med tanke på nya krav för kommunalförvaltningen. Många frivilliga uppgifter blev genom nationell lagstiftning obligatoriska. Viktiga reformer gällde bl.a. läroplikt, fattigvård och hälsovård. Då uppgifterna ökade, utvidgades det kommunala nämndväsendet och stadsförvaltningen moderniserades och effektiviserades. Antalet kommunala tjänst innehavare började växa.⁷

Kommunalpolitik efter 1945: Helsingfors som en nordisk huvudstad

"Sedan 130 år har vapnen vilat mellan Nordens folk", skrev historikern, en av de 18 i Svenska Akademien, professor Nils Ahlund i Pohjola-Nordens publikation Nordisk samhörighet - en realitet (1945). "Det finns en enande nordisk livsåskådning vars värde också står klart för mannen i ledet. Dess viktigaste praktiska budord lyda: rättsäkerhet, samvetsfrihet, lagbunden ordning". Under omvälvningens tidevarv - då halva Europa var i ruiner och kommunismen spred sig - mystifierades i Norden "rättens betydelse för ett samhälles sundhet och trygghet". Det folkliga självstyret, det fria organisationslivet och folkrörelserna blev vid sidan av "lag och rätt" lämpliga ideologiska motivationer för det nordiska kommunala samarbetet. Kommunen lämpade sig som en central del av skandinavisk sundhet och trygghetsideologi: "Vår offentliga rätt vilar på tankegången om den enskilde medborgarens frihet och människovärde och om hans ställning som fullmyndig medborgare med anspråk på andel i allmänna angelägenheter avgörande".

Nyckelorden blev rätten och demokratin såsom Stockholms stadsfullmäktigeordförande C.A. Andersson påpekade: "Den kommunala självstyrelsen är en av de viktigaste hörnstenarna i vår folkliga demokrati. Vår uppgift är att stärka den ytterligare och göra den mera gänglig för medborgarna". Hotet var inte mera av utrikespolitiska art utan "problemen var enahanda för oss alla: hur skola vi å ena sidan bevara den kommunala självstyrelsen gentemot alltför starka ingrepp från de statliga myndigheterna, och hur skola vi vid en fortsatt utvidgning av storstäderna tillgodogöra oss den lokala erfarenheten och vidmakthålla de enskilda medborgarnas intresse för kommunen?" Demokrati-myten fick övernationella dimensioner såsom den upsaliensiska studentpolitikern och främjaren av det nordiska samarbetet under krigsåren, fil.lic. Nils Andrén påpekade i boken Nordisk samhörighet: "Det kommunala självstyret och folkets rätt att delta genom valda representanter i rikets styrelse äro i de Nordiska demokratierna ouplösligt förbundna med varandra."

I de europeiska städerna är det vanligt med politiskt ledarskap. I Helsingfors har stadsdirektörerna stor politisk och symbolisk roll sedan 1920-talet då den moderna stadsledningen skapades. Stadsdirektörer i Finlands huvudstad är kända politiker och samhällspåverkare och får använda titeln överborgmästare. Vissa av dem har fått rollen som "stadsfadern". Stadsdirektör Lauri Aho (1956-1968), som är här vid stadens plan, var en känd journalist och kulturpersonlighet.



Efter 1945 blev det uppenbart i alla nordiska länder att befolkningskoncentrationen skedde i huvudstadsregionerna. Under 1900-talet växte huvudstäderna genom omfattande inkorporeringar, de senaste gällande Helsingfors (1946) och Oslo (1948). Invånarantalet på 1950 var i Köpenhamn 974 900, i Stockholm 744 562, i Oslo 434 047 och i Helsingfors 369 380. Välfärden i Norden blev sammankopplad till med samhällsplaneringen ideal, att med hjälp av "förnuftsmässig, ekonomisk och social regionplanläggning" garantera storstadens fortsatta utveckling och bostadsproduktionen. En förutsättning för tillväxten var de goda konjunkturer. De viktigaste teman i efterkrigstidens politik var frågor om bostadsbristen och trafikplanering, kommunalsjälvstyre och staten, social- och hälsovårdprinciper, bevarandet av historiska stadsdelar, "ungdomsproblemen", kommunala investeringar, rationalisering av kommunförvaltningen samt kulturfrågor.

Perioden mellan 1945-2000 kännetecknas av en osedvanlig kraftig högkonjunktur och en stark ekonomisk tillväxt samt de tunga åren av samhällsför-

ändring på 1990-talet. Den demokratiska tanken och känslan genomsyrade både förvaltning och förtroendemän. Den offentliga insynen, pressens intresse och fortlöpande kritik liksom allmänhetens krav på resultat höll politiken och förvaltningsmaskineriet levande och effektivt. Hur kan man forska och få fram det väsentliga i en huvudstads utveckling under en period med mångfaldig turbulens och tillväxt?

I boken om Helsingfors kommunalpolitik har jag utgått från att det speciella med Helsingfors är huvudstadspositionen. Huvudstaden som "huvudkvarter" är mera än en stad, betydelsen blir nästan universell. På det sättet kan man jämföra olika huvudstäder och se likheter mellan dem. För åren efter 1945 var de nordiska huvudstäderna en viktig referensgrupp för Helsingfors. Det behövdes en nordism med lokalpolitisk laddning på efterkrigsåren. Den nordiska identiteten skapades än en gång under nya ideella, politiska och ekonomiska förhållanden på 1940-talet. Detta gällde framför allt kommunalt samarbete mellan de nordiska huvudstäderna som hade sin förhistoria på 1910- och

1920-talet. Möten mellan de nordiska huvudstäderna år 1923, 1937 och 1941 hade visat vara så fungerande, att efter krigets upphörande upptogs samarbetstanken på nytt till behandling. Stockholm utsände en inbjudan till en nordisk kommunalkonferens i Stockholm våren 1946. Sedan dess har dessa möten gått av stapeln vart tredje år. Närvarande har varit och fortsättningsvis är de ledande tjänstemännen och kommunalpolitikerna.⁸

Helsingfors historia har samma drag som de övriga nordiska huvudstäder: en stark och hållbar centralism; topositionen i den nationella stadshierarkin; centralmaktens och förvaltningens närvaro; omfattande kommunala funktioner och politiska intressen; föreställningar, status och styrka som symboliserar hela nationen; stora möjligheter att styra och fatta egna beslut inom politik, kultur, välfärd; viljan att kontrollera över omgivningen: huvudstadsregionen, metropolområdet.

Kommunalförvaltningens tudelning i politik och förvaltning är en av de centralaste frågorna inom den politiska maktforskningen i Norden. Många forskare anser att motsättningen mellan förvaltning och politik föds ur olika relationer till makt. Förvaltningen är bruk av av den uppnådda makten, medan politikerna strävar efter makt. I Helsingfors har självstyrelsetraditionen varit rätt stark i nordisk anda, dominerad av den traditionella "lag och rätt"-principen. Kännetecknande för Helsingfors är tjänstemännens starka och självständiga position, som har medfört ett byråkratiskt självintresse samt en ämbetsverksbetonad förvaltningskultur. Detta upprätthålls av de ledande tjänsteinnehavarnas höga utbildningsnivå, en enhetlig förvaltningsideologi och enhetliga spelregler, en tjänstemannaanda formad av historien och baserad på sakkunskap samt känsla för det egna värdet. Den rationalitet som framhävs i beslutsprocessen är kännetecknande för det förvaltningstekniska tänkande som företräds av tjänstemännen. De ledande tjänstemännen har sinsemellan bildat nätverk.

Stadsdirektörer och periodindelning av Helsingfors moderna stadshistoria

Periodindelning i Helsingfors historia följer stads-

direktörers tjänsteperioder. En dylik disposition stöds av att generationernas mobilisering på 1900-talets följder de stora brytningslinjerna i samhället samt av de för tidpunkten i tur och ordning aktuella uppfattningarna om kommunen. Tiden för återuppbyggnaden i Helsingfors inföll under Eero Rydmans period som stadsdirektör (1945-1956). Perioden kännetecknas av en inflyttningstrafik till Helsingfors och byggnadsverksamhetens tyngdpunkt var i förorterna. Uppfattningen om den självstyrande kommunen var ännu stark under Rydmans tid.

Det politiska, kulturella och sociala byggandet av kommunen av den samhälleliga välfärden, industrialiseringen och urbaniseringen sammanföll med den period då Lauri Aho var stadsdirektör (1956-1968). Under Ahos tid fick den institutionella synen på kommunen fotfäste. Man började alltmer se kommunen som den offentliga förvaltningens lokala styrelsesätt. Under Ahos tid övergick man till en systematisk ekonomi- och stadsplanering, skapade grunden för uppbyggandet av de kommunala välfärdsstjänsterna, polerade Helsingfors profil som europeisk huvudstad och påbörjade planeringen av metron.

Den institutionella uppfattningen om kommunen var stark under Teuvo Auras tid (1968-1979), samtidigt som den samhälleliga atmosfären politiserades. Under Auras tid förverkligades den under det föregående årtiondet påbörjade storstilade planeringen; man uppgjorde den första generalplanen, skapade en kommunal kultur- och miljöförvaltning, införde grundskolan och påbörjade byggandet av metron.

Raimo Ilaskivis period (1979-1991) präglas av den stadiga utvecklingen av stadens ekonomi och produktion av tjänster, en rad stora administrativa reformer och den arbrytning om Helsingfors bild i offentlighet som förorsakades av metrorättegångarna. Ilaskivi representerade en självstyrande kommunuppfattning.

Kännetecknande för Kari Rahkamos (1991-1996) och Eva-Riitta Siitonens period (1996-2005) har varit Finlands internationalisering och den kraftiga flyttningstrafiken och byggandet som riktat sig till

Bankdirektör Raimo Ilaskivi (1979-1991) var en synlig stadsdirektör; här hälsar han på det första barnet som föddes på Helsingforsdagen den 12.6.1981.



Helsingfors.

I de europeiska huvudstäderna är det vanligt med politiskt ledarskap; de finländska stadsdirektörerna bildar ett intressant särfall. Stadsdirektören är en tjänsteman som har valts till sitt ämbete på politiska grunder. Stadsdirektören är en post med stark symbolinnehåll. Helsingfors stad hade redan på 1940-talet nästan 10 000 arbetstagare. År 2004 fanns det över 35 000 tjänsteinnehavare i stadens tjänst. Får man tillräckligt mångfasetterad bild av huvudstadens variationsrika verksamhet, kommunalpolitikens nyansrikedom och förvaltningens traditioner om man granskar dessa utgående från stadshusets största tjänsterum?

”Den verkliga makten finns hos kommunaldirektören” proklamerade man igen våren 2000 på Helsingin Sanomats insändarsidor. Kommunalförvaltningens olika grenar är enligt Helsingfors stadsstyrelsens instruktioner fördelade mellan stadsdirektörer och de biträdande stadsdirektörerna. Stadsdirektörens ledarstil, direktörskollektivets arbetsfördelning, förmåga till samarbete och maktutövande samt direktörernas personliga har påverkat hur ärenden har

förberetts, behandlats och verkställts i Helsingfors. Tjänstens historia är lång: kommunallagen av år 1927, som siktade på en centralisering av makten, förstärkte stadsdirektörens position. Valet av stadsdirektör följde till hälften ett parlamentariskt system. Stadsdirektörer var tjänstemän, men i valet av dessa betraktade man den politiska maktbalansen i fullmäktige. Samtliga stadsdirektörer i Helsingfors har haft en borgerlig bakgrund vilket hänvisar till den politiska maktstrukturen.

I praktiken bevarades stadsdirektörens ställning och roll oförändrad ändå fram till 1960-talet. En betydande förändring skedde år 1964, när finansförvaltningen – bl.a. förberedelserna av budgeten – överfördes till stadsdirektören. Förändringen stärkte stadsdirektörens ställning. Den mest betydande förändringen i stadsdirektörens ställning medförde 1977 kommunallag. Kraven på ökad folkstyrelse ledde till att stadsdirektören miste medlemskap och rösträtt i stadsstyrelsen. Ändå fram till detta år var stadsdirektören den ledande tjänstemannen samt stadsstyrelsens ordförande. Även efter 1977 är stadsdirektörposten en tung och synlig tjänst, med

stora möjligheter att påverka och utöva makt.

I de övriga nordiska huvudstäderna har stadsdirektören historiskt varit antingen de förtroendevaldas representant i stadens förvaltning eller en tjänsteman. I Oslo var det stadsdirektörerna (*formannskapet*) som tjänstemän förvaltningsdirektörer för sin egen sektor. I Köpenhamn och Stockholm var borgmästaren och *borgarrådet* politiska tjänstutnämningar. De representerade partiet i förvaltningen. Av Nordens huvudstäder har borgmästaren i Köpenhamn haft de mest omfattande politiska befogenheterna och den mest självständiga makten: han utnämnde tjänstemännen. Stadsledningens starka ställning stöddes av ett svagt system av nämnder. I Stockholm har *borgarrådets* befogenheter varit snävare, eftersom *borgarrådet* verkar underställt nämnderna och tjänstemannaförvaltningen. Det beror på de politiska konjunkturerna hur mycket borgarrådet kan använda av sin administrativa makt. I Stockholm och Helsingfors påverkar förtroendemännen mera genom nämndssystemet än i Oslo och Köpenhamn. Helsingfors stadsstyrelse är den i Nordens huvudstäder som har varit starkast i förhållande till nämnderna.

Helsingfors stadsdirektörer granskas i min undersökning såväl politisk och byråkratisk som ekonomisk och kulturell maktelit. Huvudstadens stadsdirektörer kan använda sig såväl politisk makt och expertmakt som institutionellt och representativt inflytande. Positionen i "maktens centrum" har inneburit verksamhet i riksdagen, som medlem i statsrådet, i partierna, statsförvaltningen, företagslivet, medborgarorganisationer, medierna samt universitetvärlden. De flesta har haft dragning till, påskjutningshjälp mot och vilja för republikens högsta förtroende- och tjänstemannauppdrag. Många hade bakom sig en riklig litterär produktion som journalister, forskare, författare eller memoarförfattare. Man har förutsatt omfattande samhällseliga kontakter av dem som valts till stadsdirektörer. Vissa stadsdirektörer har även vetat hur man använder sig av makt via publicitet. Generationsaspekten kan ses hos stadsdirektörerna. Helsingfors första, på 1870- och 1880-talet födda, stadsdirektörer var högt utbildade män, den långa linjens kännare av det kommunala livet och synliga samhällseliga påverkare. Från vänsterns led steg man till stadsdirektörer utan student- eller slutbetyg. Den

till Helsingfors första stadsdirektör år 1927 valda professorn i straffrätt, förre landshövdingen och statsministern samt Helsingfors Universitets rektor Antti Tulenheimo tillträdde platsen som stadsfullmäktiges ordförande. Partierna har redan innan ansökningstiden löpt ut kommit överens om kandidaterna. I förhandlingarna kom man till det första tjänstepaketet, där man sökte en balans mellan de ledande grupperna i kommunalpolitiken. Senare har dylika tjänstepaket blivit en given del av kommunalpolitik.

Helsingfors – ett särfall i kommunalpolitikens historia?

Min undersökning om Helsingfors historia efter 1945 försöker svara på frågan om hur Finlands huvudstad kommunala förvaltningskultur och -politik har anpassat sig till förändringarna. En infallsvinkel som koncentrerar sig på stadsdirektörerna är medvetet elitistisk, även om syftet via denna infallsvinkel mera allmänt eftersträvar en presentation av varje beslutsfattande generations ideologiska kännetecken. Stadsdirektörerna har representerat ledarskiktet för sin generations samhällseliga och administrativa aktivitet. Via deras verksamhet, tankesätt och person öppnar sig ett stadshistoriskt perspektiv på kommunalpolitik och på tidens mest betydande kommunala projekt, fenomen, symboler och stadsritualer.

Forskningen av kommunalpolitikens historia öppnar nya utsikter på den nationella och lokala politiska kulturen. I Helsingfors hamnade de borgerliga och socialistiska partierna genast efter 1917 kommunallagreform vid samma förhandlingsbord. De uppkom en tradition, enligt vilken man skulle komma överens om stora principbeslut innan det slutliga beslutsfattandet. Den politiska axeln av samverkan bildades mellan två borgerliga grupper, dvs. samlingspartiet och Svenska folkpartiet, och socialisterna, dvs. SDP. Denna axeln har i olika variationer varit inflytelserik nästan hela den tidperioden som förflutit sedan år 1945 och har sin motsvarighet i den allmänna nationella politiken. Kommunalpolitiken har baserat sig på att man fattar majoritetsbeslut om ärenden. Helsingfors särdrag har varit den skolade klassens partibildningar

Oslos stadshus, som byggdes länge under åren 1931-1955, blev genast ett nationellt och urbant monument. Husets ikonografi för tankarna till det urbana Europa, till norra Italiens stora handelsstäder. Där styrdes arkitekturen i hög grad av de dominerande vattenvidderna, såsom i Norge. Stadshusets placering på Pipervika ger viktig påminnelse om Oslos geografi. Den massiva byggnadskroppen i röd tegel utfyller byggnadsplatsen och uttrycker det kommunala självstyres kraft på samma sätt som stadshusen i Köpenhamn och Stockholm.



De nordiska huvudstäderna spelade en viktig roll när samhällena moderniserades efter 1945. En uppfattning om den dynamiska stadsplaneringens roll slog sig genom under efterkrigstiden. En osedvanlig stark högkonjunktur präglade städernas byggnadsverksamhet och trafikplanering. Stockholms stora cityomvandling berodde på byggandet av tunnelbana. De monumentala husen i Hötorget blev symboler för den moderna stadsuppfattningen och optimismen.



och folkrörelser.⁹ Däremot har den politiska oppositionspopulismen inte lyckats lämna bestående spår i förvaltningskulturen.

Då det har saknats en majoritets-minoritets-indelning har politiken utkristalliserats till ett beslutsfattande inom en rätt liten grupp. Helsingfors kommunalhistoria visar att staden anpassade sig rätt smärtfritt till de förändringar som förekom i samhället under den undersökta perioden: den stora inkorporeringen av förorterna (1946), skapandet av planeringssystemet (1964), välfärdstjänster (1970- och 1980-talen) och skapandet av en europeisk miniatyrmetropol (1990-talet) samt genomgående en stabil kommunalekonomi. Längre var man tvungen att verka i en situation där samhällets atmosfär var helsingforsfientlig. Staden har på grund av sin storlek och sociala mångfasettering varit tvungen att skapa speciella lösningar ofta innan den nationella lagstiftningen har förutsatt sådana. Många av dessa åtgärder har sedermera varit riktgivande på det nationella planet.

Helsingfors har under hela den undersökta tidsperioden varit medveten om sin ställning som huvudstad. Stadens viktigaste referensgrupp under 1900-talet har bestått av de övriga nordiska huvudstäderna. De stora linjerna är desamma: lokala ärenden framskrider då ämbetsmän och kommunalpolitiker samverkar. Då dessa förenas har expertmakten och

den politiska makten åstadkommit resultat snabbt och effektivt. Under hela den undersökta perioden har det i Helsingfors bevarats en stark tjänstemannaanda och verksamhetskultur. Avgörande för förvaltningens framgång har varit offentlighetens roll, dvs. mediernas förhållningssätt. Varje stadsdirektör har hittat en medial, för tiden passande roll i offentligheten.

Ändamålet med min undersökning har varit att påvisa den kommunala förvaltningskulturens och politikens ställning som intressanta forskningsobjekt. Helsingfors erbjuder, på grund av sin administrativa storlek, ett även i europeiskt perspektiv mångbottnad forskningsobjekt. Stadens grundläggning, historia och nutid avspeglar såväl den nationella utvecklingen som förändringar inom den europeiska politiken. Intensiteten i utvecklingen till storstad har sedan 1945 varit relativ stor. Finlands huvudstad har på femtio år snabbt vuxit, utvidgats och förändrats. Den har under dessa år även urbaniserats och helsingforsarna har lärt sig leva stadsliv. Jämsides med politiker och tjänstemän har det kommit hembygdsmän, aktiva inom stadsdelarna, majoritetsanhängare, husockupanter, parkräddare, byggnadsskyddare, kulturradikaler och övriga medborgarrörelser. Växelverkan mellan medborgarna och de politiska beslutsfattarna har ökat. Ur denna växelverkan har under olika tider vuxit fram en tolkning av staden och av stadskul-

Noter

1. *Helsingfors stads historia efter 1945 3, Helsingfors stad/Edita 2004*
2. Klinge, Matti, *Östersjövällden 1994*, s. 141-142
3. *The Cultural Construction of Norden*. Ed. By Oysten Sorensen & Bo Stråth, 1997.
4. Se mera August Sävström och Nils Andreén, "Det folkliga självstyret" i boken *Nordisk samhörighet en realitet*, 1945.
5. *Stockholms stad*, s. 107
6. Kommunalförvaltningen i Norden 2000, en rapport om kommunalförvaltning i olika nordiska länder. Finlands Kommunförbund, 2000.
7. *Så fungerar kommunen*, Finlands Stadsförbund &

Finlands svenska kommunförbund, 1985, s., 23-24. Se även Klinge, s. 145-146.

8. Laura Kolbe, "Huvudstadssamarbet i Skandinavien 1923-1946 och den nordiska myten om det folkliga självstyret", Föredrag vid ett seminarium Civilsamhället i Norden, Schaeffergården, januari 2004.

9. Vid olika repris har följade grupperingar varit representerade i stadsfullmäktige: Fosterländska folkrörelsen, Finska folkpartiet, Nationella framstegspartiet, De liberalas förbund, ungfinnarna och nu senast de gröna. Endast de gröna har blivit en stor grupp och stigit till betydande position sedan 1980-talet.



Arkitekt Alvar Aalto fick år 1959 i uppdrag av staden att planera det demokratiska Finlands hjärta. Centrumplanet publicerades år 1961 och förde republikens högsta ledning till stadshuset. Aalto förevisar sitt plan för president Kekkonen. Denna eleganta plan gällde områden vid Tölövikén, nära stationen och riksdagshuset. I dag är bara Finlandia-huset förverkligat från Aaltos plan.

Storstadsutvecklingen i de nordiska huvudstäderna ansågs som "naturlig" och som en önskvärd förutsättning för den nationalekonomiska tillväxten. Oron över miljöns snabba förändring vid slutet av 1960-talet märktes i de nya medborgarrörelserna. Den ideologiska brytningen var generationsbunden. Alternativa livsformer söktes. Christiania i Köpenhamn blev förebild för många husockupanter överallt i Europa.



Laura Kolbe (born 1957, Bogotá, Colombia)

*Prof. Laura Kolbe has an academic background in history, art history and urban history. She became M.A. in history 1982 at the University of Helsinki and Ph.D. 1989 in history. Her thesis *Kulosaari - unelma paremmasta tulevaisuudesta*, 1988 (*Kulosaari - A Dream of a Better Future*) dealt with the early suburbanization in Helsinki with comparison to other Scandinavian capitals, London and Berlin. Kolbe was appointed Senior Lecturer (Docent) in 1994 at the University of Helsinki. Since that year she has taught urban, social and cultural history as well as the history of ideas.*

*Kolbe's following research *Eliitti, traditio, murros* (Elite, Continuity, Change) was rewarded 1996 the "Best History Book in Finland". The focus on that book was on the special spatial, political and cultural interplay between the city and the university, according to European inspiration. Her latest achievement as chief editor was published in four volumes of *Suomen Kulttuurihistoria I-IV* (Cultural History of Finland I-V, 2002-2004). It aims to see the national cultural history contextualised within the European development – that sensitive relationship between "national" and "European" has been the central idea in all her recent research, teaching and writing.*

*All in all Kolbe has published over 15 monographs and many articles. She is at present professor in European history at the Department of History at the University of Helsinki, and research leader in a group of historians working with the post-war urban history of Helsinki metropolitan area. Her future research project deals with the development of capital cities and their hinterlands in Europe, in different times and areas. Research focus has been in urban governance and finances, municipal policies, urban infrastructure, city building process, architecture and planning, welfare systems. She is a council member of the International Planning History Society (IPHS) and founder and president of the Finnish Urban Research Society since 1999. She is also Chief Editor for *Tiedepolitiikka* (Science & Politics), 2003 -*

Kolbe is a well known historian and public figure in Finland. Her CV shows a broad general interest in social and political issues within national, Scandinavian and European context. She worked as a curator for Mannerheim Museum in Helsinki in 1983-1991 and is still a member in the governing body of the museum. She is an active member and president in many cultural organizations and institutions, as well as national and local committees and academic societies. During years 1996-2000 she worked as adviser for Mrs Eeva Ahtisaari, wife of Mr. Martti Ahtisaari, President of Finland. She has good knowledge of many European languages. Her public profile includes scientific and popular articles as well as TV-programmes especially relating to urban, social and academic history and mentalities, women's' history and Finland's national identity as well the Mannerheim family. She has been columnist for several Finnish news papers.

Kolbe is married and she has two children Johannes (1987) and Carolina (1989).



Periodisering i min bog

DANSK BYPLANLÆGNING

1938-1992

Arkitekt Arne Gaardmand

Min faglige baggrund

Jeg er uddannet som bygningsarkitekt efter krigen – 2. Verdenskrig –, men fik på dispensation lov til supplerende at studere byplanlægning under Steen Eiler Rasmussen. Blev ansat i 1953 hos Boligministeriets Kommitterede i byplansager, hvor jeg under skiftende ministerielle strukturer har været ansat til min pension i 1992. Her arbejdede jeg med alle former for fysisk planlægning – i perioder dog mest med sanering/byfornyelse og forsknings- og udviklingsopgaver.

Jeg havde 4-5 orlovperioder, hvor jeg underviste og forskede og bl.a. var gæsteforsker ved Arkitektskolen i Århus og ved Aalborg Universitet samt lektor på Danmarks Tekniske Højskole. Var desuden formand for Byplanlaboratoriet i 70'erne, medlem af Planlægningsrådet for Forskningen i samme årti og redaktør af BYPLAN i 1980'erne. Jeg har skrevet en halv snes faglige bøger – herunder to debatbøger, der blev solgt i pæne oplag (2-3.000). Den vigtigste og tungeste fagbog er DANSK BYPLANLÆGNING 1938-1992, som jeg i et anfald af overmod gik i gang med omkring 1980 – stærkt opmuntret af Kim Dirckinck-Holmfeld, leder af Arkitektens Forlag, som udsendte bogen i foråret 1993.

Hvorfor 1938 og 1992?

Det stod under de indledende skrivelser hurtigt klart, at et fravalg – både tidsmæssigt og emnemæssigt – var et af mine største redigeringsproblemer. 1938 blev valgt, fordi vi først med byplanloven af 1938 fik et lovgrundlag, der kunne bruges effektivt, og som var gældende for alle byer med mere end 1000 indbyggere (dengang ca. 230 kommuner). Allerede i 1925 fik vi den første egentlige byplanlov, men den var næsten ubrugelig på grund

af afskrækkende erstatningsbestemmelser.

1992 blev valgt, fordi en revideret planlov trådte i kraft pr. 1. januar 1992, fordi Planstyrelsen (min arbejdsplads) blev nedlagt pr. 31. december 1992 og fordi jeg var færdig med skrive- og redigeringsarbejdet. Men man kan ikke "bare" begynde den store fortælling i 1938, så derfor indledes bogen med et både historisk og metodemæssigt ophæng under overskriften "Hovedtræk, ledetråde og rødder".

Nødvendige fravalg af emner

I bogen er hovedvægten – måske en overvægt? – lagt på fysisk planlægning i Danmark, altså lokal-, kommune-, region- og landsplanlægning, som den udfolder sig på grundlag af lovgivningen på området. Men der er meget lidt om f.eks. trafikplanlægning uanset denne planlægnings store følgevirkninger for byernes og landskabets omdannelser. Der er heller ikke meget om landskabs- og fredningsplanlægning. Et større afsnit om forsknings- og udredningsarbejde, der direkte vedrørte den fysiske planlægning, som blomstrede i et par årtier, røg efter en første sammenskrivning desværre helt ud af bogen. Heller ikke et kapitel om planlægning i Grønland var der plads eller kapacitet til.

Ledetråde – fra bogens indledning

Grundlæggende er bogen båret af den opfattelse, at planlægningen på den ene side afspejler og tjener interesserne og magtforholdene i samfundet, og at den på den anden side også påvirker til tider i høj grad samfundets indretning. På den ene side advarer jeg om, at planlægningen normalt står på herskersiden i samfundet. På den anden side opmuntrer jeg til, at den fysiske planlægning bliver brugt til at belyse modsigelserne i det politiske og faglige liv, og at den bruges som et redskab til at opstille nye fremtidsmål.

Lidt mere konkret er det en ledetråd, at planlægningen afspejler de krav til arealernes anvendelse, der følger af landets teknologiske og økonomiske udvikling. Normalt udtrykker byplanernes indhold ønskerne hos det politiske flertal – nationalt og lokalt. Størst gennemslagskraft har den fysiske planlægning altså, når den er i samklang med den tek-

nologiske udvikling og især, når den harmonerer bredt med samfundets politisk-økonomiske prioriteringer.

Den ultrakorte definition på fysisk planlægning lyder i min bog: "Fysisk planlægning/byplanlægning er konkretisering af politiske beslutninger". Herom har jeg i øvrigt skrevet adskillige kapitler i flere af mine bøger, hvortil henvises for uddybninger. Den metode, jeg mener at have benyttet, har jeg kort beskrevet som "en arbejdsform tilpasset værdibestemte anskuelser". Det bliver også i bogen understreget, at jeg personligt har været involveret i meget af det, jeg skriver om, at jeg har kendt mange af bogens hovedaktører og at en vis form for indavl og fagligt kammerateri sikkert præger flere passager i teksten.

Byggeriets omfang indikerer perioder på hver ca. 15 år

Et helt afgørende parameter for byplanarbejdets historie og dets periodiseringer er byggeriets kvantitative omfang. Antallet af byplaner afspejler i høj grad aktiviteten på byggeområdet, der fremgår af de to kurver på side 189 i min bog (som i øvrigt er bogens eneste kurver!).

Antallet af fuldførte boliger ligger i 15-års perioden fra 1945-60 på op til ca. 20.000 årligt. I perioden 1960-75 stiger produktionen kraftigt og toppet med godt 55.000 fuldførte boliger i 1973 – for derefter i den næste 15-års periode frem til 1990 at falde til omkring 25.000 om året. Noget tilsvarende viser sig ved omfanget i m² af alt byggeri, om end slut-80'erne afviger lidt fra boligkurven. Alt i alt en række helt konkrete, kvantitative opgørelser, der peger mod en holdbar periodisering fra 1945 til 1990 i tre faser på hver ca. 15 år.

Byplan-begivenheder sammenholdt med arbejdsløshed, politik, lovgivning og meget andet

Lige så afgørende, men mere interessant, var de forsøg, jeg gjorde, på i så at sige grafisk form at sammenholde vigtige byplan-begivenheder med f.eks. arbejdsløsheds-kurverne, byggeriets omfang, væsentlige politiske hændelser og meget andet – alt i mit udvalg og min servering. Det var f.eks.

udsendelsen af vigtige fagbøger, markante konferencer, konkrete mønsterdannende planforslag, forskningspolitiske udspil, byplankonkurrencer og planlovgivningen efter 2. verdenskrig.

Mine arbejdspapirer er aftrykt på omslagets inderside - uden forskønnelser og bagkloge rettelser! - og de viser først og fremmest nogle tydelige **kursændringsår**, nemlig omkring 1960 og omkring 1975, hvor den politisk-faglige debat var intensiv, hvor nye synsvinkler præger fagområdet, og hvor der f.eks. tages væsentlige lovgivningsinitiativer

Også denne form for kortlægning af byplanlægningens udvikling siden 1938 førte for efterkrigstiden til de omtalte tre faser på hver ca. 15 år, og den overbeviste mig desuden om, at tidsrammerne måtte være styrende for en opdeling af stoffet, og altså ikke en emneopdeling "på langs" af tiden siden 2. verdenskrig. I hver af de 15-års tidsfaser skulle de forskellige hovedemner behandles i sammenhæng, og denne opdeling af stoffet viste sig bæredygtig og gav bortset fra det enorme søge- og skrivearbejde nogenlunde smertefrit en hovedstruktur, som kan illustreres med de følgende stikord:

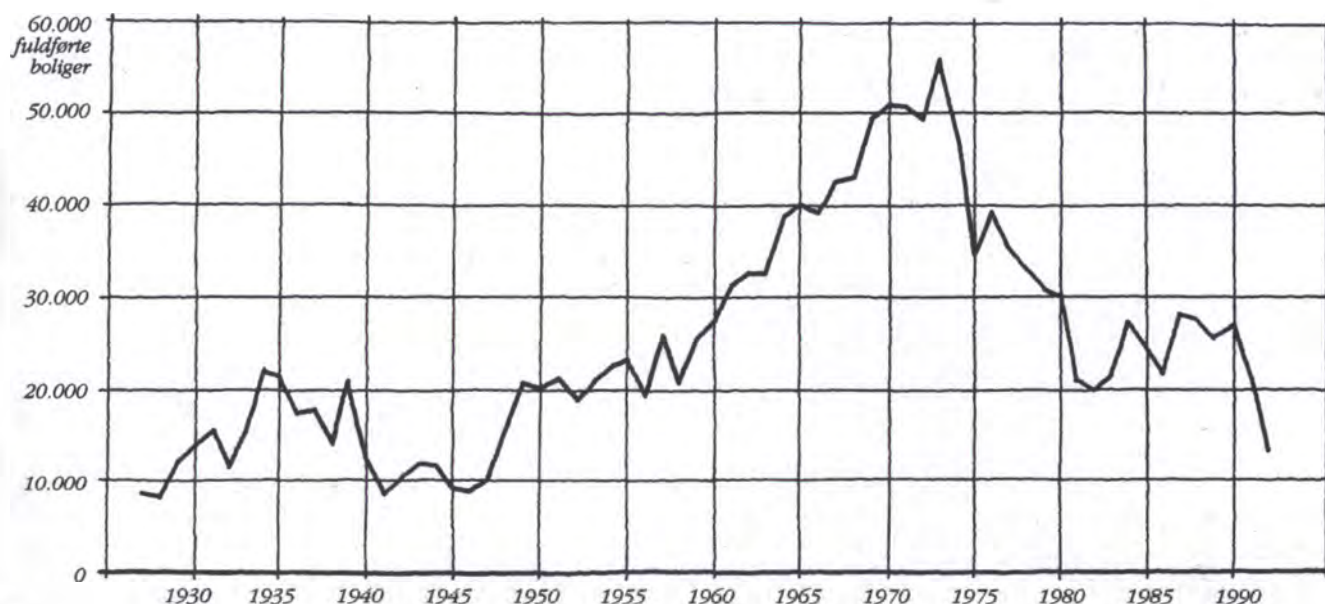
ORDEN OG SKØNHED (en indledning på ca. 10 sider)

HOVEDTRÆK, LEDETRÅDE OG RØDDER der bl.a. indeholder:

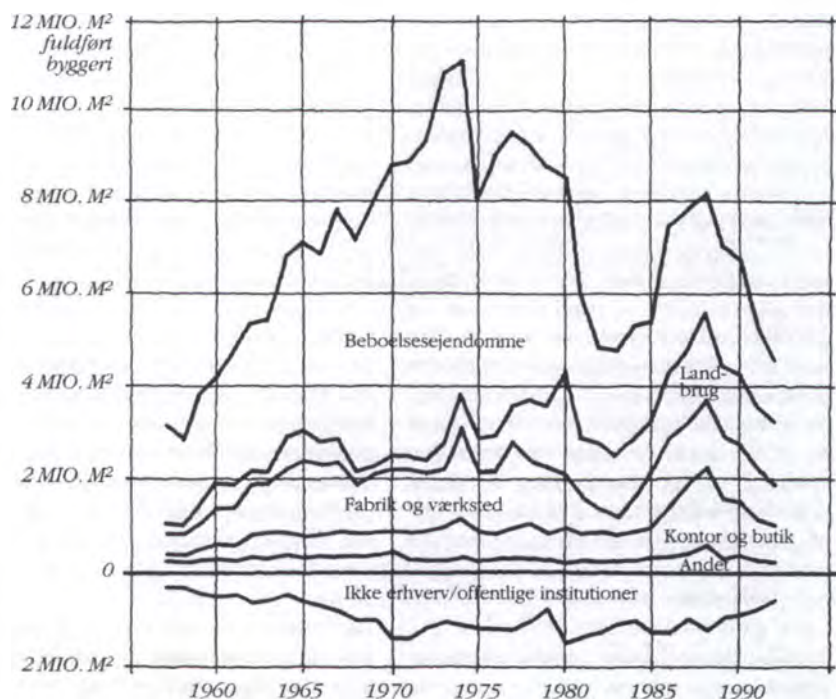
- Et resume af de tre 15-års perioder
 - Planbegrebet – Plandebatten, historisk
 - Planlov-historien – Udlandet. Det danske særpræg

1. DEL, 1938-1960 (ca. 50 sider) **KNAPHEDS-SAMFUNDET, FAGLIG PROFILERING, BOLIGAKTIONER** der bl.a. indeholder:

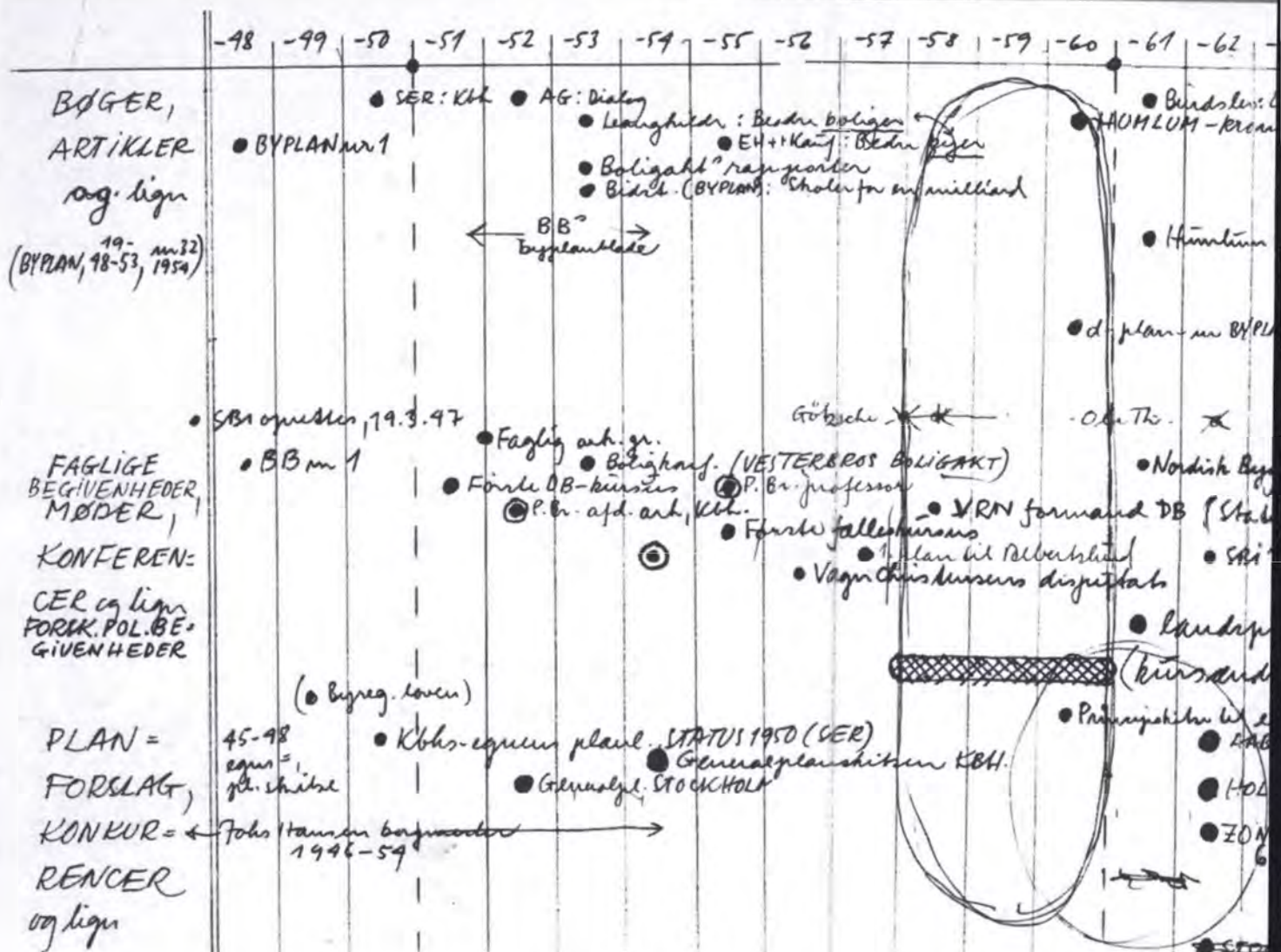
- 1938-byplanlovens indhold – Måden den (uformelt) blev praktiseret på – De første dispositionsplaner – Fingerplanen – Boligbyggeriet under og umiddelbart efter krigen – Saneringen (især Adelgade-Borgergade) – Gadegennembrud – Boligaktioner



Byggeriets omfang og art har altid påvirket byplanlægningen i Danmark meget direkte. Ideologier, meninger, arbejdsformer og konkrete løsninger er fulgt tæt i hælene på de tit store udsving i antallet af fuldførte boliger. Men det må ikke overses, at der bygges til mange andre formål end boliger. Til højre kan f. eks. ses, at der i slutningen af 1980'erne blev fuldført byggeri af forskellig art, der tilsammen nåede op i nærheden af 1970'ernes høje gennemsnit. Siden er billedet vendt, og alle former for byggeri var på meget lavt blus i begyndelsen af 1990'erne. 1992-tallene er skønnede. Kilder: SBI, herunder publikationen Planlægning og regulering af byomdannelse, 1992, af Karsten Jørgensen, hvortil der kan henvises for uddybninger



Næste side: Omslagets inderside (side 2-3) fra Arne Gaardmands bog.



2. DEL, 1960-1975 (ca. 110 sider)
**DRØMMEN OM VÆKST-DANMARK, PLAN-
EKSPLOSION, SELVRANSAGELSE**
der bl.a. indeholder:

- Over for den nye virkelighed, industrialiseringen – Landsplanudspil, f.eks. Det Store H, Den Midtjyske Motorvej, Stjernebyskitsen – Den nye bølge af dispositionsplaner – Bycenterplanerne – Regionplanudspil – Principskitsen – Ørestaden af 1959 - Amagerdebatten – Køge Bugt planerne – Zoneplanen – Nye byer, Danfoss, Munkebo, Hanstholm – Store boligplaner - Byfornyelse, ny lov af 1969, saneringsselskaber – City Plan Vest – Den folkelige og faglige debat – Jordlovene

3. DEL, 1975-1992 (ca. 90 sider)
**PLANLOVREFORM, STAGNATION,
OMSTILLING**
der bl.a. indeholder:

- De store lovreformer omkring 1970
 - Det nye regionplanarbejde – Nye planudspil for hovedstadsregionen
 - Kommuneplanerne – 20.000 lokalplaner – Københavns Kommune – De store byfornyelsesplaner, både i provinsen og i København – Slaget om Byggeren
 - Bymønsterdebatten – Ørestad og Metro
 - Vækstplaner, "banantænkning" – Voldsom faglig og politisk debat, "Enkelt og Effektivt", "Al den planlægning" og lignende publikationer.



*Arne Gaardmand, født d. 19.12.1926.
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
Århus og 1995 adjungeret professor ved AUC*



Fig. 1. Egnsplankort for Esbjergområdet

By og udvikling i Esbjerg 1970 – 1995

Arkitekt Svend Høgsbro

Med baggrund i min bog: By og udvikling i Esbjerg 1970 – 1995, udgivet i år 2001 af Esbjerg Byhistoriske Arkiv, har jeg skrevet lidt om byplanhistorien set fra det kommunale, dvs. det lokale niveau.

Mine egne forudsætninger er, at jeg kom til Esbjerg Kommune i 1971. Jeg var først overarkitekt i 8 år og siden stadsarkitekt og forvaltningschef i 17 år. Derved har jeg oplevet mine beskrevne 25 år på nærmeste hold. I forvaltningen havde vi én egnplanafdeling, to byplanafdelinger, bygningsinspektoratet samt en kommunal arkitekttegnestue. Som chef havde jeg derved mulighed for at opfange alt, hvad der foregik af byggeaktivitet i byen, og havde samtidig direkte adgang til politikerne.

Da jeg forlod mit job i 1996, havde jeg lyst til at sammenfatte, hvad jeg havde oplevet af udvikling i de 25 år. Det skyldtes til dels, at jeg havde set en del journalistiske beskrivelser i vores lokale presse af hændelsesforløb, som jeg fandt meget misvisende eller forkerte og derfor ønskede at berigtige. Min målgruppe for det, som jeg kalder min byplanhistoriske redegørelse, var således i første række de lokale borgere, der er interesserede i tidsperioden og måske ønsker svar på, hvad der skete og hvorfor. Samtidig ønskede jeg naturligvis også, at bogen måtte få generel værdi for fagfæller, som eksempel på en byudvikling fra perioden med de samfundsmæssige ændringer, der fandt sted. Min bog udviklede sig derved til det, man vel kan kalde en selvoplevet samtidshistorie.

Det har imidlertid ikke været min hensigt at skrive bredt og oversigtsmæssigt om alt, hvad der foregik i den nævnte periode. Esbjergs historie såvel som dens oversigtlige byplanlægning er i forvejen godt dokumenteret. Sidst blev ved kommunens 100 års købstadsjubilæum udgivet et trebinds værk om by-

Antal opførte boliger i Esbjerg Kommune 1970-94

KILDE: STADSARKITEKTENS FORVALTNING

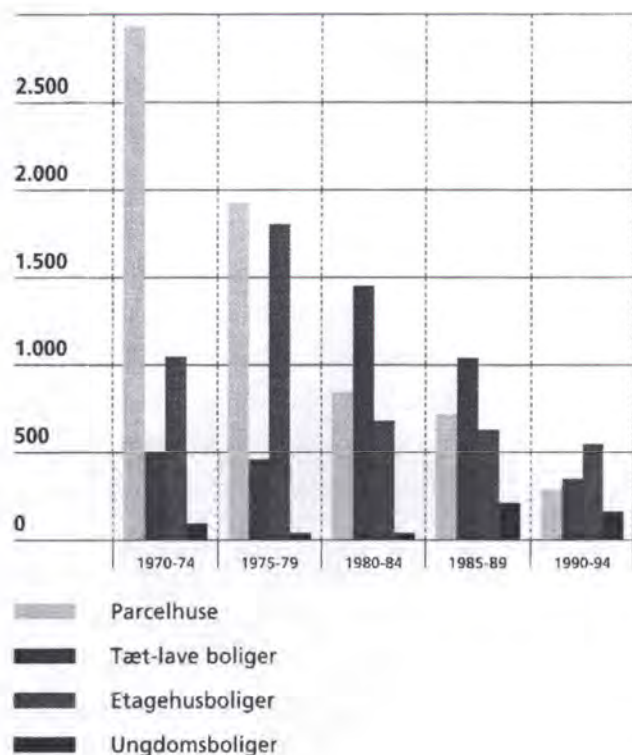


Fig. 2

ens historie. Desuden findes mange bydelsbeskrivelser, erindringer og andre udgivelser om historiske emner.

Byplanlægningen kan aflæses af mange statusbeskrivelser og planer gennem tiden. Her kan nævnes Steen Ejler Rasmussens dispositionsplan fra 1948. Ved kommunesammenlægningen i 1970 forelå en detaljeret egnsplan udarbejdet af Samordningsudvalget for den vestlige del af Ribe Amt. Egnspanen blev efterfølgende godkendt som dispositionsplan for den nye storkommune. Den blev efterfulgt med årlige tidsfølgeplaner for udbygningen af byzoneområderne og fra 1981 og 1985 kom så kommuneplanerne med forudsætningsdel, hovedstruktur og rammer for lokalplanerne. Der har altså været nok af planer fra de forskellige perioder.

Derimod er der ikke skrevet så meget om, hvad der førte fra plan 1 til plan 2. Hvilke overvejelser lå til grund? Hvorfra kom ideerne? Var de relevante? Hvorledes blev de formuleret og eventuelt gennemført? Og var det en heldig planlægning eller ej

set i lyset af en senere udvikling? Det er en anden måde at skrive om planerne: At kommentere og fylde hullerne ud imellem disse. Naturligvis måtte jeg i min beskrivelse skabe et overblik over de 25 års byplanhistoriske udvikling. Jeg er ikke historiker, men det føltes naturligt at bygge en redegørelse på et tidsmæssigt skelet, og opdele perioden i forskellige udviklingsfaser efter de kommunale forudsætninger, der i Vestjylland ofte kunne ligge et par år efter, hvad der var gældende af ideer fra centralt hold.

Jeg kalder min bog en byplanhistorisk redegørelse, hvorfor jeg også medtager meget af det, der måske blev på papiret af ideudvikling, arkitektkonkurrencer og ikke gennemførte projekter. Meget har jeg kunnet huske, men hukommelsen er ikke nok til en systematisk redegørelse. Fra min fortid vidste jeg, hvor i de kommunale arkiver jeg skulle hente oplysninger. Som grundlag for min bog har jeg vel genlæst måske 10 – 15 meter sager og skimmet rapporter hen ad vejen under skrivningen, som vel tog mig tre år. Derefter brugte jeg omkring to år på fremskaffelse af illustrationsmateriale, redigering og søgning af sponsorstøtte til udgivelsen, som kostede næsten 400.000 kroner.

Alt kan således dokumenteres som faktiske hændelsesforløb. Redegørelsen er som nævnt bygget på en tidsmæssig rækkefølge, der dog er brudt, hvor et emne eller en udvikling skulle gøres færdig. I øvrigt har jeg valgt, hvad jeg fra tidligere vidste var interessant og spændende at fortælle. Noget havde jeg selv været med til at debattere i offentligheden med indlæg i vores lokale aviser, eller det havde været drøftet på forskellige borgermøder. Endelig havde jeg også samlet materiale fra forskellige foredrag holdt gennem årene i de forskellige byområder og bydele. Særlig interesse har jeg viet beskrivelsen af en række forskellige procesforløb, dels hvordan de nye byområder blev skabt og den indre by forbedret, men også om hvordan gågaden og Torvet blev ombygget, Byfondens historie, kampen om lystbådehavnen, banegårdsområdets tilbagevendende problemer, integrationsprojektet kaldet Sol og Måne, sanerings- og byfornyelsesplanerne, alle de øvrige historier og mere eller mindre kontroversielle udviklingsemner. Centerudbygningen blev f. eks. helt anderledes end planlagt, men det endelige



Fig. 3. Kvaglundplanen. Vej- og

resultat blev måske bedre, end man kunne frygte.

I bogen vil man derimod lede forgæves, hvis man søger oplysninger om mere gængse emner som planlægningen af områder for grusgrave, vindmøller, minkfarme, veje og stier, naturområder og lignende. Disse emner er rigelig omtalt i kommunens officielle planlægningsmateriale. De medtagne udviklingsforløb afspejler ideer, hensyn og metodikker fra hver sin periode, som forhåbentlig giver et samlet og varieret tidsbillede af de 25 år. Bogen kunne have undertitlen "Fra Egnspan til Bymidteprojekt", efter hvad der var hovedtemaet i 1970 og i 1995, men lad mig først give et kort resumé af bogens indhold og siden vende tilbage til faseopdelingen m.v.

1970'ernes vækstperiode

Jeg kalder min første periode i bogen for 1970'ernes vækstperiode. Året 1970 var for den faglige byplanudvikling ikke særlig skelsættende. Man stod midt i en økonomisk højkonjunktur, som fortsatte fra 1960'erne. Men for kommunerne fik året en skelsættende, administrativ betydning, idet det var året for kommunalreformen. Hvor man i de store byer hidtil kun havde kunnet planlægge for et snævert byområde, medens meget af byudviklingen var foregået i forstadskommunerne, havde man nu helt andre muligheder for at planlægge og administrere i de nye storkommuner. I Esbjerg blev der således af 6 hidtil selvstændige kommuner skabt en storkommune på ca. 220 km², og den hidtidige mellemkommunale egnspanafdeling blev lagt ind

under Esbjergs administration.

Egnspanen (fig. 1) var på det tidspunkt færdig og satte sammen med byudviklingsplanen målene for den kommunale planlægning. Det var en tid med en stærk stigning i privatbilismen med udvidelser af vejnet og parkeringsanlæg til følge. Antallet af indbyggere i det nye Esbjerg forventedes at stige fra 75.000 i 1970 til 95.000 i år 1985 og til hele 118.000 ved år 2000. Alle ønskede sig bil og parcelhus. For at opfylde de eksorbitante vækstmaal skulle der bygges ca. 900 boliger om året indtil 1985 og derefter hele 1.200 boliger om året indtil år 2000. Man havde en særdeles sund kommunal økonomi. Omkring 20 – 23 % af kommunens budget kunne bruges til investeringer i ny infrastruktur, hvor mindre end 80 % blev brugt på drift og vedligehold.

Af et diagram fra Stadsarkitektens Forvaltning

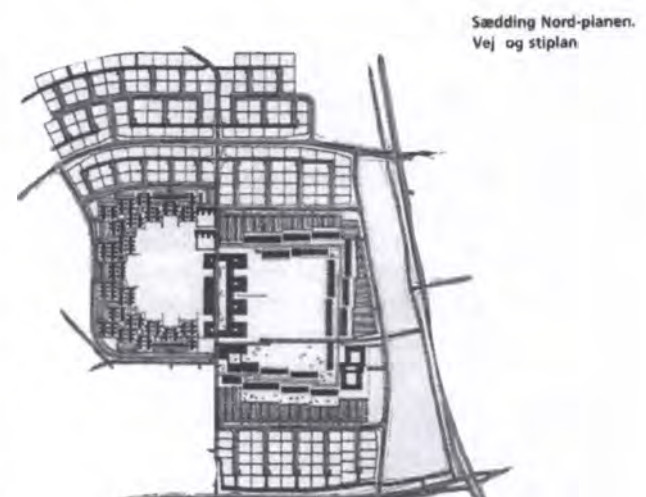


Fig. 4.

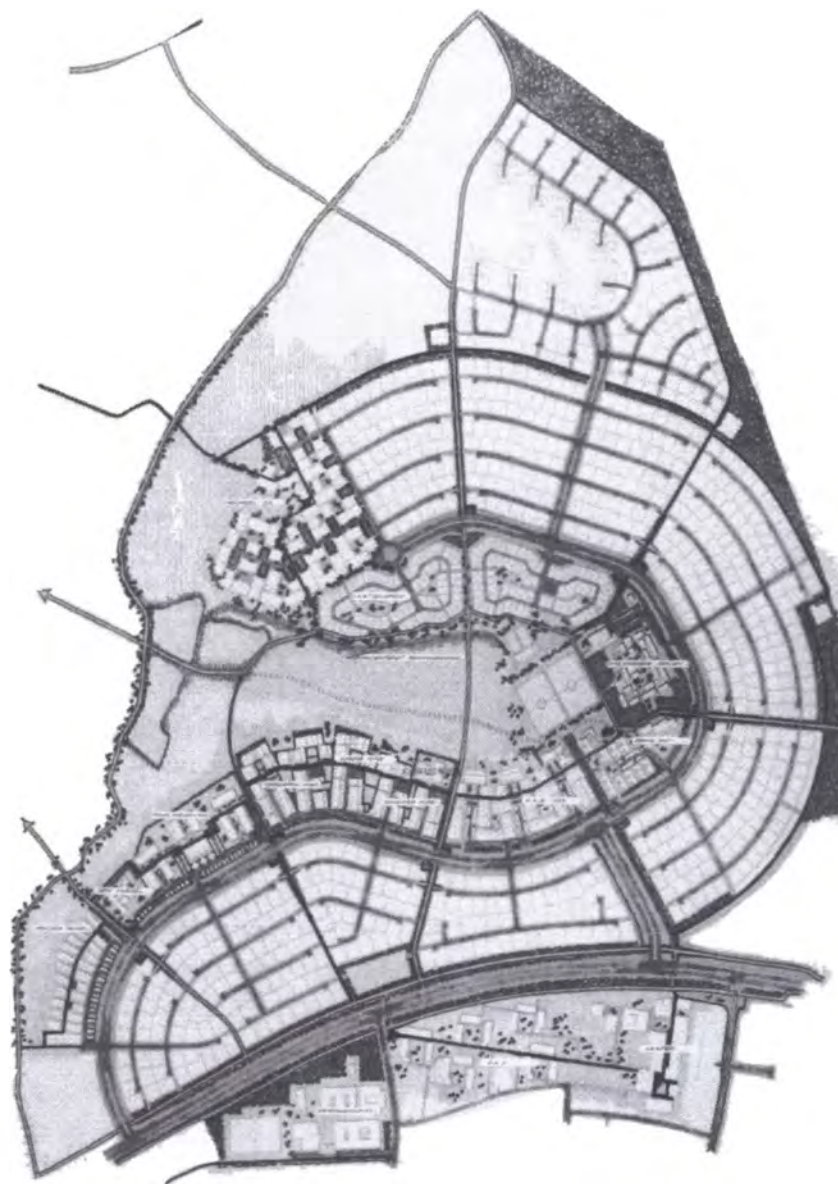


Fig. 5. Sammentegning af Gjesing Nord-planen, Grønlandsparken og Umanak-parken 1977.

(fig.2), som viser antallet af opførte boliger i Esbjerg Kommune 1970-94 kan det ses, hvordan det så gik med boligproduktionen. Man nåede faktisk at bygge det planlagte antal boliger i de første år, men efter 1980 faldt produktionen i stedet for at stige. Hvad der også ses af det omtalte diagram er den store overvægt af parcelhuse i de første år, men også hvordan parcelhuseventyret slutter omkring 1980.

De mange nye boliger tænkte i Egnspanen placeret i nye bydele, der så vidt muligt skulle være selvberende med alle faciliteter som institutioner, skoler, indkøbsmuligheder m.v., ligesom de forskelli-

ge trafikarter skulle adskilles i egne forløb. Derved ønskede man at leve op til de nyeste idealer for den tids planlægning. Man satte Skårup og Jespersen i gang med at udarbejde tre helt nye bydelsplaner og i 1973 yderligere to nye.

Kvaglundplanen (fig. 3) var den første af disse nye bydelsenheder. *Radburn*-princippet betød, at de svage trafikarter fik de korteste veje, og at bilerne visse steder måtte køre ad omveje. Ved gennemførelsen blev de ca. 600 parcelhuse bygget i løbet af de første par år, medens de tog lidt længere tid med det almene, støttede byggeri, der udgjorde godt 1.000 boliger. Der var også for store boligaf-



Fig. 6. Sønderrisplanen 1974.

snit med betonbyggeri, som senere gav visse udlejnings- og ghettoproblemer.

En anden af de nye planer var Sædding Nord-planen (fig.4) med skolen som det samlende element i bebyggelsen. Her er kun 220 parcelhusgrunde, men over 700 boligforeningslejligheder i dels 1-etages, tæt-lavt byggeri og dels i 3-etagers boligblokke. De sidste blev først bygget færdig i 1980'erne, hvorfor planen i mellemtiden blev ændret. Den tredje af de nye bydelsenheder var Gjesing Nord-planen (fig. 5), ligeledes med skolen i midten og den tætte bebyggelse nærmest friarealerne ud mod det åbne land.

Da man i 1973 bestilte Skårup og Jespersen til den fjerde plan, Sønderris-planen (fig. 6), var behovet - eller efterslæbet - for parcelhusgrunde så stort, at man alvorligt overvejede at bede om en ren parcelhusby. Men det endte med en plan med ca. 30 % tæt-lav bebyggelse. Boligminister Helge Nielsen havde i efteråret 1972 varslet ophør af momsfrigtagelsen for privat boligbyggeri, der ikke var påbegyndt inden den 1. april det følgende år. Det virkede som benzin på bålet. Alle købte grunde og støbte en sokkel, hvorefter man kunne melde sit byggeri påbegyndt. Vi havde overarbejde med at klare de mange byggesager, og det tog flere år, før alle huse blev bygget færdig. Sønderris-planen

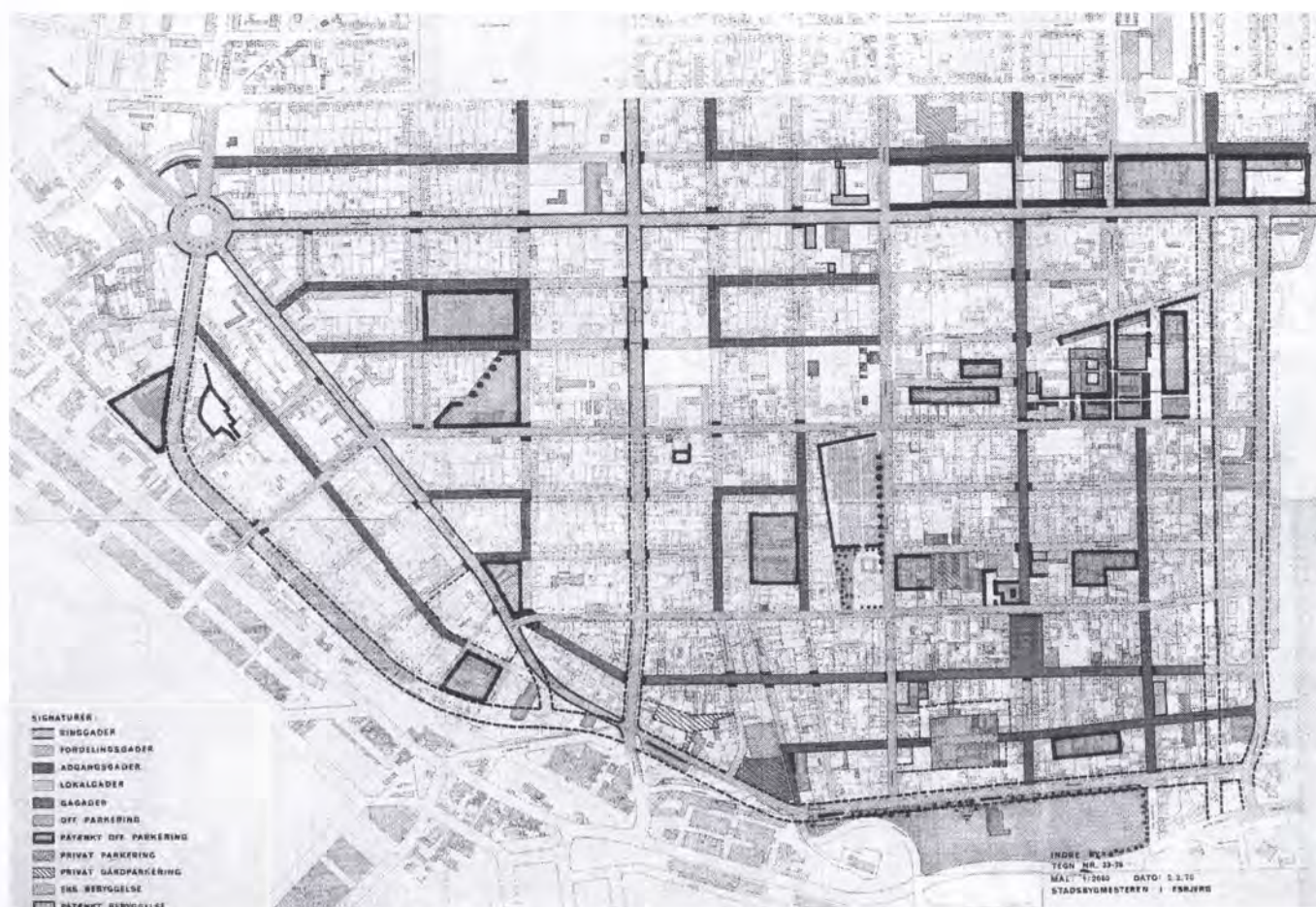


Fig. 7. Dispositionsplanskitsen for den indre by, 1970.

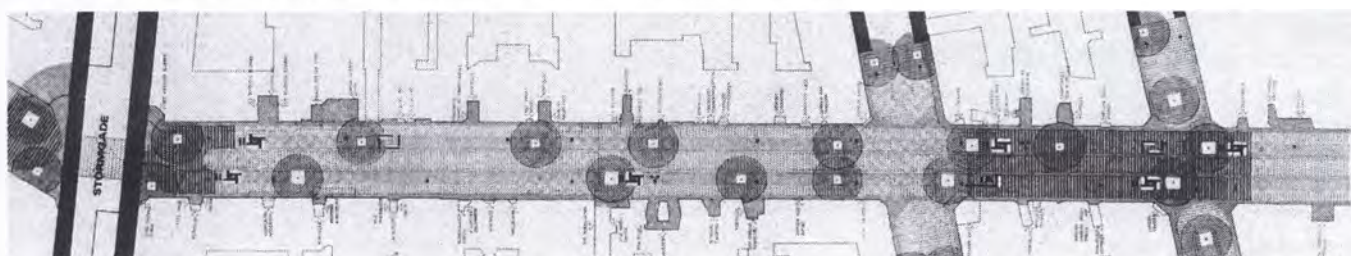
blev siden reduceret og ændret til ukendelighed, da parcelhusbyggeriet gik i stå efter energikrise nr. 2 i 1979. Samtidig med Sønderris-planen arbejdede man med andre planer bl.a. nye planer fra Skårup og Jespersen til udbygningen af Hjørring.

Samtidig med den voldsomme ydre ekspansion i 1970'erne iværksatte man en hårdhændet omdannelse af den indre by. Omdannelsen virkede både udtyndende og forarmende for den eksisterende bebyggelse. På det tidspunkt diskuterede man meget i fagkredse, om man skulle satse på en erhvervsorienteret eller boligorienteret byfornyelsesmodel. Vores egnsplan og skitsen for den indre by (fig. 7)

var nok en erhvervsorienteret model, men efter min mening var dette mere en teoretisk diskussion. Det reelle var, at befolkningen ønskede at flytte til de nye bydele. Alle fik råd og ønskede eget hus og dermed egen bil. Når så man bragte bilerne ind i byen, krævede det nye vejudlæg og parkeringspladser. Det var bilismens tidsalder, og både det offentlige og det private erhvervsliv prioriterede bilernes behov frem for den eksisterende bebyggelse.

Retfærdigvis må det siges, at bygningskvaliteterne i den indre by ikke var af særlig høj standard. Byen var bygget samtidig med de københavnske brokvarterer, som jo heller ikke udmærkede sig ved

Fig. 8. Projekt til Kongensgade som gågade. Torvedannelsen ved Smedegade.



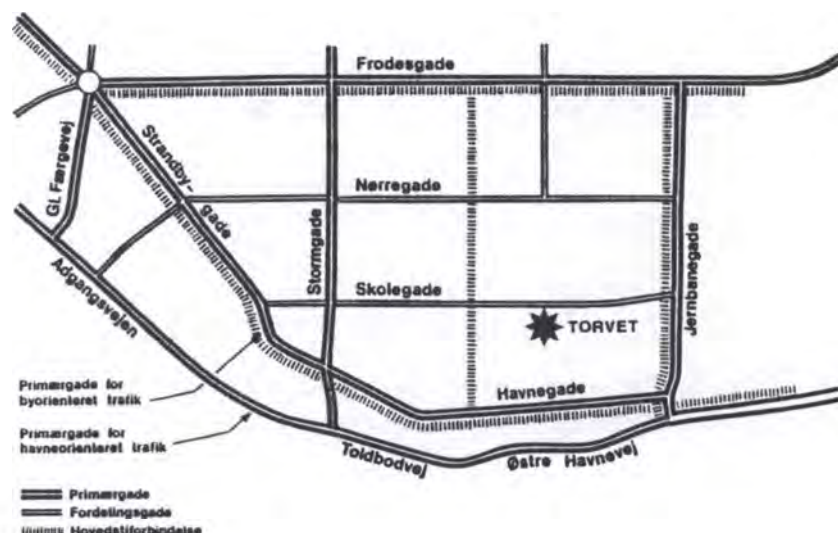


Fig. 9. Trafikstrukturen for den indre by.
Model C. 1988

nogen særlig høj byggestandard. At bygningerne havde stilmæssige kvaliteter, var der få, der havde øje for - også blandt fagfæller. Skitsen for den indre by var mest en trafikhandlingsplan, der også viste, hvor der skulle placeres nye institutioner m.m., og resultatet blev en hel del nedrivninger, både foranlediget af private og det offentlige. Nogle af nedrivningerne finansieredes ved saneringsplaner efter den tids lovgivning. En undtagelse blandt 1970'ernes saneringsplaner var her en gårdrydningsplan, vi gennemførte i Nørregade, da nye bestemmelser i saneringsloven i juni 1971 havde gjort det muligt at gennemføre sådanne. Prioriteringen af de nye byområder og den hårdhændede omdannelse af den indre by førte til ydre vækst, men også til indre opløsning og affolkning af bykernen.

Opbremsning og kvalitetsforbedringer

Der var et tidligt forsøg på at lave et bevaringsarbejde i Hjerting i 1973, men det var først med det internationale bygningsfredningsår i 1975, at der skete noget i Esbjerg på dette område. Man oprettede Esbjerg Byfond, der med kommunalt tilskud har haft en stor indflydelse på bevaring, istandsættelser og oplysning om æstetiske og håndværksmæssige forhold. Planlægningsmæssigt tog vi først fat i et mindre område i den indre by, de såkaldte syv karreer, hvor målet var at fastholde boliganvendelsen. I 1976 gennemførte vi en prøveregistrering og en etagemeterundersøgelse. Igen i 1979 gennemførte vi i samme område et forsøgsprojekt med færdselslovens § 40, og endelig indgik området i en påtænkt

saneringsplan og siden i en landsdækkende byfornyelseskonkurrence i 1981. Prøveregistreringen udvidedes i 1979 til at omfatte hele den indre by, hvorpå fulgte både en registrering af forstæderne og kommunens landområder. Der blev efterhånden stillet større og større æstetiske krav ved behandlingen af byggesager. I 1988 gennemførtes en bevarende lokalplan for hele den indre by, og i forbindelse hermed udsendte vi en vejledning til borgerne om, hvad der var godt og dårligt byggeri, og hvorledes ny bebyggelse eller ændringer af det bestående burde indpasses. Min forvaltning var samtidig sekretariat i Byfonden, hvilket gjorde

Antal beboere i indre by 1965-1995.

KOMMUNEPLANKONTORET 1996

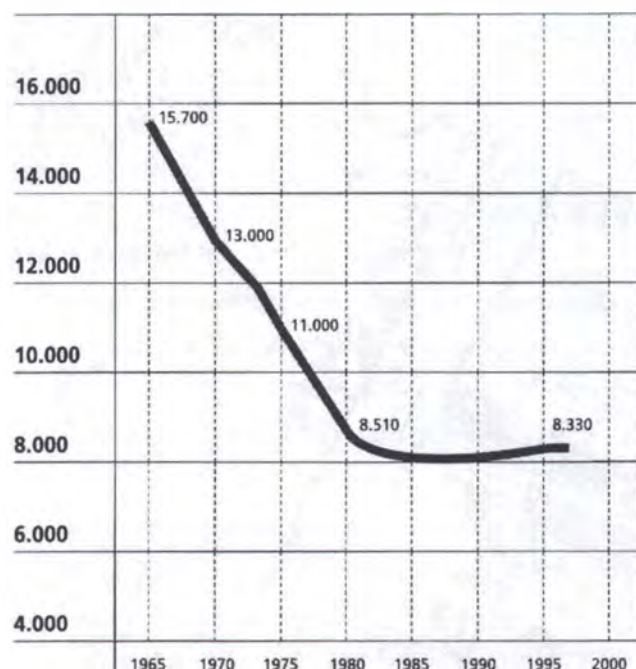
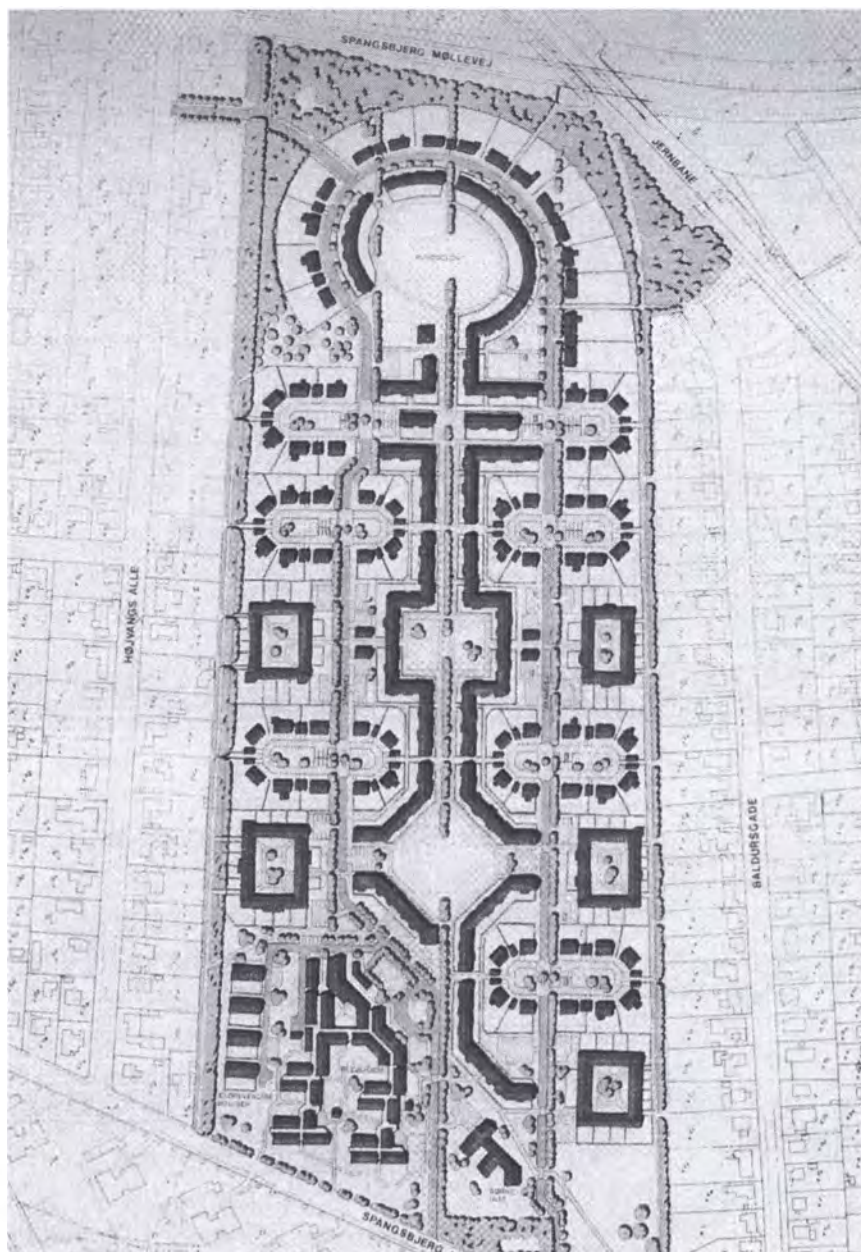


Fig. 10

Fig. 11. Konkurrence til bebyggelse på Spangsbjerg Forsøgsgårds jorde 1985. Projekt tildelt første præmie. Illustrationsplan.



det muligt at koordinere indsatsen både til at bruge pisk, og - hvis byggeloven ikke var tilstrækkelig - så at love gulerod i form af et byfondstilskud til den rigtige løsning. Byfonden er styret af en privat praktiserende arkitekt, og i bestyrelsen sidder foruden de kommunale repræsentanter også folk fra arkitektstanden, erhvervslivet, museerne m.v., så den er godt forankret i offentligheden. Det er også Byfonden, der står for byens årlige præmieringer af nyt byggeri.

Som en videreudvikling af vores byggesagsbehandling udviklede vi også i 1988 det, vi kaldte karréplanlægning. I 1980 havde vi fået en ny borgmester, som opfordrede boligforeningerne til at

bygge ny boligbebyggelse i den indre by. Jeg blev samtidig forvaltningschef og ønskede de mange huller i gadebilledet fyldt ud med ny forhusbebyggelse. Vi havde fået tilladelse fra Planstyrelsen til at arbejde med større bebyggelsesprocenter end 110 i de midlertidige §15-rammer, men selv 150% var ikke altid nok, hvis man skulle opnå helstøbte gadebilleder.

Det vigtigste for os var at sikre ensartede bygningsprofiler og dermed ensartede gesimshøjder, og dette uanset om huset skulle ligge på en hjørnegrund og om bagarealet var stort eller lille.

Havde man først fastlagt bygningsprofilerne, var

den bebyggelsesprocent, der kunne godkendes, blot et omvendt regnestykke. De bevaringsværdige huse fra vores registrant indgik i planlægningen med eksisterende bebyggelsesgrader ligesom nyere huse, der ikke påtænkte fjernede. Bygningsprofilerne fastlagde en vis historisk bestemt husdybde, men der var også mulighed for en vis beskeden bebyggelse på bagarealerne. Karréplanlægningen blev lanceret i fagkredse som kursusemne for byplanlæggere, ligesom vi var med til at hjælpe Planstyrelsen med at udvikle SAVE-systemet (fig. 8).

Den første gågade i Esbjerg blev indviet i 1976 og forudsatte et mindre gadegennembrud. Kongensgade derimod blev først ombygget, efter at kommuneplanloven var trådt i kraft, og efter at man i 1978 havde udarbejdet en lokalplan. Det var meget sent at ombygge gaden i forhold til andre historiske byer. Men Kongensgade var også speciel med sin 14 meter brede profil og sit helt lige forløb, som fra begyndelsen var anlagt til køretransport. Vores første skitser viste en træallé, der dog siden blev noget udtyndet pga. ledningsanlæg, møbleringsenheder, udsmykning og gadeudstillinger. På grund af det sene tidspunkt kunne vi drage nytte af andre byers eksperimenter med den første generations gågader.

I løbet af 1980'erne blev der arbejdet intenst med trafikafviklingen i den indre by, hvor man ikke længere prioriterede bilernes behov som det vigtigste. Særligt arbejdedes der med problemerne omkring

Diagram over igangsatte boliger 1980-1995
KOMMUNEPLANKONTORET 1997

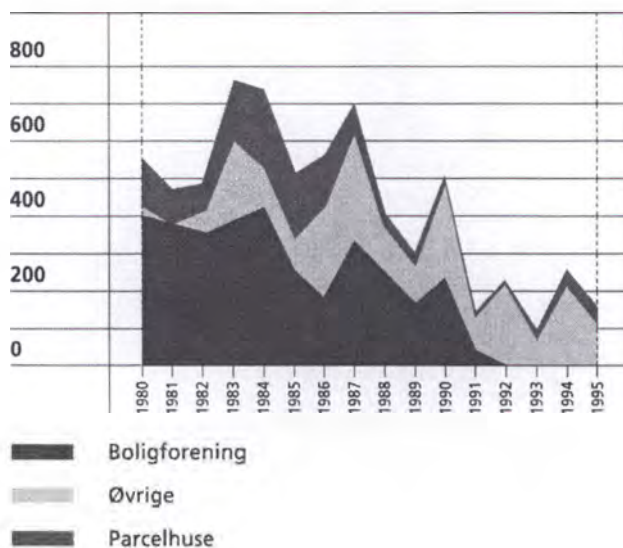


Fig. 12.

cirkulationsgaderingen rundt om bykernen, placeringen af parkeringsanlæggene og formuleringen af en parkeringspolitik, hvor man forudså en nødvendighed af på længere sigt at opkræve parkeringsafgifter. Man havde siden begyndelsen af 1970'erne skullet betale for manglende parkering på egen grund i forbindelse med nye byggesager eller ved ændret anvendelse. Dette var sket i fælles, halvprivate anlæg, der var svære at holde rede på, og som var billige, halvdårlige løsninger. Det rigtige var jo at etablere ordentlige P-huse eller P-kældre, men det krævede et kommunalt engagement og en økonomi, der også måtte basere sig på

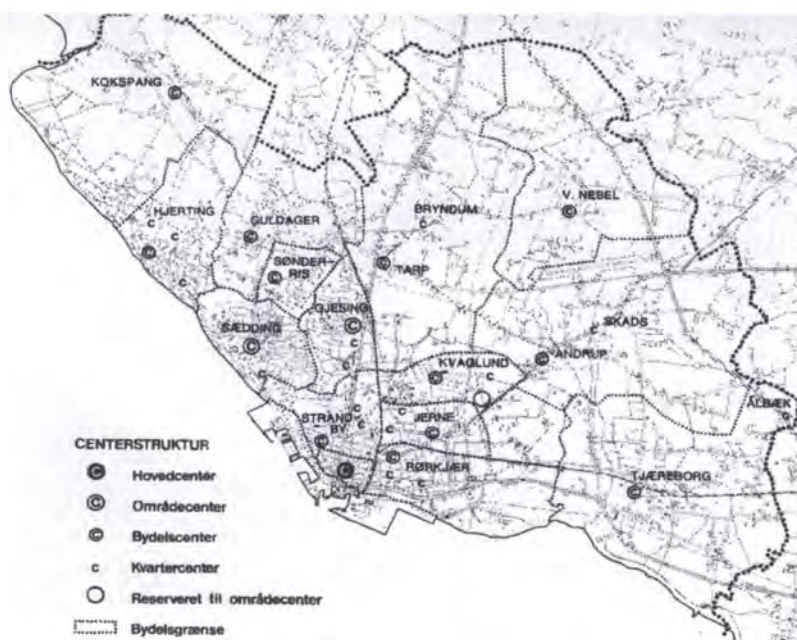


Fig. 13. Centerstrukturen i Kommuneplan 1988-96.

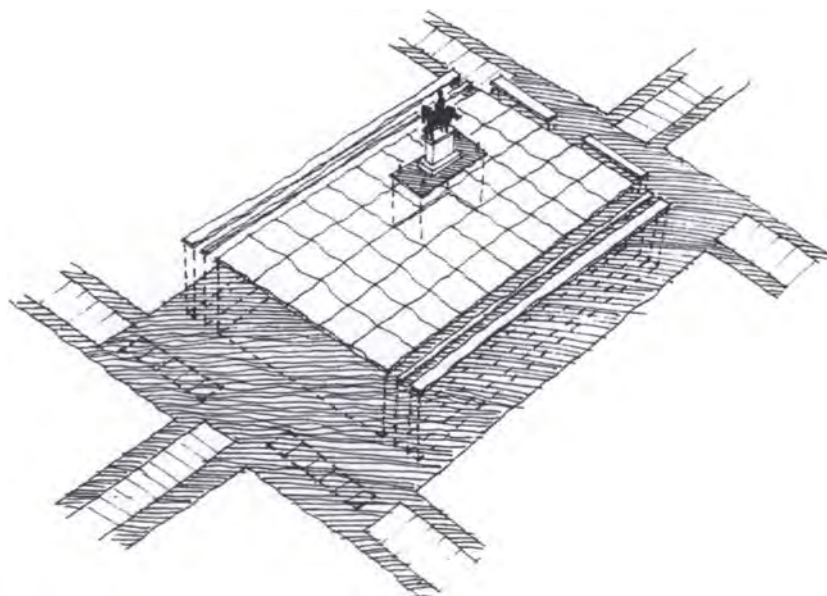


Fig. 14. Skitse visende hovedideen i den geometriske udformning af Torvet.

betalingsparkering som i andre byer. Den endelige trafikstruktur blev fastlagt i 1988 som en model C (fig. 9), efter at vi i 1984 havde haft en arkitektkonkurrence om Torvets ombygning, hvori også indgik ideer til trafikafviklingen og udformningen af byens øvrige rum. Et diagram over antallet af beboere (fig. 10) viser, hvorledes afvandringen fra den indre by standsede i 1980, og hvorledes befolkningstallet stabiliserede sig i årene derefter. Årsagen hertil var primært opbremsningen i udbygningen af de ydre byområder efter den anden energikrise, men også at det blev mere attraktivt for borgerne at bo i den indre by.

Den eneste store, nye bebyggelsesplan, der blev sat i værk i 1980'erne i det mellemste byområde, var en bebyggelse på Spangsbjerg Forsøgsgårds jorde i 1985, som iværksattes efter en afholdt arkitektkonkurrence (fig. 11). Bebyggelsesplanen indeholder både plejehjem, almene boliger, andelsboliger, ældreboliger og parcelhuse i små afsnit i en meget varieret bebyggelse, der gennemskæres af den tidligere forsøgsgårds karakteristiske trærækker. Efter vores planer skulle byen udvikles både mod nord og mod øst. Men hvorledes skulle de østlige byområder planlægges? Det blev genstand for en ny idékonkurrence i slutningen af 1988. Vi fik nogle gode besvarelser. Den bedste af disse viste de tre nye bydele bundet sammen af en udvidet østskov. Planen blev aldrig gennemført, da boligbyggeriet efter 1990 gik helt i stå.

Igennem 1980'erne kunne vi stadig ved forhandlinger med boligministeriet opnå tilsagn om støtte til gennemsnitlig 300 boligforeningslejligheder om året. Da man i slutningen af 1980'erne indførte den såkaldte PRIO-model til fordeling af de noget færre statstilsagn, reduceredes byggeriet noget. Efter 1990, da kommunen selv skulle finansiere den offentlige støtte, blev den sparet væk, og tilbage blev kun et mindre antal ældreboliger i eget regi samt nogle få andelsboliger (fig. 12).

1990'ernes enkeltsager

I 1990 fik vi en ny styrelsesvedtægt og en ny borgmester, der i sin valgkamp havde lovet at droppe forvaltningens oplæg til en parkeringspolitik. Et investeringsselskab, der havde finansieret vores eneste store P-hus i tillid til, at man ville indføre betalingsparkering, gik konkurs, og investorerne tabte deres penge. Egnspanafdelingen blev fjernet fra forvaltningen og som kommuneplankontor lagt ind under økonomichefen, hvilket gav unødige konflikter mellem kommuneplanlægningen og lokalplanlægningen med hvert sit hold af politikere.

I den hidtidige planlægning havde man i samarbejde med ICP, Institutet for Centerplanlægning, satset på en centerstruktur med et hovedcenter, tre områdecentre og en række lokalcentre (fig. 13). Som en

konsekvens heraf havde man flere gange sagt nej til nye forslag om store lavprisvarehuse.

Men med den nye borgmester startede forhandlingsplanlægningen. Den gjaldt især ønsket om at udnytte en tidligere tovværksfabrik til kulturelt center á la Brandts klædefabrik i Odense. For at det kunne løbe rundt, ønskede erhvervslivet imidlertid at bygge et OBS varehus på arealet. Det lod sig ikke gøre, og FDB besluttede sig da for at flytte sit OBS til et områdecenter i Gjesing, hvor Dansk Supermarked havde sneget sig ind med et såkaldt A-Z varehus i det nærliggende erhvervsområde.

Nu kom lavprisvarehusene ind ad bagdøren som to af slagsen, idet byrådet i 1991 af konkurrencehensyn gav tilladelse til, at Dansk Supermarked måtte udbygge A-Z varehuset til et BILKA varehus.

Et aflyspunkterne i 1994 var ombygningen af Torvet efter det projekt, som fremgik af arkitektkonkurrencen, der afholdtes 10 år forinden i 1984. En anden af 1990'ernes enkeltsager var en ny handlingsplan om et nyt transportcenter, som vi forhandlede på plads sammen med DSB, P&T og det amtslige bus-selskab. Desværre blev planen droppet, da borgmesteren og hans stadsdirektør i stedet for kommunale

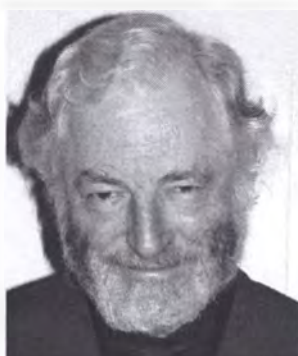
investeringer ønskede et merkantilt finansieret gademarked á la Odense Banegård Center. Det lod sig ikke gøre, og de investeringer i banegården, som DSB havde stillet i udsigt, bortfaldt ligeledes. Endnu en af de opmuntrende nyheder i 1990'erne var Landsplanredegørelsen fra 1992, der stadig fremhævede Esbjerg som landsdelscenter. Esbjerg satsede på ét af de opfølgende 11 eksempelp projekter om byfornyelse og bevaringsværdi. Det førte til vores såkaldte Bymidteprojekt. Formålet er her bl.a. at drøfte udviklingsemner med erhvervsliv og borgere. Et andet formål er at søge muligheder for privat finansiering eller sponsorstøtte til de initiativer, man måtte blive enige om.

Set i bakspejlet var 1980'erne den bedste periode for byen, hvor man havde en bred forståelse for æstetiske og arkitektoniske synspunkter. Sådanne synspunkter tæller ikke meget i dag. Det siger jeg ikke bare, fordi man i dag ikke længere har en stadsarkitekt som vagthund for hvad der foregår. I det nævnte har jeg kun kunnet give et beskedent udpluk af, hvad der skete eller er beskrevet i min bog. I dag fungerer Gjesing området som et reelt aflastningscenter for bykernen, og det planlagte områdecenter i de østlige områder blev aldrig etableret.

By og udvikling, Esbjerg 1970-1995, Fra Egnspan til Bymidteprojekt

1970	1970'ernes vækstperiode Kommunalreform (storkommune), Egnspan, god økonomi Udvendig vækst, men indre opløsning og afvanding fra bykernen Igangsætning af Kvaglundplanen, Sædding Nordplanen og Gjesing Nordplanen Dispositionsplanskitsen fra 1970 for den indre by	Momsfritagelsen for parcelhusbyggeri ophører Saneringstidsfølgeplan 1973 Den første energikrise Revision af byudviklingsplanen inddrager nye arealer i Hjerting Det første projekt til lystbådehavn i Hjerting
1971	Oversigtsplan vedr. sanering Indvielsen af kommunal lufthavn, nyt rådhus m.v. Gadegennembrud og gadeudvidelse vedtaget	1974 Bevaringsplan for Hjerting 1975 Det internationale bygningsfredningsår, Esbjerg Byfond oprettes
1972	Tæt lav konkurrencen, Thulevej i Gjesing Nord igangsættes Boligudstilling i Kvaglund Boligministeren varsler at momsfrigtagelsen for privat boligbyggeri vil ophøre i marts 1973 Tria-planen og de første saneringsplaner	1976 Etagemeterundersøgelse og prøveregistrering i de syv karreer Gadegennembruddet gennemført Strandbystrøget etableres som gågade Møller og Wichmanns plan for udbygning i Hostrup
1973	Igangsætning af Sønderisplanen og Hjertingplanerne	1977 Kommuneplanloven indført Midlertidige § 15 rammer godkendt Sønderisplanen ændret med kun én skole Lokalplan for Kongensgade som gågade

1978	Lokalplan for nyt projekt til lystbådehavn i Hjerting	Konkurrence om bebyggelse på Spangsbjerg
	Arkitektkonkurrence om kulturhus i den indre by	Forsøgsgårds jorde
1979	Den anden energikrise	Ny revision af Sønderisplanen
	Saneringsplan for Teglværksgadeområdet	Revision af dispositionsplanen for Hjerting
	Saneringstidsfølgeplan 1979	
	Trafikforsøg med § 40 foranstaltninger i de syv karreer	1986 Parkeringsundersøgelsen 1986
	Historiske Huse i Esbjerg	A - Z varehus i Gjesing
	Kongensgades ombygning til gågade påbegyndes	1987 Lokalplan Bangs Gård
	Parcelhusbyggeriet reduceret	1988 Trafikstruktur for den indre by, Model C.
1980	Opbremsning og kvalitetsforbedringer	Teknisk Rapport vedr. parkeringspolitikken
	Ny borgmester, nye forvaltningschefer	Torveforsøget 1988
	Dårligere økonomi og kommunale besparelser	Bevarende lokalplan nr. 204-1 for den indre by
	Sædding Nord-planen ændret efter indbudt konkurrence	Karréplanlægning
	Boligforeningerne bygger i centrum	Totalentreprisekonkurrence om kongreshus på Højgadegrunden
	Afvandringen fra bykernen standses	Idékonkurrence om nye bydele i Esbjerg Øst
	Bilismen nedprioriteret	1989 Tovværksfabrikkens grund
	Vejbyggelinier opgives	Ny Kommuneplan
1981	Byfornyelseskonkurrencen 1981	1990 1990'ernes enkeltsager
	Debatavis udsendes vedr. den første kommuneplan.	Ny borgmester
	Hovedbibliotek bygges	Boligforeningsbyggeriet går i stå
	Stormflod	1991 Handlingsplan for banegårdsområdet
1982	Byfornyelsesloven indført	Gjesingcentret og Bilka
	Kongensgades sidste strækning ombygges som gågade	1992 Lokalplan for Torvet
1983	Indre-by gruppen nedsættes	Forslag til stationscenter
1984	Torvekonkurrencen	Kommuneatlas Esbjerg
	Kommuneplan 1984-92	Landsplanredegørelse 1992
1985	Ny lokalplan for Lystbådehavnen	1993 Vækstplan 2000
		Bymidteprojektet
		1994 Torvet indviet som gåtorv
		1995 Projekt til Heerups haves ombygning



Svend Høgsbro født 1931.

fhv. stadsarkitekt M.A.A.,

1957: afgang fra Kunstakademiet som arkitekt.

1956 - 1958: tegnestuearbejde hos prof. Kay Fisker, København.

1958 - 1960: tegnestuearbejde hos arkitekterne Eva og Nils Koppel, København.

1960 - 1961: tegnestuearbejde hos arkitekt Jacob Blegvad, Ålborg.

1961 - 1965: udsendt gennem Udenrigsministeriet til Irak og ansat i Directorate General of Public Buildings, Ministry of Works & Housing, Bagdad, Irak.

1965 - 1967: ansat hos Boligministeriets kommitterede i byplansager, København.

1967 - 1971: udsendt af DANIDA til Kenya og ansat i Town Planning Department, Ministry of Lands & Settlement, Nairobi, Kenya.

1971 - 1980: ansat som overarkitekt og stedfortræder for stadsarkitekten i Esbjerg Kommune.

1980 - 1996: ansat som stadsarkitekt og forvaltningschef i Esbjerg Kommune.

Udgivelser:

"Håndbog for AA:s og DA:s studierejse til mellemøsten" af Svend Høgsbro, Anders Grum og Hans Munk Hansen, Tutein & Koch, 1966.

"By og udvikling, Esbjerg 1970 - 1995", Esbjerg Byhistoriske Arkiv, 2001

Odense Byplan 1966-1988

Arkitekt Jesper Harvest

Hvorfor skrev jeg om Odense byplan?

For det første var det en periode med store ændringer. Ved kommunesammenlægningen i 1970 blev Odense sammenlagt af 12 kommuner og 1 sogn pr. 1. april. Der kom ny lovgivning, lands- og regionplanlov og lov om kommuneplanlægning vedtaget i 1975 med ikrafttræden 1977, med større krav og kompetence til kommunerne.

For det andet udvikledes der i perioden en ændret holdning til planlægningen. Fra en overvejende teknisk indgang ændredes grundlaget, så det i højere grad tog udgangspunkt i en afvejning mellem hensyn til alle de af planlægningen berørte parter og mellem deres ofte modstridende interesser. Lovgivningens krav om forslag og debatperioder var medvirkende til paradigmeskiftet, som er søgt udtrykt i bogens to undertitler, "Fra Vollsmose til Blangstedgård" og "Fra gadegennembrud til cykelruter".

For det tredje, og sidste, var der så mange overfladiske opfattelser om planlægningen i Odense, at en samlet og korrekt redegørelse, herunder en dokumentation af kvalitetsforbedringerne, måtte være af generel interesse og burde kunne blive en del af grundlaget for det fremtidige politiske og planlægningsmæssige arbejde.

Hvordan blev bogen til?

Jeg sluttede i Odense i 1988, men havde først tid til historien, da jeg gik på pension i år 2000. Fra Odense havde jeg medbragt et par flyttekasser med rapporter og arbejds papirer. Fra årene 1973-76 havde jeg dagbøger med de vigtigste hændelser. Desuden havde jeg fra hele perioden fotografier af anlæg og begivenheder. Jeg skrev nu en første disposition og rettede henvendelse til Stadsarkivet i Odense om muligheden for udgivelse. Arkivchef Jørgen Thomsen gav foreløbigt tilsagn, men måtte betinge sig en gennemgang af den endelige tekst, og en accept fra professor Per Boje, sagkyndigt

medlem af Byhistorisk Udvalg, som ville blive bogens forlag.

Desuden måtte jeg selv søge den nødvendige fondsstøtte og kunne ikke påregne forfatterhonorar. Jeg søgte 6 fonde og opnåede tilskud fra de 3, samt fra Byhistorisk Udvalg garanti for et evt. restbeløb.

Materiale og skrivning

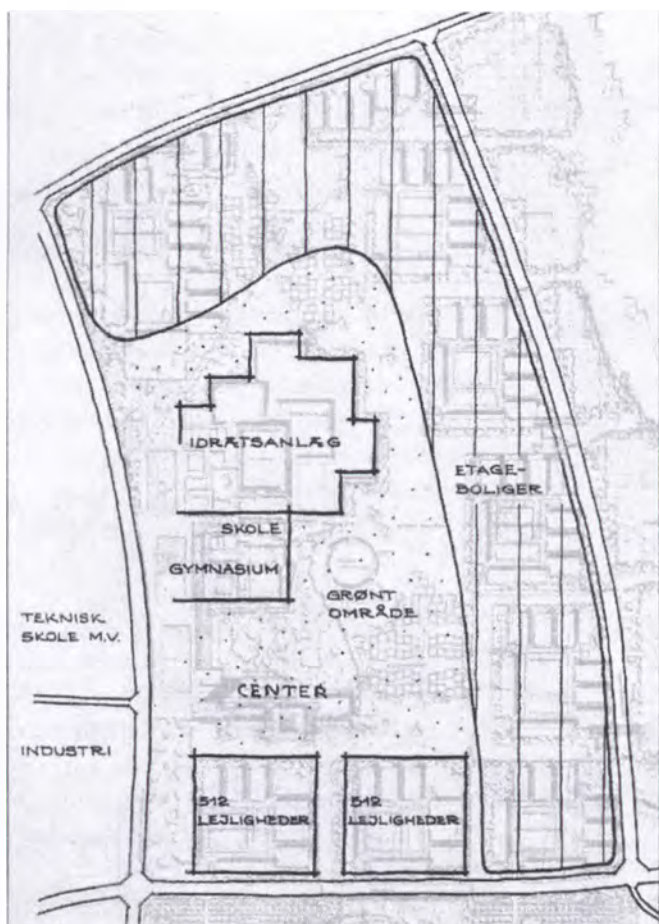
Materialet er meget omfattende, det var en periode med mange ændringer, og vi var en initiativrig og flittig afdeling. Jeg var fra starten klar over, at en nøje kronologisk og detaljeret beskrivelse ville blive uoverskuelig og for kedelig. Jeg inddelte derfor bogen i kapitler, hvor der i hvert blev behandlet et sammenhørende emne gennem hele perioden. Som eksempel bymidten, trafik-planlægning og nye bydele. I kapitlernes rækkefølge er der så i grove træk taget hensyn til kronologien. Men hvert kapitel skulle kunne læses med udbytte for sig. Efter gennemlæsning af Per Boje, Jørgen Thomsen og en medarbejder på Stadsarkivet blev jeg opfordret til at trække de politiske og

faglige brydninger frem - hvad var det, der lå bag udviklingen, og hvorfor blev det netop sådan og ikke anderledes? Fra Per Boje desuden forslag om et første kronologisk kapitel med resumé af de største sager og deres forløb. Det førte så til et første afsnit om større opgaver i perioden, inddelt efter de 6 byrådsperioder, fremstillingen strækker sig over.

Kommentarerne stemte vel med mit eget ønske om omtale af alle personer, som bidrog til udviklingen i væsentligt omfang. Tingene sker ikke af sig selv, udviklingen skabes af personer, både godt og dårligt. Jeg husker, at Poul Strømstad i anden sammenhæng roste et lille notat, jeg havde lavet, med en tilføjelse om, at der heri var nævnt et stort antal personer. I Odense-bogen har jeg et personregister med omkring 175 navne. Desuden havde jeg gennem alle år fotograferet, når der var besigtigelser og indvielser, eller jeg iagttog byens funktion. Jeg har derfor kunnet bringe mange illustrationer med personer på.

Lidt om indholdet

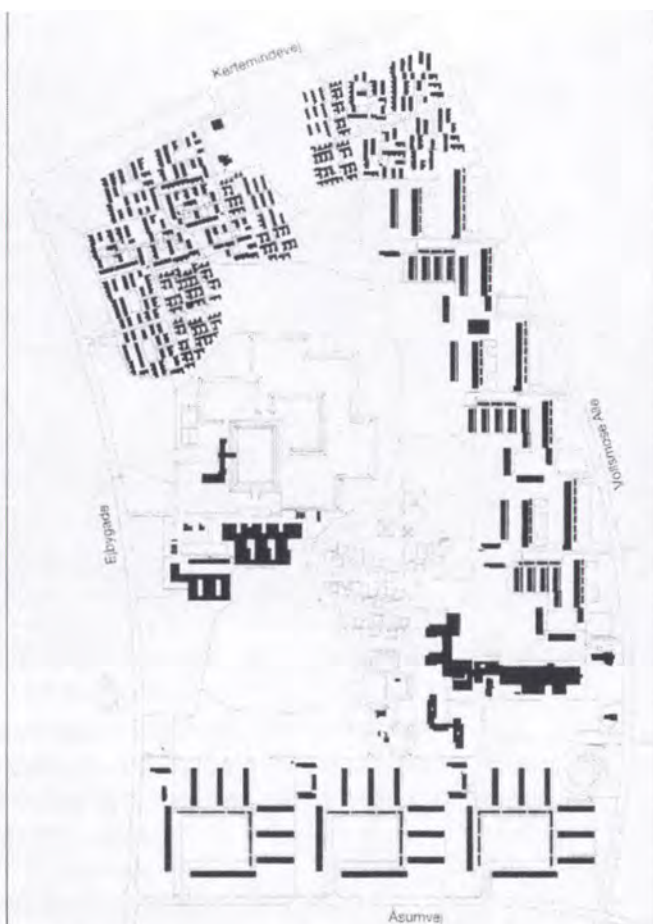
Vollsmose-planen var starten på min medvirken i Odense. Planen var lavet med to mål for øje. Der



Vollsmose-planen. Den første plan fra 1966, kun med ens etageboliger.

skulle bygges flere boliger i den daværende Odense kommune, og der skulle udlægges attraktive parcelhusgrunde. Begge dele for at modvirke ud flytningen til de daværende omegns-kommuner. Det førte til det store centrale etagehusområde og til parcel- og rækkehusene langs Odense Å. Planen blev modificeret tre gange, centret blev flyttet, etageboligernes anden etape blev mere varieret med hensyn til lejlighedstyper og højder, og endelig blev bebyggelsens nordlige dele ændret til gård- og rækkehuse i én etage. Med hensyn til bebyggelse, friarealer og beplantning har området høj kvalitet. Lejlighederne er velindrettede og af høj kvalitet. Når området har fået et dårligt ry skyldes det således ikke disse forhold, men at der samlet er så mange lejeboliger, som det i starten var svært at udleje, og at der blev anvist boliger til så mange indvandrere.

Den senere plan for Blangstedgård blev helt forskellig fra Vollsmose-planen. Her blev boligtyperne blandet, husene opført af forskellige bygherrer og



Den i 1982 fuldførte plan med varieret bebyggelse.

tegnet af forskellige arkitekter, så området blev varieret. På grund af kartoffelkuren kom der dog kun få enfamiliehuse, men i stedet en del andelsboliger. Statens Byggeforskningsinstitut fulgte udviklingen gennem de første 10 år, og fandt, at det var et vel-fungerende område.

Vejplanlægningen var et andet stort byplanproblem i starten af perioden. Påvirket af den voksende bilisme og med inspiration fra USA havde ingeniørerne tegnet en ambitiøs vejplan med gadegennembrud og motorveje ind til centrum. I begyndelsen var der enighed om planen, bl.a. fordi staten dengang betalte, men det tog meget længere tid end ventet at gennemføre de første dele af planen. Thomas B. Thriges Gade, ca. 1/10 af den oprindelige plan, blev først nogenlunde færdig efter ca. 20 år. Samtidig kunne flere og flere se, at gadegennembrud ødelagde den gamle by.

Alligevel tog det tid og kræfter, at komme bort fra den ensidige planlægning for biler.



Vejplan fra 1962 for bymidten. Thomas B. Thrigesgade tog 20 år at gennemføre. Øvrige gadegennembrud blev opgivet i 1975.

Det lykkedes først ved at fremstille sagen som en konflikt mellem de forskellige trafikanter - bilister, buspassagerer, fodgængere og cyklister - om de samme begrænsede arealer i bymidten. Det førte til borgmesterskifte og satsning på et sammenhængende sti-net for gående og cyklende. Der blev også lavet cykelstier langs Thomas B. Thriges Gade, hvor der fra starten kun var tænkt på kantstensparkering. Holdningsskiftet blev fuldført op til byjubilæet i 1988, med gennemførelse af en samlet bymidte-

plan med fodgæנגergader og cykelruter og flytning af bilerne til et ringgadesystem. Thomas B. Thriges Gade indgår i ringgadesystemet. Det ville være urimeligt ikke at udnytte gaden, når den nu en gang er lavet. Det er også lykkedes at få genopbygget langs gaden. På grund af den senere kritik har der været forslag om at slippe for synet ved at grave gaden ned. Men det ville være en fejl svarende til fejlen ved beslutningen om gaden, nemlig at gaden især benyttes til gennemfart. Det er ikke tilfældet, langt det meste af trafikken er til og fra bymidten og skal altså svinge fra og til gaden. Nedgravning ville medføre behov for et kompliceret rampesystem.

Reaktioner

Der har kun været få reaktioner på bogens indhold. En meget grundig læser, en tidligere god samarbejdspartner i Miljøministeriet, har fundet en stavfejl og fejl i en registerhenvisning.

Selv har jeg opdaget egen fejl i en billedtekst. Men ingen har påvist fejl i selve fremstillingen.

Alt det skrevne er sandt, men jeg har begrænset mig til, hvad jeg fandt væsentligst. Med manglende honorar blev jeg, efter ansøgning i 2004, af AC's Udvalg til Beskyttelse af Videnskabeligt Arbejde tildelt et UBVA- legat. Grundmaterialet er afleveret til Stadsarkivet.

Tranegårdsvej i juni 2005.



Jesper Harvest

Arkitekt, afgang fra Kunstakademiets Arkitektskole i 1957. Efter aftjening af værnepligt, 2 år i Civilforsvarskorpset, blev jeg i 1960 ansat i det nyoprettede Institut for Center-planlægning.

Her arbejdede jeg som byplankonsulent, og havde især gode opgaver for Holstebro, Göteborg og Odense. Jeg har skrevet en byplanhistorisk note, nr. 51, om mine opgaver i ICP.

I 1974 blev jeg ansat som planlægningschef i Odense Kommune. Jeg fratrådte efter eget ønske i 1988, og var herefter indtil pensionering ansat som direktør for Arkitekternes Pensionskasse.

Temaer og prioriteringer i moderne byhistorie - og vigtige for hvem?

Forskningschef dr. phil. John T. Lauridsen. Det Kgl. Bibliotek

Indledning

I *Historie* skrev jeg for nogle år siden en oversigtsartikel om en række af den sidste snes års danske byhistoriske fremstillinger med hovedvægten på 1990'ernes nye store byhistorier. Artiklen har den spørgende titel: "Byhistorien - en genre i spændetrøje eller under faglig fornyelse?"¹ Det turde være overflødigt at referere det allerede skrevne i detaljer, men mit svar på det stillede spørgsmål er relevant for emnet i dag, - jeg formoder tillige, at det er anledningen til, at jeg er indbudt som oplægsholder ved dette seminar -, og da jeg agter at tage mit udgangspunkt i dét, vil jeg starte med at citere svaret i artiklens slutning:

"De seneste fremstillinger tyder ikke på, at dansk byhistorie som genre er kørt fast. Der arbejdes med dispositionen og udvalget af emner, selv om et flertal af udgivelserne ved en overfladisk betragtning kan forekomme noget traditionelle. Tidsmæssigt er perioden efter 1940 blevet opprioriteret (med Esbjerg som den absolutte undtagelse, hvor man er gået den modsatte vej), men det har ikke ført til inddragelse af politologiske og sociologiske problemstillinger, fordybelse i den lokale beslutningsproces m.m., og lokalsamfundets magthaveres løsning af opgaverne røres der generelt ikke ved. Landspolitikerne og dele af det store erhvervsliv kunne være mere trygge for deres eftermæle, hvis de generelt i medierne og i Danmarkshistorien specielt ville få en omtale, som deres mere lokale kolleger nu får det i byhistorierne. Der synes ikke at være helt den samme kritiske afstand til magtens mænd og kvinder lokalt.

Der er i genren indbygget visse forventninger, ikke mindst i den lokale offentlighed, som er de primære købere og læsere, og dem kommer udgiverne ikke uden om at honorere, men stadig skulle der være

meget vide rammer for at eksperimentere med og udvikle genren. Der vil være et par sikre veje frem til fornyelse af genren. Den ene er at prioritere stof-fet langt kraftigere, at komme væk fra den altfav-nende byhistorie, hvor alt næsten er lige vigtigt og skal opregnes. En anden at få gang i de større anlagte monografiske undersøgelser i enkelte by-samfund, så fremtidige fremstillinger ikke kun skal rumme forundersøgelserne i sig selv - det er stadig oftest tilfældet. Den tredje er at få sammenlignende byhistoriske undersøgelser i gang. I sidste ende vil kun større undersøgelser med andre og gerne kriti-ske problemstillinger, kunne give nye dimensioner til de byhistorier, der engang skal afløse dem, der i de senere år er kommet fra trykpressen."

Denne vurdering skal jeg kun her selv følge op på i begrænset omfang med hensyn til det tilbage-skuende, men det er dog nødvendigt at sige nogle få uddybende ord om de nyeste byhistorier, før jeg går over til mit egentlige ærinde i dag, - det nu- og fremtidsrettede: temaer og prioriteringer i moderne byhistorie. Her vil jeg gøre opmærksom på forskellen ny og moderne. En *ny* byhistorie er ikke nødvendigvis *moderne*, eller tidssvarende. Historikerne kan hænge så meget i traditioner eller afhængigheden af forventningerne til byhistorien som genre, at en ny bog om en lokalitets historie kun er ny af navn.²

Status nu. Karakteren af de nyeste byhistorier

Arbejdsvilkår: som regel er udgangspunktet det kommunale regi, det lokale byarkiv og de der an-satte arkivarer, oftest suppleret med indkaldte hi-storikere udefra, det er en i reglen stærkt bunden opgave mht. tid, sidetal og penge, og målet en sam-let fremstilling fra byens grundlæggelse til i dag, der er læselig for borgerne. Ikke sjældent er anled-ningen et jubilæum.³

Materialegrundlag: De forhåndenværende samling-er og en spredt, begrænset eller manglende forud-gående forskning. Til gengæld vil der i adskillige tilfælde være en omfattende litteratur. Den vil blot have kildekarakter og ikke modsvare en moderne byhistories krav. Er der en byhistorie i forvejen, vil den være svagest for det 20. århundredes vedkom-mende - eller helt mangle afsnit derom. Især tiden

efter 1945 er et stedbarn i forskningen.

Det er vanskelige arbejdsvilkår, når den samlede fremstilling skal skrives over nogle få år med en begrænset tid til rådighed. Det kan ikke overraske, at de fleste nye fremstillinger ikke er tilstrækkeligt forskningsbaserede, men har karakter af stikprøveundersøgelser, foreløbige antagelser, og oftest er mere refererende end analyserende. Fodnoter med henvisninger giver dem naturligvis ikke en videnskabelig basis - det ser lokalpolitikkerne gerne, at de har - når man ved, hvor spinkelt eller tilfældigt et materiale, der mest må bygges på. Eksempel: *Eshjergs historie* bind 3 og *Århus bys historie* bind 4. Dem kender jeg mest indgående, også det til grundlæggende materiale, men jeg kunne også have valgt Odense, Ålborg eller Vejle, selv om de hører til i den mest seriøse ende.

En del fremstillinger er fuldstændig konfliktløse, vi får stilstandsbeskrivelser, som var det en rapport fra Socialforskningsinstituttet, når det gælder de sociale forhold og behandlingen af "Byens styre" kan også være sådan, at læseren får det indtryk, at der ingen interesseudsættninger og magtkampe har udspillet sig, og at det alt sammen er foregået i byrådet alene. At interesseorganisationer og erhvervsliv ikke har spillet med ved f.eks. de vigtige beslutninger om den generelle byplanlægning, lokalplaner etc. Ikke sjældent er den ny byhistorie overvejende stilstandsbeskrivelser og i værste fald vakuum-historie, d.v.s. byen gennemgående behandles i et tomrum. Måske opdager læseren ikke engang, at det er et samfund i dynamik, og at byplanlægningen siden 1945 er blevet et af de mest centrale instrumenter, hvis ikke det mest centrale instrument til fordeling af goderne i lokalsamfundet. Byplanlægningen griber som aldrig før ind i den enkeltes liv i hjemmet, på arbejdet, i fritiden. Men også dette væsentlige område, hvor så store ressourcer er involveret, behandles i reglen refererende i stedet for problematiserende. Det er ellers et område, hvor magten i byen bliver stillet til skue. Sat på spidsen.

De allerfleste nye byhistoriske fremstillinger er stadig fremstillinger udarbejdet på langs af det givne materiale. På ny spiller tiden, der har kunnet bruges, naturligvis ind. Det er lettere og hurtigere med

den fremgangsmåde, uden at jeg dermed skal påstå at opgaven derfor er let. *Tværgående* tematiseringer og problemstillinger kræver anderledes tid og overblik. Den generation af moderne byhistorier, hvor der konsekvent bliver arbejdet tværgående, venter vi på.

Sammenlignet med udlandet er den byhistoriske forskning i Danmark bagud, ikke mindst når det gælder perioden efter 1945. Se på England, Tyskland, Finland eller Sverige. Og byhistoriske fremstillinger bliver sjældent bedre end den forskning, de bygger på. Byhistorie er ikke prioriteret på universiteterne i Danmark, selv om der nu er en enkelt stilling i byhistorie ved Århus Universitet. Beskæftigelsen har ikke hidtil været meriterende, og på arkiverne er det vist undtagelsen, hvis arkivarerne har permanent forskningstid.

Hvad er hidtil prioriteret? Hvad har været de vigtigste temaer?

I en artikel fra 1993 har arkivar Ole Degn undersøgt den enmæssige prioritering i 18 samlede byhistoriske fremstillinger udkommet mellem 1967 og 1992. Resultatet er gengivet i vedstående tabel.

Emne	Antal værker med emnet	Laveste/højeste procentandel
Topografi	18	2/3
Befolkning	12	1/11
Erhvervsliv	18	6/63
Sociale og økon. forhold	17	2/54
Administration	17	1/23
Embedsmænd	9	1/22
Politik	13	1/19
Sundhedsforhold	7	2/6
Trafik	7	3/11
Begivenheder	15	1/16
Kultur	15	1/21
Institutioner	14	2/13
Personalhistorie	3	4/17
Andet	6	4/20

Indhold i 18 udvalgte byhistorier 1967-92⁴

Ved læsningen skal tages højde for, at den kronologiske bredde spænder fra vikingetid til 1992, og at f. eks. "topografi" i de fleste tilfælde ikke er identisk med byplanmæssige overvejelser, at "embedsmænd" ikke er det samme som en udtalt interesse for det bureaukrati, der har forvaltet byens interesser. Emnerne er i sig selv til en vis grad antikverede, det kommer an på hvad der nu bliver lagt i dem. En prioritering af den lokale politik har der f. eks. ikke været tale om, hvad enten der tages det lange eller korte kronologiske perspektiv.

Ole Degn foreslår i artiklens byhistoriens temaer som:

1. det fysiske rum og befolkningen
2. erhvervslivet og fritiden, som er befolkningens aktiviteter i det fysiske rum og
3. de økonomiske og sociale forhold, som fremstår af aktiviteterne i erhvervslivet og fritiden, dels i form af strukturer, dels i form af bevægelse.

Det er et godt bud på at få lavet en anderledes og mindre forudsigelig byhistorie, men den er naturligvis heller ikke uden problemer. Nogle af disse problemer vil jeg komme ind på med udgangspunkt i Århus bys historie bind 4 om tiden efter 1945, der udkom i 1995. Her er i forlængelse af Ole Degns forslag lavet en radikal anderledes overordnet tematisering eller struktur af hele byhistorien:

Århus bys histories fire temaer (bind 4: Tiden efter 1945):

1. Byens rum
2. Byens mennesker: Befolkning. Levevilkår.
3. Byens liv: På arbejde. I fritiden. Under uddannelse. Uden for loven.
4. Byens styre (fra købstad til storkommune - opfattet som byrådspolitik)

Her vil jeg fokusere på fordelene først. For det første får byens rum den centrale placering, den bør have i en moderne byhistorie, der dækker tiden efter 1945. Magtspillet om, hvordan byens rum skal være, de valgte planstrategier, konsekvenser for borgerne m.v. kommer i centrum. En del af dagligdagen, der berører alle uanset social status og bopæl, fordelingen af goderne i lokalsamfundet kommer i centrum, byhistorien bliver politiseret, som den nære virkelighed for borgerne er. Den sætter fokus på aktørerne og bysamfundets modstridende eller krydsende interesser.

For det andet burde tematiseringen give anderledes muligheder for at foretage sammenligninger med andre byers udvikling. Jeg skriver udtrykkeligt *burde*. Det afhænger helt af realiseringen af arbejdet inden for de enkelte temaer. Problemerne er imidlertid også lette at få øje på, når man betragter det konkrete resultat i Århus-historien bind 4: at den nye strukturering af stoffet adskiller for meget af det, der hænger sammen for den enkelte. Magten i byen får man ingen fornemmelse af. Byplanlægning er i princippet adskilt fra erhvervsliv, fritid og bystyre. Med andre ord: nogle sammenhænge på tværs af den valgte struktur risikerer at ryge, det kræver visse gentagelser at undgå det, bystyret kan f. eks. komme til at fremstå isoleret fra erhvervsliv og interessegrupper, byplanlægning blev adskilt fra byens styre og behandlet under byens rum. Denne struktur har heller ikke levnet plads til en overordnet periodisering eller indkredsning af særlige tidsperioder (eksempelvis er der i bind 3 intet selvstændigt afsnit om besættelsestiden 1940-45 – redaktør Ib Gejls bevidste og modige valg).

Valgte afgrænsninger: Der er helt formelt gået ud fra de for Århus gældende bygrænser til enhver tid, og inddragelsen af nye dele af tilgrænsende kommuner og sogne er sket i takt med, at dette er blevet aktuelt. Der har ikke været nogen drøftelse af, hvor langt Århus' interesser erhvervsmæssigt, trafikalt og rekreativt strækker sig, men de rager klart langt ud over kommunegrænsen.

Periodisering: Som nævnt har den valgte struktur overordnet opgivet den kronologiske streng som rød tråd. Det indebærer at f.eks. byplanarbejdet og byens generelle befolkningsudvikling og trafikvækst ikke nødvendigvis har en periodisering til fælles – fordelene er, at det har den heller ikke nødvendigvis i virkeligheden. Ulempen er, at læseren lettere taber overblikket. Der er for Århus efter 1945 ikke interne årstal som fælles markører i de fire hoveddele eller underdelene. En undtagelse kunne være kommunalreformen 1970, som berører et flertal af samfundsområder. Til gengæld er 1945 for mig at se et ret tilfældigt valgt år ud fra mange synsvinkler bortset fra, at trafikken kommer i gang igen. Med hensyn til f.eks. byggeri og planlægning er det ikke et vendepunkt.

Anvendt teori og metode: I og med at der var tale om en bred fremstilling, kunne der ikke være tale om at diskutere teori- og metodeanvendelse, eller at anvende en teoridannelse, der på nogen måde krævede særlige forudsætninger hos læseren. Det kunne have været ønskeligt f.eks. at udnytte beslutningsprocessteori ved en analyse af realiseringen af fordelingen af goderne i Århus, men så dybtgående et arbejde var der slet ikke levnet tid til. Men selvfølgelig er der blevet brugt, hvad der ligger af materiale allerede, diverse statistikker, tællinger af enhver art osv., mens interviews med nøglepersoner som stadsarkitekt, stadsingeniør, pressionsgrupper, lokalpolitikere m.v. af ressourcemæssige årsager måtte udelades, en dybtgående anvendelse af de kommunale arkiver, foreningsarkiver m.m. ligeledes. Det er symptomatisk for det stade, ny dansk byhistorisk "forskning" står på.

Temaer og prioriteringer i moderne byhistorie

Hertil et spørgsmål: Hvorfor tematisere og prioritere i højere grad end hidtil? Svaret: Det er utopi at foregøgle sig, at de Danmarkshistoriske fremstillinger har "alt" med. Det kan kun blive det, der til enhver tid forekommer som det mest vigtige og interessante. Samlede fremstillinger er langt mere tidsbundne end stærkt afgrænsede, hvis ikke perspektivløse, specialundersøgelser. Fordi en by i geografisk udstrækning er langt mere begrænset end det ganske land, er det ikke det samme som, at dens historie er lettere at sammenfatte i en fremstilling, hvor "alt" er med. Alt kommer aldrig med, og er heller aldrig kommet med i nogen byhistorie, ny,

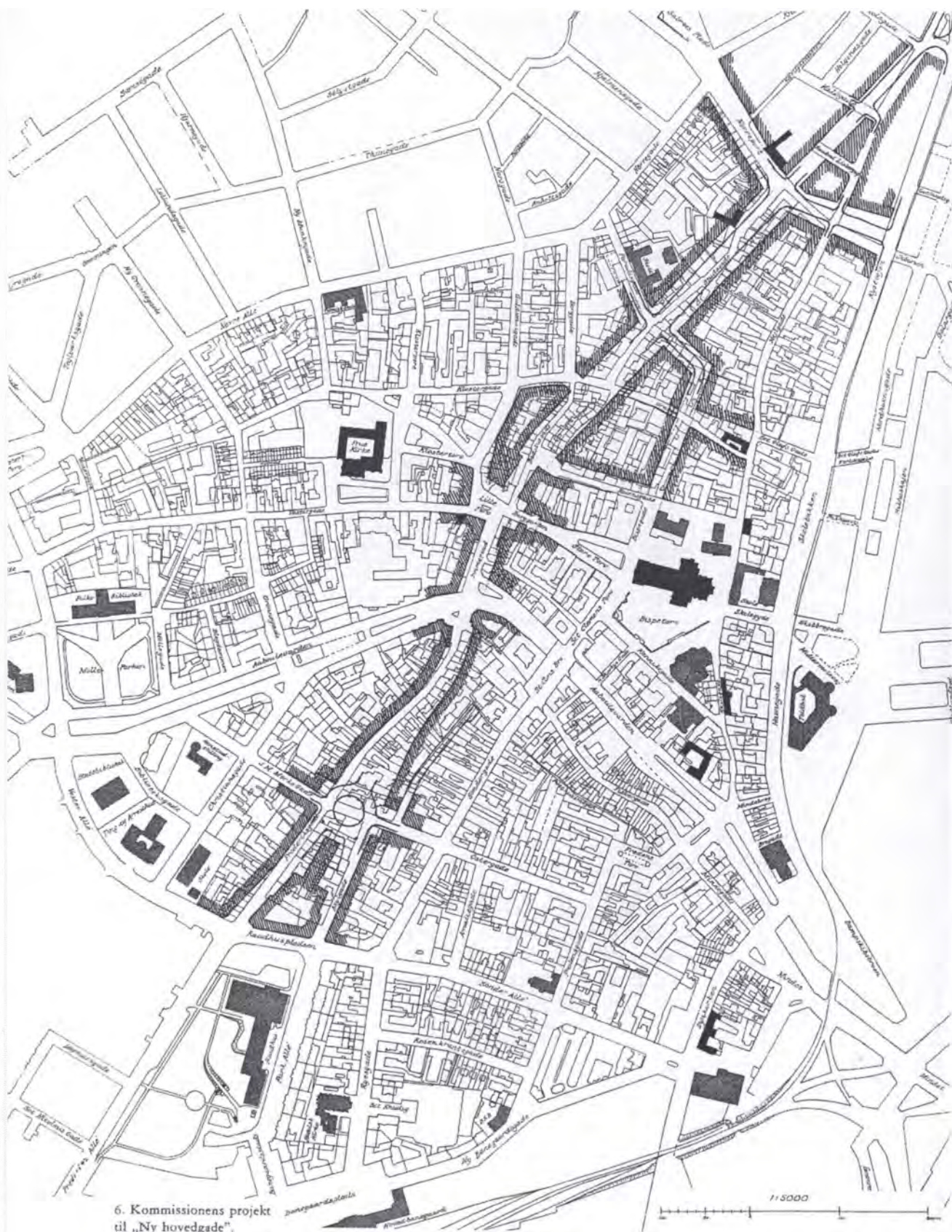
gammel eller moderne. Nogle historikere har imidlertid villet bilde sig selv og deres læsere ind, at de fik det "hele" med, når de opregnede og gennemgik alle byens hæderkronede institutioners historie, begyndende med kirkerne, biograferede præster, alle borgmestre og rådmænd, kendte og agtede borgere, skoleholdere, opregnede skatter og afgifter osv. osv. Det er den antikvariske tradition fra 1700-tallet, der her lurer og ikke ganske har udspillet sin rolle. Fordi en by rummer et hav af institutioner og foreninger, har de ikke krav på præsentation alle sammen. Der skal findes en anden vinkel end deres blotte eksistens, og en kasse som "fritid" er yndet til at putte en omtale af de fleste foreninger i. Spørgsmålet er, om det er godt nok?

Det moderne komplekse bysamfund kan slet ikke indskrives i noget, der ligner traditionen fra den tid, da alle byer - undtagen København - havde mindre end 4.000 indbyggere, de fleste betydeligt mindre. Ikke desto mindre glimrer også de nyeste byhistorie ved ikke at tage samfundsvidenskabelige metoder og problemstillinger i brug - de etnologiske heller ikke at forglemme. Det burde være svært tiltrængt, hvis man skal håndtere det 20. århundredes historie for udviklede bysamfund på 50.000, 100.000 eller 200.000 indbyggere. Så som sammenhænge mellem befolkningssammensætning og vælgeradfærd i forskellige bydele og kvarterer er en indlysende del af moderne byhistorie. Tillige velegnet til komparation med andre byer.

Jeg kan have en formodning om, at når der i byhistorierne ikke er blevet prioriteret mere blandt

Et karakteristisk eksempel på radikalt ændret værdigrundlag i byplanlægningen er det såkaldt Ny-Hovedgadeprojekt i Århus, der blev vedtaget af byrådet 1954 af trafikale og erhvervsmæssige hensyn. Det indebar nedrivning af en stor ældre boligmasse (155 ejendomme) med krogede gader. Kvarteret blev erklæret "uskønt" og ikke bevaringsværdigt, selv om den nedsatte kommission påpegede, at det var det middelalderlige gadenet, man delvis fjernede. Byhistorikeren står i dag med det problem, at planlæggerne ikke gjorde rede for deres æstetiske idealer. Af en række grunde nåede planen ikke at blive realiseret, før udviklingen løb fra den. Resultatet er blevet, at 1950'ernes "uskønne kvarter" og utidssvarende gadenet overlevede, og fra 1980'erne og især 1990'erne er blevet et højt værdsat byområde med cafeer, butikker og beboelse.

Kort over Ny-Hovedgade-projektets forløb markeret oven i den eksisterende boligmasse (Ny hovedgade i Århus. Udarbejdet af Frederiksgade-kommissionen 1953, 1954, s. 18)



emner og temaer, end tilfældet er, så skyldes det, at der ikke foreligger den forskning, der skal til for at prioritere. Prioriteringer foretages lettest og i hvert fald mest kvalificeret, når der er et vist vidensniveau at gå ud fra. Det 20. århundredes danske byhistorie er i adskillige tilfælde helt jomfruelig, når historikerne begynder arbejdet, der er ingen eller sparsom foreliggende forskning, og de kan alene kaste et blik på andre byhistorier, hvor situationen en postgang før har været den samme. Et fundamentalt krav til den moderne byhistorie er, at der bliver anslået overordnede temaer, som giver problemstillinger og kræver svar. Problemstillinger giver styring og prioritering af stoffet, valg og fravalg, og svarene vil ikke kunne gives uden at sammenligne med andre byer.

Jeg vil give nogle eksempler på sådanne temaer:

1. Byen i samspil, modspil, konkurrence med omverdenen.

Hvad er det for en by? Befolkningstal. Vækstby, gennemsnitsby eller stagnationsby? Hvorfor det ene eller det andet? Sammenligningen med andre byer indgår som et naturligt og nødvendigt led.

Hvad er det for en omverden: Regering, amt, andre byer, eksterne kapitalinteresser i lokalt erhvervsliv, trykte og elektroniske medier på lokale eller udenbys hænder? Hvilke interesser og interesse modsætninger er på spil? Det er vigtigt at få byen placeret på det overordnede plan, før man overskrider bygrænsen *udefra*. Foregrib og imødegå lokalpatriotisme, gør byen interessant for andre end dem, der har kendt købmand Svendsen siden 1962. - Men selvfølgelig skal der et farvebillede med af den siddende borgmester, for at få udgivelsen finansieret. Forholdet til omverdenen må også være en rød tråd, når byens indre forhold behandles. I forlængelse heraf ligger et andet væsentligt overordnet tema:

2. Byens dynamik/mangel på samme.

Hvem, hvad, hvor, hvornår er der dynamik. Hvorfor eller hvorfor ikke. Udstik af hovedlinierne for byens bevægelse, fremdrift i det 20. århundrede. Hvor ligger dynamikken: Geografiske forudsætninger, transportsystem, erhvervslivet (hvilke sektorer), uddannelsesmuligheder, sociale vilkår, fremtidsudsigter i byen, tilflytteres forventninger, boliger,

kulturtilbud? Hvordan har byens indre dynamik været: Forskellige sektorer i forhold til hinanden, det offentlige overfor det private, kvarterer, bydele og forstæder i forhold til hinanden? På ny skal det analyseres og fremstilles i forhold til andre byer og omverdenen i det hele taget. Her er det en pointe, at byens dynamik ikke skal indskrives i Danmarkshistorien på den måde, det oftest er set: Hvad der gjaldt for Danmark generelt, gælder også i denne by. Var der krise i 1930'erne generelt, var der også krise her, og så arbejdes der unuanceret ud fra krisen, som var den et fastslået fænomen. I stedet skal der tages konkret udgangspunkt i byen, dens kvarterer og forskellige erhvervsgrupper osv. Hvor var der krise og hvordan - og hvor slet ikke? Byhistorien skal være et korrektiv og en nuancering i forhold til Danmarkshistorien, ikke et uselvstændigt vedhæng til den.

3. Magten i byen

Det er allerede berørt ovenfor, men jeg vil uddybe det her. "Byens styre", som det så neutralt hedder i bl.a. den nye *Århus bys historie*, er et tema, der bestemt ikke er forsømt, men behandlingen er ikke ganske tidssvarende. Byens politik, samspillet og konflikterne mellem politikere, byplanlæggere, erhvervsfolk og interesseorganisationer er et sørge ligt forsømt kapitel af byhistorien. Hertil kommer spillet i forhold til og over for vælgerne. I de fleste byhistorier behandles valgene som en konstatering af resultatet, i stedet for at analysere det, kortlægge byen, befolkningen og dens kvarterer ud fra det. Sammenspistheden mellem partier og erhvervsliv er ikke et tema, der fylder meget, og tilblivelsen af afgørende byplaner bliver sjældent set på baggrund af bagvedliggende interesser, i lokalpolitikken synes politikere, embedsmænd og forretningsfolk pænt at blive taget på ordet. Der mangler konflikt-afdækning i lokalpolitikken. Det lokale magtspil skal frem som overordnet tema.

4. Byens muligheder.

Byens tvang. Hvilke vilkår og hvilke tilbud giver byen Byen som udgangspunkt for menneskelig udfoldelse, set i livsforløbsperspektivet, barn, ung, voksen, ældre, pensionist, set i dagliglivsperspektivet, transport til og fra arbejde, daginstitutioner, indkøb, arbejde, bolig set i det mentale og kropslige perspektiv: miljø, sundhed, sygdom, rekreation,



Foto fra Lille Torv ind over Volden med det krumme gadeforløb og en del af den "uskønne" boligmasse (Ny hovedgade i Århus. Udarbejdet af Frederiksgade-kommissionen 1953, 1954, s. 15).

kulturforbrug, kreativitet. Byens tvang: bilisme, forurening, støj, kriminalitet og frygt. Værre eller bedre end andre byer?

Byhistorie for hvem?

Vi kommer aldrig uden om, at byens egne borgere vil være de primært interesserede i en given byhistorie, men ved at tematisere anderledes, ved at anlægge sammenlignende synsvinkler vil byhistorien kunne gøres interessant for andre end dem, der har boet i byen gennem en menneskealder, og disse andre vil ikke kun være fagfolk. Den moderne byhistorie kan ikke først og fremmest lægges til rette ud fra, at der skal være genkendelse og genoplevelse for de lokale beboere. Der må godt være "kan du huske"-udbrud ved læsningen, men der skal også være AHA-"hænger det sådan sammen". Det vil kræve en mindre deskriptiv og mere analyserende fremstilling. Det vil være at give byhistorien en ny chance, chancen for at blive moderne.

Men hvis vi ikke griber den chance, hvad så?

Udlicitering af byhistorien? Et scenarium

Farums fhv. borgmester Peter Brixtofte har ført an i udliciteringen af kommunale funktioner i Danmark. Der er udliciteret bl.a. skoler, rensningsanlæg og

børneinstitutioner. Bygninger og anlæg bliver solgt for en årrække til private, og kommunen lejer sig ind i sine tidligere bygninger. Det giver umiddelbart penge i kassen, og værdierne vil komme tilbage til kommunen efter 20-30 år. Den private køber skal sørge for vedligeholdelse og renovering. Hvad med udlicitering af ikke alene byarkiverne, men også arbejdet med og salget af byhistorien? Hvordan vil det komme til at se ud? Jeg har leget med tanken og opstillet det følgende scenarium, bl.a. inspireret af nogle amerikanske byhistorier.⁵

1. Byarkivbygninger sælges til privat firma for 30 år. Kommunen lejer sig ind. Salgsindtægt går til fortsat arbejde med byhistorien. enten til personale eller udgivelse af værker.
2. Det private firma satser på byhistorie, der kan sælges. Arkivarene skal nå det hidtidige arbejde og producere tekst, der kan sælges, dels et julehefte, dels en byhistorie, der leveres gradvist over en årrække.
3. Indholdet i denne byhistorie kunne se sådan ud:
 1. Byens historie fra de tidligste tider til 2000 (1/3 af værket)
 - Bystyre. Kriminalitet og straf. Besættelsestiden. Byens velstand.
 - Landbrug og fiskeri.

m.m.

2. Ture i byen (1/3 af værket)

På havnen

Omkring bugten

Tre cykelture

osv.

3. En guide til at leve godt i byen

Dyrehospitaler. Antikviteter. Cykler. Babysittere.

Pejsebrænde.

Gartnerier. Mad. Frisører. Museer. Aviser.

Restauranter. Transport.

Sejlad. Sport. Swimming Pool. Kirker og synagoger. Klubber.

Der vil være talrige sponsorer, og køberne vil få en byhistorie til billige penge. Sponsorerne har afgørende sat præg på indholdet.

Skal vi nå dertil?

Konklusion: Fra ny til moderne byhistorie

Mål for den moderne byhistorie: Lokal sammenhængende og vedkommende samfundshistorie.

Med *sammenhængende* mener jeg væk fra de fritsvævende institutionsbeskrivelser og succes-historierne fra enkeltvirksomheder, sportens verden, byens styre som et rum for sig selv m.m.

Med *vedkommende* mener jeg, at der skal stilles spørgsmål af vigtighed for borgerne i byen. Hvis de er vigtige for borgerne, er de også vigtige for alle andre læsere, derunder faghistorikere. Byhistorien rummer i langt højere grad mulighederne for at indfri et sådant mål end Danmarkshistorierne. Man kan være uenig i de temaer og prioriteringer, jeg har foreslået i dag. Pointen er, at der overhovedet bliver prioriteret fremover og anslået overordnede temaer, herunder at den næste generation af byhistorier får et stærkt øget forskningsgrundlag at bygge på.

Noter

¹ Byhistorien - en genre i spændetrøje eller under faglig fornyelse? *Historie* 1999, s. 89-106.

² Nogle præsentationer af byhistorier fra de seneste 25 år er: Knud B. Christoffersen: Den store byhistorie. *Journalen* 1993:3, Henrik Fangel: Forskning i byhistorie. *Nye strømninger i dansk lokalhistorie*, 1981, s. 77-108, samme: Nogle byhistoriske fremstillinger. *Fortid og Nutid* 36, 1989, s. 100-112, samme: Forskning i byhistorie. *Fortid og Nutid* 1993, s. 300-302, Poul Porskær Poulsen: Den Store Byhistorie. *Den jyske historiker* 75-76, 1997, s. 84-93, Helge Gamrath: Nye bidrag til byhistorien, *Historie* 2000, s. 97-107, Helge Paludan: Norsk inspiration til dansk byhistorie? *Historie*

2001, s. 129-133. Det er karakteristisk, at *Historisk Tidsskrift* ikke har lagt sider til beskæftigelse med det byhistoriske arbejde.

³ Jørgen Thomsen m. fl.: Præsentation af nyere byhistorier, *Fortid og Nutid* 1989, s. 64-83, Jørgen Thomsen: Arbejdet med Odense bys historie, *Fynske Årbøger* 1992, s. 19-33, Ole Degn: Fra topografi og begivenheder til erhvervsliv og sociale forhold. Danske byhistorier 1967-1992, *Fortid og Nutid* 1993, s. 69f.

⁴ Degn 1993, s. 63.

⁵ Jason Epstein and Elisabeth Barlow: *East Hampton. A History and Guide*, New York 1985.

Danske byhistorier omhandlende tiden efter 1945

Billund:

Søren Byskov: Tro, håb & legetøj. Landsbyfolk og industrieventyr i Billund 1920-1980. 1997. 295 s.

Bogense

Hans Hansen og Hans Henrik Jacobsen: *Bogens historie*. Bd. 4: 1938-1988, 1988. 272 s.

Esbjerg

Verner Bruhn m. fl. (red.): *Esbjergs historie*. Bd. 3. Verner Bruhn og Poul Holm: Havneby og storkommune. 1910-1998. 328 s.

Frederikssund

Knud B. Christoffersen: *Købstaden Frederikssunds Historie 1801-1970*. Bd. 2: 1901-1970, 1993. 512 s.

Holbæk

Michael Hertz: Holbæk i hundred år c. 1880-1880, 1986. 365 s.

Kalundborg

Anders Bjørnvad m.fl.: *Kalundborgs historie*. Bd. 2: Tiden 1830-1980, 1987. 397 s.

Kolding

Knud Mosholm, Aksel Nellesmann og Knud Erik Reddersen: *Kolding i det tyvende århundrede indtil kommunesammenlægningen i 1970*. Bd. 1-3, 1978-82.

København

Torben Ejlersen: Kraftcenter og fristad. Sv. Cedergreen Bech, Erik Kjersgaard, Jan Danielsen (red.): *Københavns Historie* 6. Efter 1945, 1983. 324 s.

Helge Paludan m.fl.: *Københavnernes historie fra Absalon til Weidekamp*, 1988. 270 s.

Køge

Stefan Ott: Byens udvikling og planlægning. Helge Nielsen (red.): *Køge Bys historie 1288-1988*. Bd. 2: 1850-1988, 1988, s. 301-346.

Odense

Sten Nørskov Laursen m. fl.: *Storby og servicecenter. Odense 1945-1988*, 1988. (Odense bys historie). 508 s.

Roskilde

Eva Tønnesen: Roskilde 1917-70 – en by i vækst. Per Karlsson, Jørgen Vogelius og Eva Tønnesen: *Roskilde bys historie 1850-1970*, 1998, s. s 221-364.

Silkeborg

Keld Dalsgaard Larsen: Silkeborgs historie. Troels Andersen m. fl. (red.): *Silkeborg 1846-1996*, 1995, s. 9-178 (s. 112-178 om tiden efter 1941).

Skive

Niels Mortensen (red.): *Skives historie fra 1940-2003*, 2003. 512 s.

Thisted

Knud Holch Andersen, Orla Poulsen, Flemming Skipper: *Thisted købstads historie*. Bd. 2, 1998. 420 s. (tematisk om det 20. århundrede)

Vejle

Asbjørn Helligum (red.): *Vejles historie*. Bd. 2-4. 1996-1998.

2. Poul Brønfeld, Asbjørn Helligum, Poul Ulrich Jensen, Bente Elholm Munk, Poul Porskær Poulsen, Jens Topholm: *Moderne tider 1786-1970*. 319 s.

3. Henrik Becker-Christensen, Asbjørn Helligum, Chr. R. Jansen, Bente Elholm Munk, Poul Porskær Poulsen: *Vejles industri 1732-1996*. 398 s.

4. Asbjørn Helligum, Poul Ulrich Jensen, Poul Porskær Poulsen, Vigand Rasmussen: *Det nye Vejle 1970-2002*, 2002. 256 s.

Varde

Flemming Bechgaard Holm, Claus Friisberg, Anders Krogh: *Varde 1920-1990*. Bd. 2, 1992. 605 s. (s. 445-595 om tiden efter 1945)

Viborg

Henning Ringgaard Lauridsen og Lars Munkøe (red.): *Viborgs historie*. Bd. 3: 1940-1997, 1997. 384 s. Af Henning Ringgaard Lauridsen, Henning Poulsen, Thomas Meedom-Bæch, Hans Chr. Johansen, Chr. Jansen, Henrik Fode, Niels Jørgen Pedersen.

Åbenrå

Henrik Becker-Christensen, Jørgen Witte: *Fra købstad til storkommune. Åbenrå bys historie* 4: 1945-70, 1985. 398 s.

Ålborg

Per Bo Christensen og Jens Topholm: *Aalborg under stilstand og fremgang fra 1814 til 1970*, 1990. (Ålborgs historie 5).

Henning Bender, Knud Knudsen, Erik Strange Petersen, Lars Tvede-Jensen: *Arbejderbevægelsen i Aalborg 1870-1970*, 1998. 541 s. (Aalborgs Historie 6).

Århus

Lars Stigel: Grænserne sprænges. Århus 1950-1997. Helge Paludan m.fl.: *Århus Bys Historie fra vikingetid til nutid*. 3. udg. 1998, s. 292-370.

Ib Gejl (red.): *Århus. Byens historie*. Bd. 4. John T. Lauridsen, Henrik Vedel-Smith, Erik Korr Johansen, Ib Gejl, Jørgen Fink, Maibritt Bager, Henrik Fode: 1945-1995. 353 s.

Mine tidligere bidrag til diskussionen af dansk byhistorisk forskning: (Enkeltanmeldelser er ikke medtaget)

John T. Lauridsen: Standssamfundet 1540-1850, i Helge Paludan m.fl.: *Århus bys historie fra vikingetid til nutid*, Århus 1984, s. 79-147. Ill. 2. opl. 1985. 2. udg. 1990. 2. opl. 1992. 3. opl. 1994. 3. udg. 1998. s. 75-140.

John T. Lauridsen: Mod de rette borgerdyder. København 1600-1807, i Helge Paludan m.fl.: *Københavnernes historie. Fra Absalon til Weidekamp*. Kbh. 1987, s. 59-106. Ill. Lydbog 1994.

John T. Lauridsen: Klatterup – Et arbejderkvarter i Esbjerg 1890-1990, 1992. 300 s.

John T. Lauridsen: Kvarterhistorie - fremtidens lokalhistorie, *Fortid og Nutid* 1993, s. 99-118.

John T. Lauridsen: Få historien med, i Program ... Som med storme gror ... Bevægelse/bevægelser i Esbjerg. 1994, s. 6-9. Ill.

John T. Lauridsen: Kommunearkiver og lokal/historisk forskning. Paper til Statens Arkivers seminar om kassation. April 1995.

John T. Lauridsen: Byens rum. Århus - Storårhus 1945-1995. Ib Gejl (red.): *Århus. Byens historie*, 4, 1945-1995, 1995, s. 9-63, 346-349. 2. udg. 1996.

John T. Lauridsen: "Kolonien" på kirkegrunden. *Mark og Montre* 1996, s. 67-74.

John T. Lauridsen: Forstadens udvikling og forandring i Danmark 1850-1990: Socialt - kulturelt – mentalt. Paper til Det nordiske Historikermøde, Tammerfors, 7.-12. august 1997. *Sektion 5. Förorten som social och kulturell miljö*. Koordinatorer: Lars Nilsson (Stockholm) och Marjatta Hietala (Tammerfors)

John T. Lauridsen: Byhistorien - en genre i spændetrøje eller under faglig fornyelse? *Historie* 1999, s. 89-106.

John T. Lauridsen: Vigtige temaer i det 20. århundredes byhistorie. Paper til Seminaret "Den moderne Bys Historie". Arrangør: Dansk Komité for Byhistorie. Århus Universitet 3. marts 2000.



John T. Lauridsen, f. 1951.

Mag. art. (historie) 1980, dr. phil. 1988, fra 1993 forskningschef ved Det Kongelige Bibliotek. Har bl.a. skrevet Marselis-konsortiet. En studie over forholdet mellem handelskapital og kongemagt i 1600-tallets Danmark, 1987 (disp.), Krig, købmænd og kongemagt, 1999, Dansk nazisme 1930-45 og derefter, 2002, Nazism and the radical right in Austria 1918-1934, 2006.¹

Tidens idealer og historiens spor - planlægningen af Lund efter 1945

Arkitekt, docent Bo Larsson, Lunds Universitet

Baggrund

Byplanlægning har eksisteret siden antikken og fik i Europa opsving i renæssance- og barok-årene og især efter industrialismens gennembrud i det 19. århundrede. Havebevægelsen omkring 1900 og funktionalismens gennembrud omkring 1930 blev starten på den moderne byplanlægning, som tager udgangspunkt i idéer og visioner om, hvordan dagliglivet i byen kan formes. Den moderne byplanlægning får sit egentlige gennembrud efter 2. Verdenskrig, og er i de skandinaviske lande tæt knyttet til udviklingen af velfærdssamfundet. Perioden efter 1945 præges dog af flere paradigmeskift og holdninger til planlægningens rolle, indhold og metode. Disse skift afspejles på alle niveauer fra det nationale til den enkelte by eller bebyggelse. Der er mange paralleller mellem de nordiske lande i denne henseende. Forneden vil planlægningen, udbygningen og omdannelsen af den skånske by Lund efter 1945 blive beskrevet. Lund har jo mange ligheder med danske byer, både i dens struktur, beliggenhed og omgivende landskab - og byen har jo også været dansk i 2/3 af sin eksistens hidtil.

Beskrivelsen af Lunds moderne byplanhistorie tager sit udgangspunkt i et forskningsprojekt, der er udført på Byplanafdelingen (Stadsbyggnad) på arkitektskolen i Lund, og som blev præsenteret i 2002-03 i 6 delrapporter. Projektet blev gennemført i samarbejde med professor Vibeke Dalgas, og undertegnede var hovedansvarlig. I projektet medvirkede også arkitekt Mårten Dunér og landskabsarkitekt Eva Kristensson. Oprindeligt var projektets initiativtager historieprofessor Birgitta Odén, som særlig ville få belyst, hvordan naturmiljøet og kulturmiljøet indbyrdes blev prioriteret i den statslige miljø- og planlægningspolitik og hvordan dette kom til udtryk i en konkret by, Lund. Dette spørgsmål blev også belyst i projektet. I praksis kom pro-

jektets fokus dog til en vis grad til at forskydes til byplanideologiens udvikling som sådan i Lund, set i en national kontekst. Herunder også bebyggelsens udformningsmæssige kvalitet og forhold til historiske spor.

Undersøgelsen omfatter helheden af fysiske planer for byens udvikling og fornyelse, byens konkrete udbygning og bykernens omdannelse, og relationen mellem disse. Der kunne tydeligt aflæses generelle ideologi- eller paradigmeskift, især omkring 1970 men også omkring 1950 samt omkring 1990. Der var tale om holdningsændringer indenfor alle de undersøgte felter, men ikke om direkte sammenhænge mellem udviklingen på de forskellige områder. Også på det nationale niveau var der samtidige ideologiske ændringer. Det gav derfor god mening ud fra praktiske grunde i store træk at arbejde med en strukturering af den historiske gennemgang på årtier.

Undersøgelsens opbygning

En byplanhistorisk undersøgelse på fire niveauer

Analysen er opdelt på fire niveauer:

- Den generelle udvikling inden for miljøpolitik og planlægning.
- De overordnede strukturplaner og byplanideologier.
- Byens udformning og den arkitekturideologiske udvikling.
- Planlægningens aktører og deres visioner.

Dette kommer til udtryk i opdelingen på seks delrapporter. De behandler henholdsvis:

Del I: Hovedtræk i den svenske miljø- og planlægningspolitik (Bo Larsson), suppleret med sammenfatninger af de øvrige delanalyse og af en samlet syntese.

Del II: Generalplaner og oversigtsplaner for Lunds udbygning (Bo Larsson).

Del III: Lunds konkrete udbygning i kulturlandskabet (Bo Larsson).

Del IV: Lunds indre by - planer, analyser og konkret fornyelse (Bo Larsson).

Del V: Fornyelsen af et ældre bykvarter og af en landsby, indlemmet i byen (Mårten Dunér).

Del VI: Den grønne planlægning (Eva Kristensson).

Undersøgelsens kilder er hovedsageligt betænkninger og love, debatbøger, artikler og oversigter; plandokumenter; den byggede virkelighed i byen, referater fra kommunalpolitiske diskussioner og interviews. Referater og interview har fortrinsvis været brugt i Mårten Dunérs og Eva Kristenssons delstudier.

Perioderne

Den historiske gennemgang er opdelt på fire delperioder, som kan karakteriseres ved følgende nøgleord:

- 1940'erne og 1950'erne: "Folkehjemmets" byplanlægning begynder. Arkitektoniske visioner med en "blød" funktionalisme.
- 1960'erne: Hurtigere vækst; rationalistisk planlægning; udviklingsoptimisme, store visioner og totalsaneringer.
- 1970'erne og 1980'erne: Langsommere vækst; ressourcebevidsthed; "restriktive" planer, forsigtighed, få visioner, bevaring. Ny planlovgivning 1987.
- Fra 1990'erne: Samlet syn på natur- og kulturmiljø; byudformning og bæredygtighed i fokus; nye visioner.

Miljø- og planlægningspolitik på det nationale niveau

Den svenske **naturmiljøpolitik** fokuserede i 1900-tallets begyndelse fortrinsvis på det unikke og storlåede (nationalparker m.v.), på nationale symboler og videnskabelige aspekter. Fra 1930'erne og især efter 1945 kom de sociale og rekreative interesser i højsædet - som en del af velfærds- og "folkehjems"-politikken. Det nære udflugtslandskab skulle sikres. Samtidig blev interessen forskudt fra det unikke til helhedsmiljøet. I slutningen af 1960'erne begyndte den fysiske landsplanlægning (den *fysiske riksplaneringen*), som udpegede "rigsinteresseområder" for naturmiljøet, kulturmiljøet og friluftslivet. Her blev videnskabelige og rekreative interesser, natur- og kulturinteresser, helhed og unikke dele samlet i en kortlægning over hele landet, parallelt med nationale infrastrukturinteresser af forskellig slags. I 1967 blev de nye statslige myndigheder *Naturvårdsverket* og *Planverket* etableret. I 1990'ernes diskussioner om bæredygtig udvikling blev landskabets kvaliteter og økologiske og "tekniske" sider af naturbeskyttelsen kob-

let sammen på en mere integreret måde, og større vægt blev lagt på skønhed og oplevelsesværdier. Fra 1960'erne til 1980'erne var naturmiljøet generelt højere prioriteret end kulturmiljøet, men i 1990'erne blev natur- og kulturlandskab mere set i én sammenhæng. "Kulturlandskabet" trådte frem som et centralt begreb.

Synet på byens grønne områder blev forskudt fra fokus på skønhed ved århundredets begyndelse til social betydning (rekreation/fritid) ved århundredets midte. I 1950'erne og 1960'erne fik de grønne arealer en ny bystrukturerende og "byplanteknisk" betydning i forhold til byens opdeling på enklaver og ubebyggede zoner langs store veje. I 1970'erne og 1980'erne blev de grønne arealers økologiske og klimatiske betydning fremhævet og i 1990'erne udvikles helhedsperspektivet på det grønne, herunder også æstetiske og kulturelle sider. Også de økonomiske sider er opprioriteret, f.eks. ved at grønne arealer udformes med henblik på lave omkostninger for vedligeholdelse eller sælges til bebyggelse.

Kulturmiljøpolitikken har paralleller til naturmiljøpolitikken. I 1900-tallets begyndelse koncentrerede statens interesser sig om monumenter, nationale og lokale symboler og videnskabelige aspekter, men der var også en fremvoksende hjemstavnsbevægelse, som ville holde mindet om det førindustrielle samfund ved lige. Imod dette fokuserede folkehjemspolitikken, funktionalismen og modernismen på fremtiden, og det ældre kulturmiljø og historiske strukturer blev mere eller mindre betragtet som en hindring for udviklingen. I efterkrigstiden kom også "det moderne" på mange måder til at erstatte den historiske arv som et nationalt symbol. De sociale interesser blev knyttet til det nye, medens det blev betragtet som reaktionært at beskytte det gamle. I denne ånd - og i kombinationen stærk offentlig økonomi / stærk kapitalkoncentration - blev store dele af de svenske bykerner revet ned i 1950'erne og især i 1960'erne og erstattet med "tidssvarende" bebyggelse og trafik anlæg. Ødelæggelserne var i mange bykerner på højde med de mest udbombede europæiske bykerner i 2. Verdenskrig. Denne udvikling affødte i 1960'erne en modreaktion. Flere og flere fik øjnene op for de ældre bymiljøers kvaliteter. Som tendens blev det nu "progressivt" at arbejde for bevaring.



Lund i 1945 (områder med bebyggelse indtegnet) og tilvækstområder indtil 2003. Mindre landsbyer er vist med navne.

Parallelt kom kulturmiljøpolitikken i højere grad til at fokusere på helhedsmiljøet, ikke kun på enkeltmonumenterne. Fra 1970'erne blev nedrivningspolitikken i de fleste byer efterhånden erstattet af en bevaringspolitik. I 1980'erne og 1990'erne fik beskyttelse af kulturhistoriske værdier generelt bedre kår dels gennem lovgivning, dels gennem planlægning i praksis. Helhedsmiljø, kulturarv, identitet -

og æstetiske værdier - blev nye konkurrenceparametre for byerne - selv i byer, hvor der ikke var ret meget tilbage af det gamle. I årene omkring 2000 er der igen tegn på en vis modreaktion, hvor ønsker om at fremme "vor egen tids arkitektur" kommer i modsætning til bevaringsinteresser.

Miljøpolitikken afspejles i den fysiske planlæg-

nings udvikling. I 1950'erne og 1960'erne var planerne domineret af funktionelle og tekniske aspekter. De var gennemsyret af udviklings-optimisme og visioner for, hvordan det gode samfund skulle bygges op. Spørgsmål omkring naturressourcer, økologi, kredsløb, landskabsbillede og kulturmiljø kom i anden række. Dette blev i det nærmeste omvendt i 1970'erne, hvor forsigtighed, miljøbeskyttelse og usikkerhed om fremtiden prægede planlægningen. Restriktioner mere end visioner prægede planerne. Ved den fysiske rigsplanlægnings gennemslag og kommunesammenlægningerne i 1970'erne blev hele landet reguleret af fysiske planer. (Regionplaner eksisterede kun enkelte steder.) Ved planlovreformen i 1987 (*Plan- och bygglagen*) blev praksis lovfæstet. Hver kommunen skulle have kommunedækkende oversigtsplaner, og inden for rammerne af denne kunne fordybede planer udarbejdes for enkelte byer og byområder. De store linier kunne fastlægges her. Samtidig blev lokalplanen (*detaljplanen*) mere og mere "frimærkeplaner" knyttet til enkelte byggesager og kun med begrænset gyldighedsperiode, hvis de ikke blev fulgt op af bebyggelse. På denne måde var der uklarhed om, hvordan de lidt større by- og bebyggelsesområders udformning egentlig skulle reguleres. Dette gav kommunerne et stort spillerum for at udvikle deres egen praksis, men også store mangler, dersom kommunerne ikke havde ressourcer eller interesse for bevidst at arbejde med byens fysiske kvaliteter. Med udgangspunkt i denne generelle kontekst skal udviklingen i Lund her belyses.

Udgangspunktet: Lund i 1945

I 1945 havde Lund ca 30.000 indbyggere. De middelalderlige byvolde kan (også i dag) tydeligt aflæses i den indre bys afgrænsning. Enkelte steder var der omkring århundredskiftet 1900 vokset tæt karrébebyggelse frem også uden for voldgaderne. Uden for middelalderbyen var der en ring af institutions- og parkarealer (hospitalsbygninger, universitetsbygninger, skolebygninger, Stadsparken, Botanisk have, kirkegårde m. v.) og af villaområder fra årene 1890-1940. Her er paralleller selv til København - i mindre målestok. Uden for denne ret sammenhængende by var der en forholdsvis bred zone med spredte småhusområder fra årene

1890-1940, institutioner (mentalsygehuse, skoler for blinde, døve og udviklingshæmmede), enkelte industrier (f.eks. teglværker), små landsbyer, landevejsbebyggelse, kolonihaver, gartnerier og åben landbrugsjord. Enkelte steder var der agerjord helt ind til bykernen. Denne spredte bebyggelse var et resultat af blandede ejendomsforhold uden for byens egentlige grænser. Historiske spor var tydeligt aflæselige i denne struktur. Når man i dag færdes ind imod byen kan man derfor se 100 år gammel bebyggelse allerede ude ved den nuværende bebyggelsesgrænse og nyere byområder langt tættere på bykernen. Et landskabeligt vigtigt træk ved Lund er, at byen ligger på en skråning fra Romeleåsens udløber i nordøst til åen Højeå i sydvest. Byen mangler ellers vandløb. Få svenske byer har større niveauforskelle end Lund - ca 85 m (inden for den nuværende by). Terrænet og det åbne landskab giver byen en karakteristisk silhuet set fra vest, syd og sydøst, men ikke set fra nord og nordøst. Nogle af indfaldsvejene peger direkte på domkirkens tårne.

Generalplaner og oversigtsplaner for byens udbygning

Generalplanen 1936-42

I 1920'erne og 1930'erne var der flere planer for udbygning af enkelte havebyområder. Den første samlede plan for byens udbygning var Generalplanen 1936-42. På grund af krigen kom denne fortrinsvis til at få betydning efter 1945 og i 1950'erne. Planen blev udarbejdet af bl.a. Sune Lindström fra Stockholm og den ungarnskfødte Fred Forbat, som var kommet til Sverige fra Berlin ved Hitlers magtovertagelse (han havde arbejdet sammen med Walter Gropius). Planen byggede på et omhyggeligt program for, hvordan forskellige typer af boliger skulle lokaliseres i forhold til arbejdspladser, skoler, butikcentre, sportsanlæg, parker, kolonihaver m.v. Enhver funktionel sektor i byen var beskrevet i principper, tekst og kort. Også lokal forsyning med fødevarer var taget med, ved gartnerier og kolonihaver. Planen viste også et forholdsvis stort net af nye bilveje, bl.a. den motorvej, der blev realiseret i 1954-55, og som kom til at afskære byens østligste del. Da planen blev udarbejdet, havde byen 28.000 indbyggere. Planen undervurderede kraftigt byens vækst. Perspektivet var 37.000-48.000 indbyggere



FÖRSLAG TILL GENERALPLAN FÖR LUND 1936-42

TECKENFÖRKLARING

SKALA 1:25000

	bebyggelse med offentlig service		bebyggelse med offentlig service
	bebyggelse med offentlig service		bebyggelse med offentlig service
	bebyggelse med offentlig service		bebyggelse med offentlig service
	bebyggelse med offentlig service		bebyggelse med offentlig service
	bebyggelse med offentlig service		bebyggelse med offentlig service



Generalplanen för Lund 1936-42

omkring 1980 - reelt havde byen på det tidspunkt ca. 60.000 indbyggere.

Generalplanen 1936-42 lå i frontlinien blandt svenske generalplaner. Ikke før i byggeloven 1947 blev generalplaner egentlig lovfæstet. Stockholms generalplan med tunnelbaner og "ABC-byer" (Arbejde, Bolig, Center) kom i 1950. Plankortene i Lunds generalplan var forholdsvis skematiske, uden direkte ledetråde til byens udformning, men der var alligevel tydelige visioner hos de involverede arkitekter, planlæggere og politikere. De samme arkitekter var i Lund og andre byer hyppigt med til at tegne de store linier og de enkelte bebyggelser og huse.

Generalplanen 1962

Byvæksten og bilismen udvikledes meget hurtigere end forventet i 1950'erne og universitetet ekspanderede stadig. I begyndelsen af 1960'erne blev der

besluttet, at Lund skulle få Sveriges tredje polytekniske læreanstalt (Lunds Tekniska Högskola). I 1960 havde udbygningen allerede sprængt den tidligere generalplans rammer. Efterhånden var der udarbejdet en lang række tillæg og ændringer til den gamle generalplan og mange specifikke spørgsmål var belyst i særlige undersøgelser. I 1962 blev mange dokumenter og nye planidéer samlet op i en ny generalplan, hvor arkitekten Ingeborg Hammarskjöld-Reiz havde en central rolle. I denne plan blev de første store samlede nye byområder, især mod nord og øst, udlagt. Stort set svarede planen til hvad der faktisk blev udbygget frem til midt i 1980'erne, selvom indbyggertallets udvikling nu var noget overvurderet. Trafikken var et centralt tema i planen. Systemet af ringgader byggede videre på den tidligere generalplan. Allerede i den gamle plan var der skitseret et gadegennembrud ("aflastningsgade") i bykernen. Planen fra 1962 så

gadegennembruddet som en del af en ny ringgade omkring den kommercielle bykerne, og viste to alternativer til gadens placering. Generalplanen 1962 blev aldrig præsenteret som en færdig bog, men kun som en samling af notater, som efterhånden skulle fornyes. Der mangler en samlet gennemgang af sektorer, principper og visioner, som i den tidligere plan, men der er i de forskellige notater mange tanker om byens udseende. Bl.a. blev byens silhuet og forhold til det omgivende landskab særlig belyst. Plankortet viser en tydelig grænse mellem by og land. Et grønt strøg langs Højeå skal være byens sydvestgrænse og byvæksten fortsætter ikke forbi bakketoppen i nordøst.

Generalplanen 1969

Den funktionalistiske byplanlægning og fremtidstro kulminerer i Lund i generalplanen 1969. Her er alle sektorer og byplanprincipper på ny samlet op i et gennemarbejdet dokument. Planen præsenteres som en samlet bog, som rent faktisk blev udarbejdet i løbet af ret få måneder. Planen opsamler tanker fra det løbende arbejde i *Generalplanekommittén*, som havde arbejdet fra 1963 under ledelse af generalplanarkitekt Bengt Jonsson. Et plankort viser en vision for Lunds udbygning indtil år 2000. Det samme grundkort bliver brugt til at vise alle sektorplaner. På denne måde opnås et konsistent billede af byens fremtid. Store nye udbygningsområder udlægges og for hvert område vises en hoveddisposition, som også antyder noget om det fremtidige byggede miljø. Planen er en parallel til danske planer som Køgebugtplanen og Gullestrupplanen (Herning). Planen bygger på en samlet idé og vision, som også udtrykker tidens rationalisme og forholdsvis skematiske bystrukturer. Planen overvurderer kraftig byvæksten og bilismens udvikling. Byen (selve byen, det var før kommunesammenlægningerne) forventes at vokse til 120.000 indbyggere i år 2000 (i virkeligheden blev tallet ca. 85.000). Man regnede med 550 biler pr. 1.000 indbyggere (det virkelige tal blev 355) og at næsten alle skulle køre samtidig. Man planlagde for dobbelt så mange køretøjer, som der faktisk kom. Dette afspejles i store vejplaner. Byen ville vokse forbi bakketoppen i nordøst, men ikke over åen i sydvest, som (heldigvis) var kommunegrænse. Der lægges dog stor vægt ved at beskytte det åbne landskab uden for bebyggelsesgrænsen. Derimod blev

ressourcespørgsmål og økologiske spørgsmål endnu ikke taget op.

Generalplanen blev fremlagt netop på et tidspunkt, hvor forudsætningerne var under stærk forandring. Miljødebatten var i fuld gang, planer på gadegennembrud og nedrivninger i bykernen var lige standset efter protester (se forned), der var voksende udlejningsproblemer i nybyggeriet og tilvæksten begyndte at gå langsommere. Når planen blev lagt frem, var tiden allerede ved at løbe fra den. Den repræsenterede en tidligere fase i udviklingen.

Generalplanen 1982

Da generalplanen fra 1969 blev fremlagt, var en mere nøje planlægning allerede i gang for nogle af udbygningsområderne. Stort set svarede disse til de områder, der blev udbygget i den næste 15-årsperiode. Selvom generalplanen var for stor, kunne dele af den bruges som grund for udbygningen. I 1970'erne blev der ellers ikke udarbejdet nye generalplaner. For den nye storkommune blev der udarbejdet flere planlægningsprogrammer, især med henblik på at spare på ressourcer, bevare landbrugsjord (et statsligt krav) og sikre "rigsinteresserne", men også på at styre investeringer. I 1982 kom den næste samlede generalplan for den egentlige by Lund. Et centralt tema i planen er at spare på ressourcer, medens der endnu ikke står ret meget om økologi eller bykvalitet. Kun enkelte, relativt små byvækstområder vises. De er alle koblet til eksisterende byområder, således at der ikke bliver brug for nye skoler og centre. Planen foreslår også en fortætning i den eksisterende by. Stort set svarer planen til, hvad der faktisk blev udbygget indtil år 2000, men befolkningsudviklingen blev på ny undervurderet. Planen regnede med 83.000 indbyggere i hele kommunen i 1990, hvor det faktiske tal kom til at blive 90.000 (hvoraf 75.000 boede i selve byen). Byvækstområderne er kun vist som felter på kortet og der siges meget lidt om byens udseende. Der mangler visioner og idéer om den gode by.

Oversigtsplanen 1990/92

Den kommunedækkende oversigtsplan (*översiktsplan*) i 1990 (vedtaget i 1992) var den første plan i henhold til den nye planlægningslov fra 1987. Størstedelen af plandokumentet sammenfatter "rigsinteresserne" uden for den egentlige by. De



Generalplanen for Lund 1969. Udbygningsområderne er skraverede.

økologiske spørgsmål har en central plads. Der er dog igen en offensiv tænkning m.h.t. byens udvikling. Byen ses i sin regionale sammenhæng og en ny idé er at knytte Lund sammen med nærliggende mindre byer ved et light-railsystem. Mellem Lund, Dalby og Södra Sandby foreslås en ny sporvejsbetjent by. Denne kommer dog i stærk konflikt med landskabsinteresser og udgår igen ved revisionen i 1992. Der vises en ny ring af bebyggelser omkring den eksisterende by og en særlig busgade, som senere kan omdannes til sporvej. Arealudlæggene til byvækst kommer flere steder stadig i konflikt med landskabsinteresser, men dette bliver ikke nærmere diskuteret. Planen udtrykker ingen retningslinier eller visioner for de nye byområders udformning

eller kvalitet. Udbygnings-rammerne svarer ret præcist til de følgende 10-15 års faktiske udbygning.

Oversigtsplanen 1998

En revideret oversigtsplan blev fremlagt og vedtaget i årene 1997-98. Publikationen ligner meget planen fra 1992, og især m.h.t. "rigsinteresser" og landskabet uden for byerne er planerne næsten ens. Der er dog sket en betydelig udvikling af planlægningen i de mellemliggende år. På en mere gennemarbejdet måde end tidligere gennemgås principper for det bæredygtige kredsløbssamfund. Agenda 21-principperne præger plandokumentet, og stor vægt lægges på helheden af natur- og kulturmiljøet. Der

bliver udtalt at kommunen som helhed indgår i et kulturhistorisk værdifuldt miljø, og at de kulturhistoriske værdier skal tages i betragtning i hele kommunen. Især bliver det åbne landskab tættest på bebyggelsen specielt markeret på plankortet. Disse områder er særlig truet af byens ekspansion. Behovet for smukke overgange mellem by og land, smukke indkørsler til byen samt visuelle kvaliteter og oplevelsesværdier nævnes, men illustreres ikke af konkrete forslag. Et særligt afsnit behandler byens identitet. Med hensyn til byvæksten på kortere sigt er planen forholdsvis beskeden, men der indtegnes relativt store områder for en vækst på 40 års sigt. Disse kommer faktisk i konflikt med landskabsinteresser, men problematikken bliver stadig ikke taget mere alvorligt. Man siger dog, at kommunen fortsat skal udvikles og fornys, men ikke mere end hvad den kan tåle på lang sigt. Planen afspejler også, at visioner om den gode by på ny bliver diskuteret, men dette bliver ikke nærmere konkretiseret.

"Värna och vinna staden" 2001

I plandokumentet "Värna och vinna staden" 2001 bliver flere kvalitative spørgsmål samlet op på en lidt mere konkret måde. Kulturmiljøet, arkitekturen og bybilledet behandles mere dybdegående, og der vises forslag til, hvordan indfaldsvejene kan gøres skønnere. Gennemgangen af de overordnede planer viser flere ideologiskift undervejs, og at der er koblinger mellem udviklingen på det lokale og det nationale niveau. I det næste afsnit vil byens konkrete udbygning i kulturlandskabet blive diskuteret. I 2003 havde kommunen 100.000 indbyggere, hvoraf ca 85.000 boede i selve byen Lund.

De nye byområder i Lund

Blød, regional funktionalisme og naboskabsenheder i 1940'erne og 1959'erne

Det første større samlede boligområde i henhold til generalplanen 1936-42 var *Borgmästaregården*. Dette blev påbegyndt allerede sidst i 1930'erne og var færdigudbygget i 1950'erne, med et tillæg i 1960'erne. Området har etagehuse, rækkehuse, parcelhuse bygget individuelt eller i gruppe, et lille torv med butikker, skole og børnehave. Der er et sammenhængende system af parker af forskellige

størrelser med legepladser og boldbaner. Området ligger i direkte tilknytning til en af indfaldsvejene til byen, Trollebergsvägen, og til kolonihaver og et industriområde. Generalplanens principper med naboskabsenheder er helt gennemført i praksis. Størstedelen af bebyggelsen er i røde eller gule mursten. De fleste bygningers arkitektur kan beskrives som en blød funktionalisme med regionalt skånsk præg - svarende til meget af det samtidige danske byggeri. De fleste huse ligger langs gaden, men der er også stokbebyggelse med gavlen vendt imod gaden. Ved skrå gadehjørner er der anlagt små grønne pladser. *Borgmästaregården* har sin egen tydelige identitet og er samtidig ved tilknytningen til Trollebergsvägen tydelig integreret i byens helhed med kontakt til naboområdet. I et andet område, *Kohjer*, blev ældre småhusbebyggelse suppleret med bebyggelse af lignende type som i *Borgmästaregården*, fortrinsvis i gule mursten. Der er et lille butikstorv og butikker i stueplan i etagehuse langs gaden. Her blev et næsten købstadslignende bymæssigt præg opnået. Området har en stærk egen identitet, beliggende på en bakke.

Andre boligbebyggelser er mindre og integrerede blandt ældre bebyggelse. I *Linnéstaden*, bl. a. tegnet af Hans Westman, er rækkehusprincippet udviklet til bebyggelse omkring gårde og med følsom tilpasning til et småbakket landskab. Gårdene og bygningsvolumerne er direkte inspireret af en tidligere bondegård, der lå på dette sted. Bondegårdens gamle vænetræ blev bevaret i en ny boligård. I et lille dalstrøg blev der anlagt en park, hvor bækken blev dæmmet op til en soppedam. I nærheden blev etagehuse, rækkehuse og villabebyggelse opført på en bakke ved *Lagerbrings väg*. Her er topografien bevidst udnyttet til at skabe et blødt bylandskab med parker og varierede byrum,

Området *Hospitalsgården* fra 1957-60, tegnet af Fritz Jaenecke og Sten Samuelsson knytter sig an til samtidens europæiske udvikling. Området har etagehuse i fire og ti etager, med 100% altanfacade på den ene langside og murstensfacader på de øvrige sider. Bebyggelsen, med flade tage er arkitektonisk en overgangsform mellem 1950'ernes regionale funktionalisme og 1960'ernes "internationale stil". Jaenecke og Samuelsson tegnede et højhus i lignende stil til byggeudstillingen Interbau



Byen Lund i oversigtsplanen 1998. Udbygningsområder er skraveret.

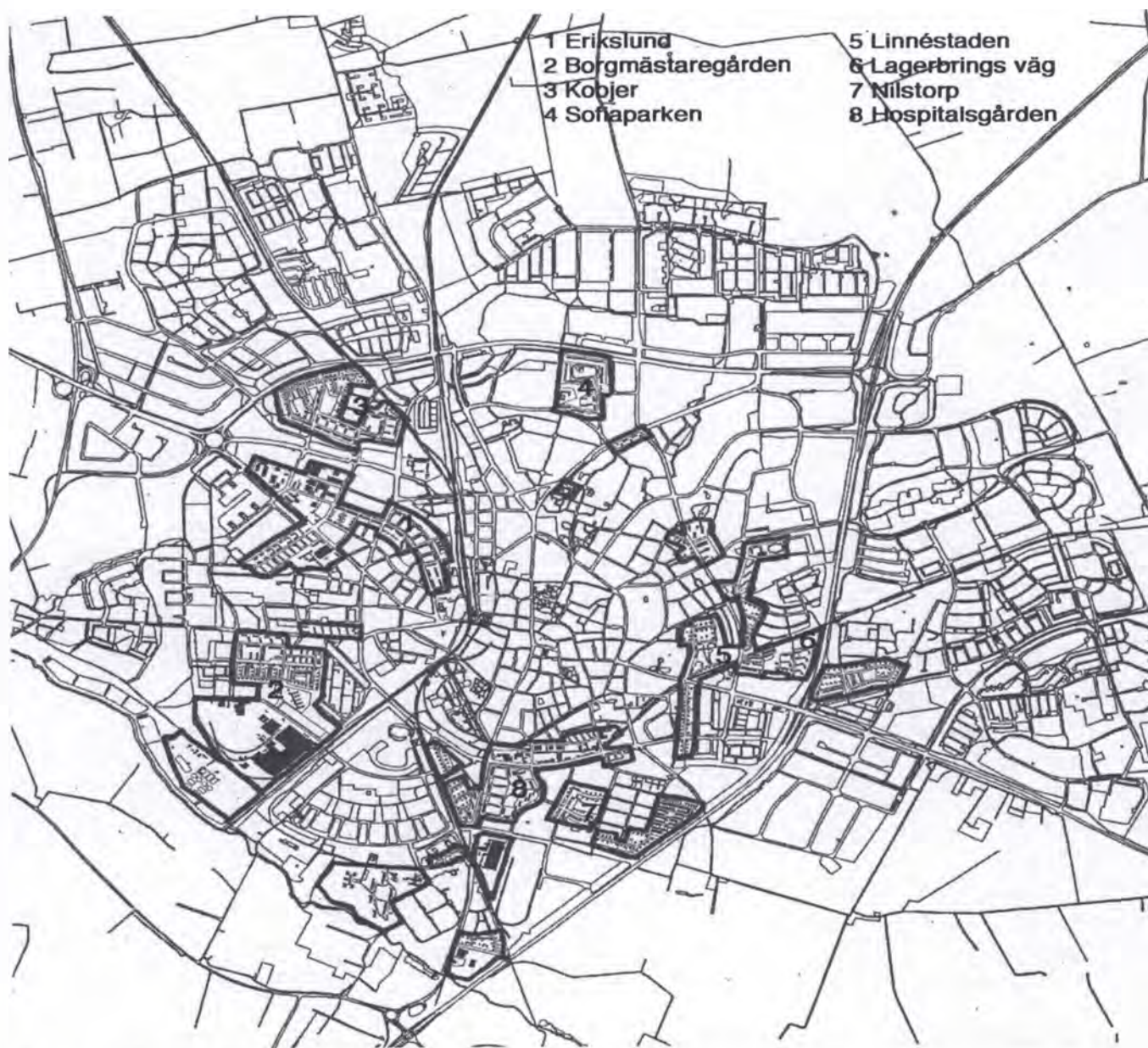
i 1957. Byplanmønsteret svarede til området *Baronbackarna* i Örebro, som blev opført samtidig. Husene ligger i et varierende mønster omkring en stor indre grønning. Området er omgivet af en ydre bilgade, og der er ingen interne gader. I hjørnet nærmest den centrale del af Lund anlagdes et butikstov, og over for dette kom en skole med bydelsbibliotek og sportsarealer.

1960'erne: Rationalistisk funktionalisme og "international stil"

Den hurtigere byvækst, det industrialiserede byggeris gennemslag og den voksende bilisme førte til, at 1960'ernes boligområder blev meget forskellige fra 1950'ernes, selvom de i grunden byggede på de

samme funktionalistiske principper. I begyndelsen af 1960'erne havde planerne stadig bløde former, f. eks. *Mårtens Fälad*, men fra midten af 1960'erne dominerer de lige linier og rette vinkler. *Mårtens Fälad* er et småhusområde med bebyggelse langs lokalgader, grupperet omkring et centralt parkområde. Området har skole, børnehave/vuggestue og et lille butikscenter.

Klostergården er et stort etagehusområde, opført i 1960-65 efter en strikt geometrisk plan som en cirkelsektor. Bebyggelsen er fortrinsvis udformet som halvåbne karréer med grønne gårde og kontakt med dels lokalgade, dels et centralt grønt strøg. Bebyggelsen har en forholdsvis kompakt



Udbygning i Lund 1945-60 (områder med bebyggelse indtegnet).



Lagerbrings väg - bebyggelse blødt tilpasset landskabet.



Hospitalsgården fra 1957-60 – samtidig med "Interbau" i Berlin.



Udbygning i Lund i 1960'erne (områder med bebyggelse indtegnet).



Kvarteret Skarpskytten, Norra Fälåden, fra 1966-69. Huse langs bilfri gader. Garager under gaderne.



Kvarteret Persikan, Nilstorp, fra 1967-69. Kubistisk tæt-lav-bebyggelse omkring små stræder og gårde.

karakter, samtidig som stor omsorg er lagt ved de grønne områder. Etagehusene har røde murstensfacader, altanfacader og flade tage. Området har et relativt stort center med kirke, butikker, skole og børnehavne/vuggestue. I nærheden blev der anlagt et idrætsområde med foldboldplaner og ishal. Bueformen giver området et karakteristisk bybillede med en stærk egen identitet. Planen tager dog ingen hensyn til det tidligere kulturlandskab. Gården Klostergården, som gav bydelen sit navn, blev helt udvisket, inkl. vegetation og gamle vejløb. Selvom gårdens historie gik til bage til 1600-tallet og havde koblinger til det middelalderlige Skt. Peters Kloster. *Klosters Fäläd*, også på Skt. Peters Klosters gamle marker, har en anderledes strikt, rationalistisk plan. Området bygges i midten af 1960'erne i retvinklet mønster med parallel stokbebyggelse eller vinkelhuse. Bygningerne har murstens- og betonfacader og flade tage. I studenterboligerne "*Vildanden*" var arkitekten Bengt Edman inspireret af engelsk brutalisme. Den strikte plan bliver opblødt af en omhyggelig udformning af de grønne arealer.

Norra Fäläden, udbygget fra midten af 1960'erne, med 10.000 boliger, er den største enkelte nye bydel, der nogensinde er udbygget i Lund, planlagt i 1962 af Fred Forbat og Stefan Romare. Området hørte utvivlsomt til frontlinien i 1960'ernes svenske byplanlægning. Det er opbygget som enklaver omkring et indre parkstrøg, hvor trafikforsyningen sker ad en ydre ringgade og en tværgående gade. Enklaverne er varierede med etagehuse, rækkehuse, villabebyggelse og studenterboliger. Villabebyggelsen ligger traditionelt langs gader, medens etagehusene ligger som stokke eller omkring gårde uden kontakt med gade. Enkelte etagehuse er dog grupperet omkring gadelignende bilfri strøg, hvor der er garage under. Skole- og centerområdet med kirke ligger i tilknytning til det centrale parkstrøg. Området har en rationalistisk, retvinklet struktur, og trafikplanen ligner det principdiagram for trafikseparering fra Chalmers Tekniska Högskola, som blev vedtaget som generelt retningsgivende for byplanlægning i Sverige nogle år senere. Trafiksystemet gav store fredede zoner, men førte også til store omveje for biltrafikken og til dels "bagsidearealer" langs de omgivende bilgader.

Det vinkelrette planmønster var faktisk en videreføring af tidligere markskel i området. En tanke med det øst-vestlige gennemgående grønne strøg var, at der herfra skulle være udsigt imod Øresund. I parkstrøgets vestlige ende var der imidlertid et stort affalds- og depotområde, som blev omdannet til en park med kunstige bakker, *S:t Hans backar*. Denne park blev et værdifuldt tilskud til byen med skibakker, amfiteater, store, bølgede græsarealer og udsigt over landskabet og Øresund, helt til København. Områdets arkitektur blev fortrinsvis modernistisk med flade tage og facader i beton, puds eller mursten. Det er tydeligt, at de nye bydele i generalplanen 1969 blev tegnet med inspiration fra *Norra Fäläden*.

I 1960'erne blev forskellige former for tæt-lav-byggeri udviklet. Arkitekturen blev udviklet fra traditionelle rækkehuse til atriumhuse/gårdhuse. Arkitekturen udvikledes fra regionalt inspireret modernisme til en mere "international" modernisme og modultænkning. Bebyggelsen blev grupperet omkring små gader og stræder, med eller uden biltrafik. Den tætte bebyggelse blev som regel suppleret med fælles grønne arealer. Eksempler på tæt-lavområder fra 1960'erne er *Oscarshem*, *Planetstaden* og *Persikevägen*. *Oscarshem* fra begyndelsen af 1960'erne er et af de første præfabrikerede områder med gårdhavehuse omkring små lokalgader. *Planetstaden* fra samme tid blev bygget efter Jørn Utzons tegninger lignende Fredensborgterrasserne og Kingoshusene, men mere "bymæssig". *Persikevägen* fra 1968 har hvide kubistiske huse langs bilfri stræder omkring en stor fælles grønning med legeplads. I alle tæt-lav-områderne blev der bevidst arbejdet med byrum og fællesarealer.

Opblødte byplanidealer, variation og tilbageblik 1970 - 1985

I årene omkring 1970 nåede boligbyggeriet i Sverige sin kulmination, og det industrielle byggeri var slået igennem. I Lund var *Norra Fäläden* fuldført og tre nye store boligområder lige påbegyndt eller under planlægning: *Östra Torn*, *Nöbbelöv* og *Linero*. De repræsenterer alle et opblødt byplanideal i forhold til 1960'ernes rette vinkler. Alle er opbygget efter grundidéen om enklaver omkring et grønt areal, men formerne er friere og tilpasset land-



Udbygning i Lund 1970-85 (områder med bebyggelse indtegnet).



Linero. Bebyggelse fra 1970-72 langs niveaufokoterne. Tværstrøgene giver udsigt imod landskabet.



Nöbbelöv. Byinspirerede stræder fra 1970'erne uden navne.

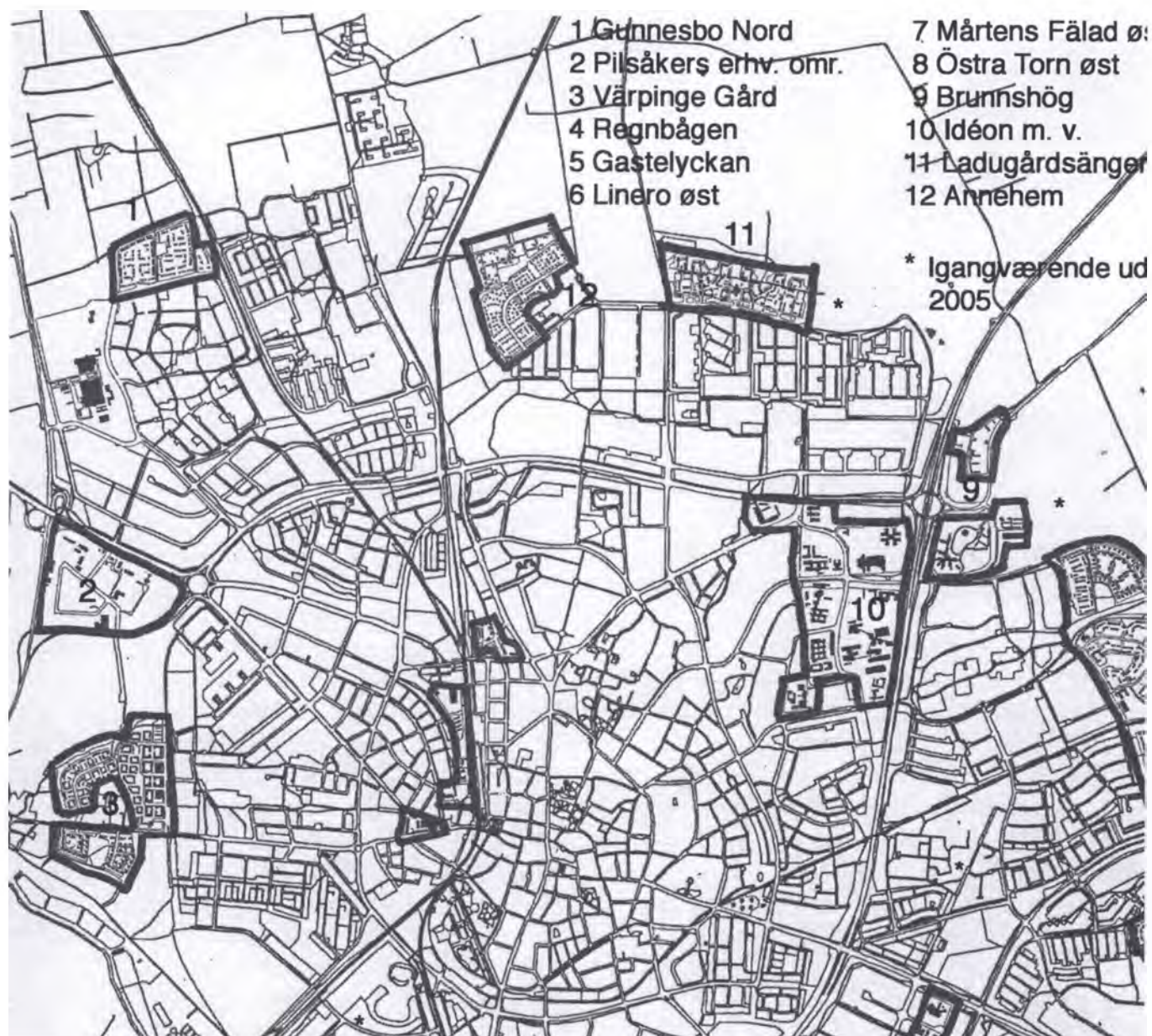
skabet. *Östra Torn* er opbygget omkring en gammel landsby med samme navn. Mellem landsbyen og de nye boligenklaver blev en ubebygget zone med marker og grønne arealer bevaret. I *Nöbbelev* blev den gamle landsby, med kirke, bevaret som en enklave i bydelens nordvestlige hjørne og en gammel bondegård længere imod syd blev bevaret og brugt til fælles formål. *Linero* blev udbygget i et bakket terræn, hvor især sydskråningen bevidst blev bebygget således at udsigten og sollyset kunne varetages. Kun *Nöbbelev* og *Linero* fik egentlige bydelscentre. *Nöbbelevs* bydelscentrum lå ret langt fra den gamle landsby. Man ønskede ikke at integrere nye centre i gamle landsbyer.

I begyndelsen af 1970'erne ramtes boligbyggeriet af krise. Udbuddet var stort og efterspørgslen vigen. Boligbyggeriets kvalitet og attraktionskraft fik voksende betydning for afsætningen. Selvom udformningen fik større betydning, svækkedes kommunens engagement i og styring af bebyggelsens udseende. Dette blev efterhånden mere og mere overladt til de enkelte bolig- eller byggeselskaber. Forskellige bebyggelsenklaver kan derfor være temmelig forskellige og mangle naturlig indbyrdes kobling. Der er også en udvikling af enklavernes udseende fra relativt rationalistisk og modernistisk byggeri i begyndelsen af 1970'erne til købstads- eller landsbyromantik 8-10 år senere. I *Nöbbelev* er enklaverne *Skålpundet* (arkitekt: Kjell Forshed) og *Hubertus* eksempler på dette. Begge er opbygget langs tætte stræder og i karrélignende strukturer. Parkeringen er samlet i udkanten og stræderne er bilfri - og navnløse - hvad der fører til orienteringsvanskeligheder. I *Östra Torn* blev der gjort forsøg med mange bebyggelsestyper. Bilerne er konsekvent holdt i enklavernes yderkanter. Der er mange steder tilstræbt variation ved forskydninger og uregelmæssigheder i byggelinierne. Et lavbudgetområde, kaldt *Djingis Khan* (efter et kendt studenter-"spex") blev uventet en succes. Husene er i træ og ligger samlet omkring 20 gårde. I 1980'erne blev de ombygget og udvidet til familieboliger med 16 omkring hver gård. Bebyggelsen præges af stærkt sammenhold. Hvert gårdsfællesskab har senere omdannet friarealet efter eget ønske. Der er også bygget et fælleshus med fest- og samlingslokaler for hele området. I byens vestlige del blev ældre gartnerier og små ejendomme efterhånden udstyk-

ket til bebyggelser. En af disse, *Papegojelyckan*, blev udbygget som tætte, bymæssige karréer i op til 7 etager. Her kom også et lokalcenter med ældreboliger. Området var dog svært tilgængeligt med bil, og butikkerne har i dag svært ved at overleve. Omkring 1980 kom udbygningen af næste store bydel, *Gunnesho*, i gang. I denne bydel kulminerer princippet med store enklaver, udformet af bygherrerne hver for sig. De kommunale gader er reduceret til et minimum, medens enklaverne stort set mangler offentlige gader. Trafikalt er hele bydelen opbygget omkring en enkelt, facadeløs vej, *Rudeboksvägen*, og et lille antal stikveje fra denne. Der er ingen rundfartsmulighed. Enklaverne er tæt og forholdsvis uregelmæssigt bebygget. Nogle af dem har interne, næsten købstadslignende gader, men de er ikke kommunale, og mangler egne navne. *Rudeboksvägen* har på trods af dens relativt begrænsede længde adressenumre på helt op til 920! Flere steder har huse ved siden af hinanden helt forskellig gadeadresse, afhængig af, hvor den tilknyttede parkeringsplads ligger. Selv med orienteringstavler er det svært at finde vej. De blinde veje kan føre til omveje på op til 7 km (!) for den bilkørende. Enklaverne er meget forskellige. Lokalt er der mange byrumskvaliteter. Ældrelandbebyggelse, træer og hegn er integreret i den nye bydel. Arkitekturen er delvis inspireret af ældre havebyer og købstæder, men der mærkes også en ny udvikling af en regional murstensmodernisme, der har slægtskab med 1950'ernes byggeri. *Gunnesho* fik i 1990'erne en lokaltogstation. Jernbanen er beliggende mellem *Gunnesho* og *Nöbbelev*, men begge områder vender ryggen imod banen. Stationen ligger langt fra de strøg, hvor man naturligt bevæger sig. *Nöbbelevs* bydelscenter ligger til den anden side, og *Gunnesho* mangler bydelscenter. I stedet for er et tilgrænsende industriområde mod syd udviklet til bilorienteret indkøbscenter - helt uden byarkitektoniske kvaliteter. Hvis lokaltogstationen havde været med i planlægningen fra begyndelsen, kunne der omkring banen have været anlagt et fælles bydelscenter for *Nöbbelev* og *Gunnesho*.

1985-2005: Byrenæssance, nymodernisme og forskellige rettede tendenser.

Omkring 1985 slog de første postmoderne tendenser igennem, med klassiske arkitekturelementer og dybere inspiration fra den traditionelle by. I slut-



Udbygning i Lund 1985-2002 (områder med bebyggelse indtegnet).



"Vänortskvarteren" i Östra Torn fra 1990erne, inspireret af skånske stationsbyer. Traditionelle gader.



Annehem, udbygget omkring 2000, set fra Sankt Hans bakker.

ningen af 1980'erne søgte man stadig at forene købstadslignende gade- og karréformer med bilfrie enklaver og et minimum af offentlige veje. Dette gælder de fleste af de bebyggelsestillæg, der blev koblet på *Norra Fäladen*, *Östra Torn*, *Mårtens Fälad*, *Linero* og *Klostergården*. Her er adresseangivelserne ofte uklare. I 1990'erne kom gaden i højere grad tilbage, som offentlig gade med huse og eget gadenavn. I *Värpinge* blev der opført en række bymæssige karréer langs traditionelle gader. Bydelen blev dog ikke tydeligt knyttet sammen med naboområderne, men fremstod som en ny isoleret enklave. Derfor var det svært at opnå urbane kvaliteter. *Vänortskvarteren* uden for *Östra Torn* blev udformet med inspiration fra en traditionel skånsk stationsby.

Omkring år 2000 blev småhusområdet *Annehem* nordvest for *Norra Fäladen* påbegyndt. Husene ligger tæt langs traditionelle småbygader, men også her mangler lokalgaderne navn, da de ikke er kommunalt ejede. Bygningerne er i træ med sadeltage. De har en småbyromantisk karakter, men de er mere beslægtet med bygninger i det nordlige Skånes skovdistrikt end med den ældre bebyggelse omkring Lund. Nabo-området udbygges med en helt anden, modernistisk stil. Generelt er der i årene omkring 2000 en stor arkitektonisk spændvidde. Nymodernismen, bl.a. med inspiration fra 1930'erne er slået igennem, men der er også gjort forsøg med mere avantgardistiske nye former og dekonstruktivisme. Samtidig er der opført huse med tydelig inspiration fra 1920'er-klassicismen.

En stor del af Lunds byudvikling fra 1980'erne er udbygning af erhvervsarealer. De største af disse, *Gastelyckan* og *Pilsåker* (ved *Gunneshö*) er udlagt uden nævneværdige ambitioner m.h.t. bybilledet. Den enkelte virksomhed kan vælge mellem lavbudgetbygninger eller mere repræsentativ arkitektur, og der er ingen arkitektonisk samordning. I et andet område, *Brunnshög*, er der tanker om en arkitektonisk helhed i relation til landskabet. I tilknytning til universitetet er et højt kvalificeret erhvervsområde udviklet, *Ideon*. Enkelbygninger præges af arkitektoniske visioner, men der mangler helhedsidé og samlende byrum. Et andet problem er, at flere erhvervsområder er ved at udvikle sig til indkøbscentre, som er svært tilgængelige uden bil, og som

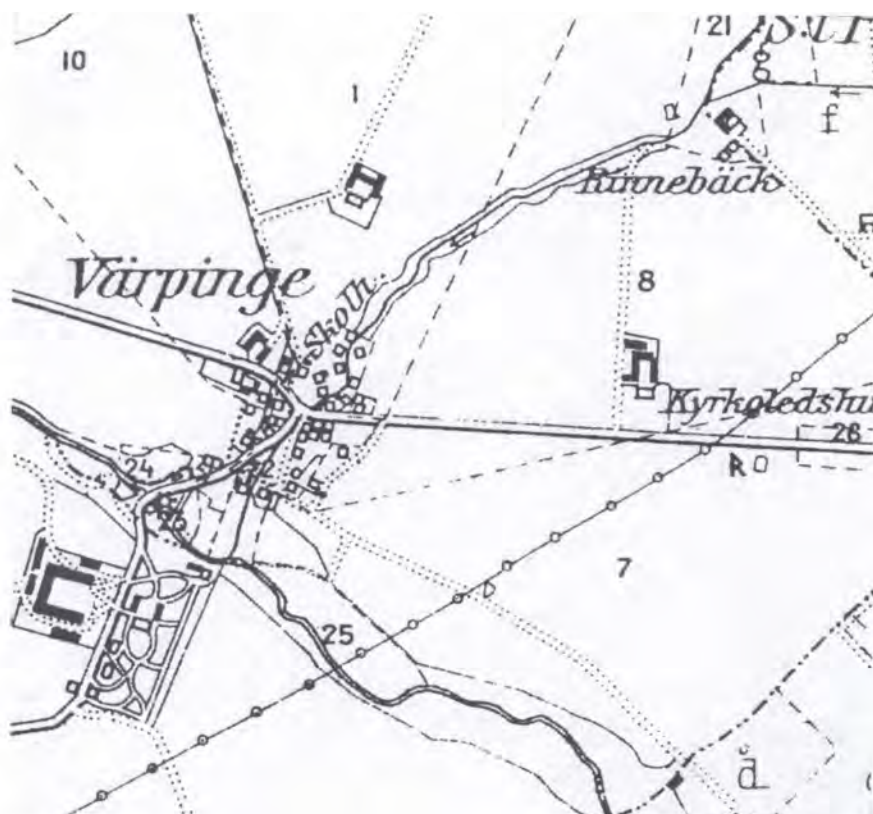
er uden bymæssige kvaliteter. Samtidig dræner de ældre forstadscentre for butikker og service.

I årene efter 2005 vil nye byudviklingsområder komme østpå. Nye enklaver vil blive lagt uden for *Östra Torn* og *Mårtens Fälad*, og den nye bydel *Norränga* vil vokse op omkring busgaden (den planlagte sporvej) uden for *Linero*. Fire arkitektforslag til udbygningen er præsenteret, hvoraf tre vil udvikle en traditionel, funktionsblandet by med gader og torve, mens det fjerde vil skabe en enklaveopdelt by med blandede bebyggelsesformer. Udbygningsplanerne rejser spørgsmålet om, hvor byens bebyggelse skal afgrænses på lang sigt, hvis man vil friholde et åbent landskab mellem byerne.

Lunds indre by - planer og konkret omdannelse

Bevaringsplaner og nedrivninger i 1950'erne

1950'erne præges af en ambivalent holdning til den historiske bykerne. Der er enighed om, at det middelalderlige gadenet og de vigtigste historiske bygninger skal bevares, men usikkerhed om de mere almindelige gadehuse. Generalplanen 1936-42 udtalte, at langt de fleste bygninger efterhånden skulle nedrives og erstattes med nye, og at det bevaringsværdige især var målestok og gadeforløb. Samtidig var der planer om at give flere gader større bredde og at etablere et gadegennembrud. Samtidig var der blandt mange en erkendelse af, at de mange ældre bygninger havde en stor kulturhistorisk og miljømæssig værdi. Stadsantikvar Ragnar Blomqvist tog kampen op omkring bevaringen af hele gadebilledet, også af mere anonyme ældre bygninger, som har betydning for helheden og som fortællere af byens historie. Under Blomqvists ledelse blev i 1952 betænkningen *Lunds stadsbild* lagt frem. Dette var en af de tidligste bebyggelsesregisteringer i svenske bykerner og på mange måder et pionerarbejde. I alt 210 bygninger blev udpeget som bevaringsværdige, opdelt i tre kategorier: 35 "umistelige" bygninger, 84 "værdifulde" bygninger og 91 "miljøhuse". Især fokuserede interessen på bygninger fra før 1880. Samtidigt blev 8 særligt "historisk eller kunstnerisk værdifulde miljøer" udpeget - dette var noget nyt, som ikke før 10-15 år senere fik generelt gennemslag i den svenske bevaringspolitik. I enkelte tilfælde blev vurderingen påvirket af eksisterende planer, f.eks. for gadeudvidelser. Man



Värpinge landsby i år 1917.



Värpinge landsby og Värpinge gård i år 2002. Sammenlignet med kortet foroven ses hvordan den nye bebyggelse forholder sig til det gamle kulturlandskab. Disse sammenligninger er en vigtig del af forskningsprojektets analyse af Lunds udbygning.

mente, at det "af praktiske grunde" var umuligt at bevare en husrække fra begyndelsen af 1800-tallet ved *Västra Mårtensgatan*, men uden at begrunde dette nærmere. Det viste sig, at husene lå i vejen for en tiltænkt gadeudvidelse. Denne blev aldrig gennemført, husene blev bevaret og sat i stand og har i dag meget stor værdi i bybilledet.

Bevaringsinteresserne arbejdede dog i modvind. Af de 210 bygninger blev 47 alligevel nedrevet, de fleste af dem i 1950'erne og 1960'erne, og samtidig blev mange andre bygninger af i princippet tilsvarende værdi nedrevet. De toneangivende arkitekter var fortrinsvis indstillet på nedrivninger og nybyggeri. Nybyggeriet hovedsagelig af tre slags: 1. Bolighuse i regional funktionalistisk stil, i materiale og størrelse tilpasset det ældre bymiljø. 2. Etagehuse i regional murstensarkitektur, svarende til samtidige huse i yderområderne (*Kobjer m.v.*). 3. Specialbygninger, hvor mere avantgardistisk arkitektur blev indpasset i det ældre bymiljø - f.eks. kunsthallen, tegnet af Klas Anshelm. Der var i 1950'erne og 1960'erne (også i andre byer) en tendens til at "frilægge" huse, der skulle bevares, fra deres gamle kontekst. *Krognoshuset* og *Ekska huset* blev på denne måde solitære på åbne pladser, hvor de tidligere indgik i bebyggelsesrækker langs gadelinier.

1960'erne: Konflikten mellem bevaringsinteresser og fornyelsesinteresser skærpes.

I 1960'erne indtraf to parallelle forløb: På den ene side voksende planer for ekspansiv cityfornyelse og nye trafik- og parkeringsanlæg. På den anden side en voksende interesse for det gamle bymiljø - og en kritik af den rationalistiske udvikling. Det var uundgåeligt, at det på et eller andet tidspunkt kom til en konfrontation mellem de to synsmåder. 1960'ernes store nedrivninger - mere i andre svenske byer end i Lund - viste at meget af det gamle bymiljø, også i Lund, var truet. Et nyt udvalg blev nedsat for at ajourføre og supplere betænkningen *Lunds stadsbild*, stadig med Ragnar Blomqvist som primus motor. En ny betænkning med det samme navn blev fremlagt i 1968. Den nye betænkning var væsentligt udvidet. Alle gadehuse og enkelte baggårdshuse i bykernen blev beskrevet, ikke kun de udpegede bevaringsværdige. Særlige kapitler om bykernens bygningshistorie, om arkitekturstile, om arkitekter

m.v. blev tilføjet og antallet af fotos væsentligt udvidet. På trods af nedrivninger i de forløbne år blev antallet udpegede bevaringsværdige huse øget til 302, hvoraf 47 var "umistelige", 82 "værdifulde" og 173 "tidstypiske". Tre helhedsmiljøer blev betragtet som "umistelige", fire som "værdifulde" og tre som "tidstypiske". Der blev lagt større vægt på bygninger fra perioden 1880-1930, medens tidligere perioder relativt set blev nedvurderet. Flere bygninger fra begyndelsen eller midten af 1800-tallet blev fjernet fra listen over bevaringsværdige huse - eller nedprioriteret i bevarings-kategorierne - for at "give plads" til flere bygninger fra senere tid. 16 af de 302 udpegede bevaringsværdige bygninger blev senere revet ned - nedrivningerne blev færre efter 1968. Parallelt med bevaringsintentionerne skete nedrivninger langs begge alternative tracéer for et gadegemmebrud. Kommunen opkøbte ejendomme fra 1800-tallet, lod dem forslummes og erstattede dem efterhånden med midlertidige parkeringspladser. Trafikplanerne blev udvidet. I 1968, næsten samtidig som betænkningen og udstillingen *Lunds stadsbild* blev betænkningen *Lund - Södra centrumleden* fremlagt. Gadegennembruddet skulle nu indgå som led i en firesporet ringgade omkring den kommercielle bykerne. Vejarealet skulle være op til 42 m bredt, og der blev vist nedrivninger og nybyggeri med parkeringshuse, butikker og boliger også ved siden af vejen. Planen mindede om Thomas B. Thriges gade i Odense. En sammenligning med *Lunds stadsbild* viser, at netop flere af de bebyggelsesmiljøer og enkeltbygninger, som havde stor bevaringsværdi, ville blive ødelagt af vejplanen. Også en ringgade udelukkende langs de gamle voldgader - uden gadegennembrud - blev vurderet men valgt fra, da den lå for langt fra den kommercielle kerne. På trods af, at de to betænkninger var uforenelige, stod kommunen bag dem begge to. En voldsom debat begyndte i studenteroprørets år 1968. Protesterne kom to år før "elmestriden" i Stockholm, som bidrog til at standse nedrivningerne i Stockholms city. Efterhånden blev politikerne klar over, at man måtte vælge mellem det effektive biltilpassede indkøbscenter og bevaringen af en middelalderlig bykerne. I 1969 blev det besluttet at

Registreringen "Lunds stadsbild" 1952 - et pionerarbejde i Sverige.

LUND

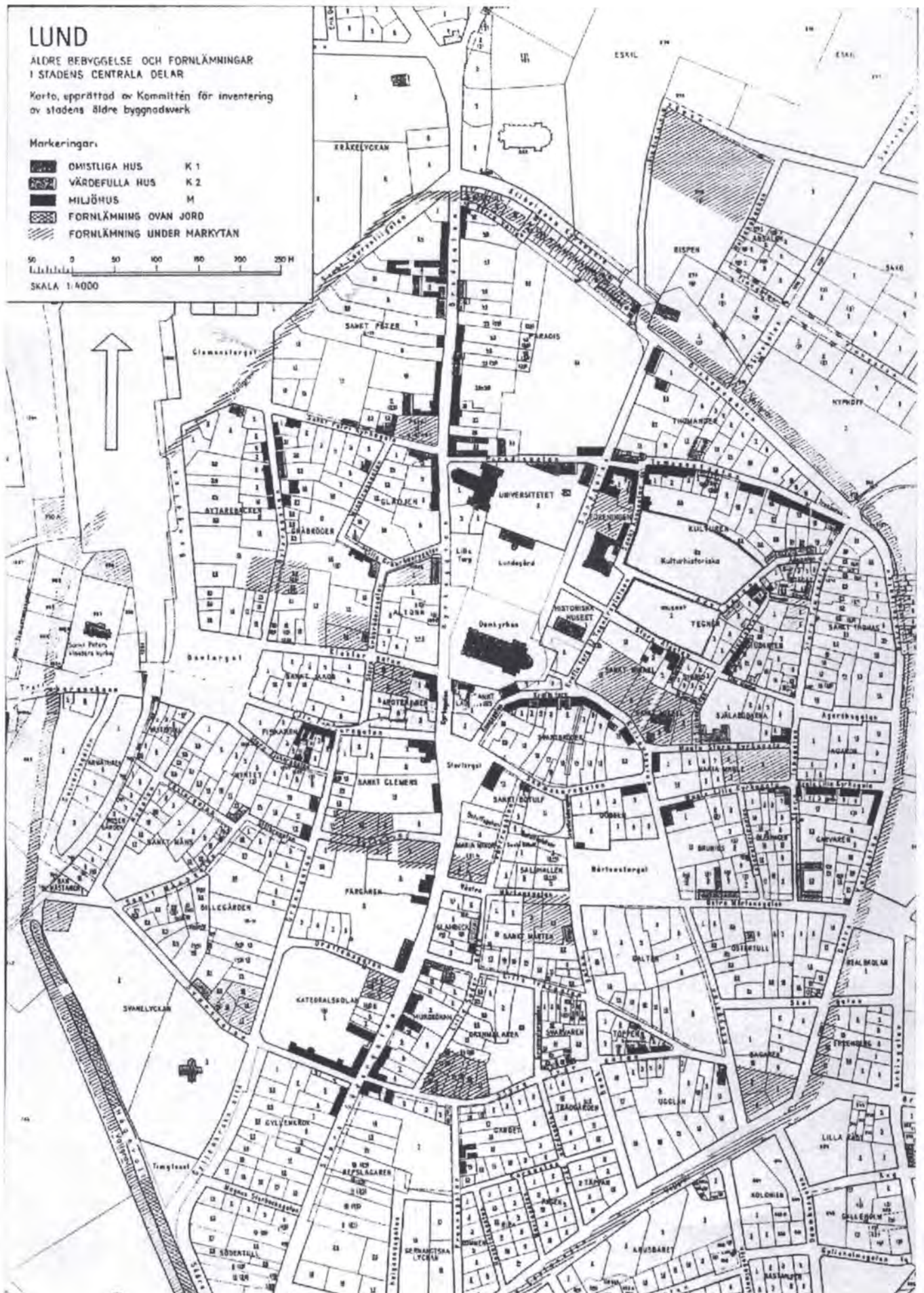
ÄLDRE BEBYGGELSE OCH FORNLÄMMNINGAR I STADENS CENTRALA DELAR

Karta, upprättad av Kommittén för inventering
av stadens äldre byggnadverk

Markeringar:

-  OMISTIGA HUS K 1
-  VÄRDEFULLA HUS K 2
-  MILJÖHUS M
-  FORNLÄMNING OVAN JORD
-  FORNLÄMNING UNDER MARKYTAN

50 0 50 100 150 200 M
SKALA 1:4000



Kort fra rapporten "Lund - södra centrumleden" 1968. Kortet viser ringgaden med gadegennembruddet (den sydlige del af ringen) i følge et af alternativene, alternativ A. Gadegennembruddet ville ødelægge bebyggelse, som i den reviderede registrering "Lunds stadsbild" samme år var betegnet som bevaringsværdig.

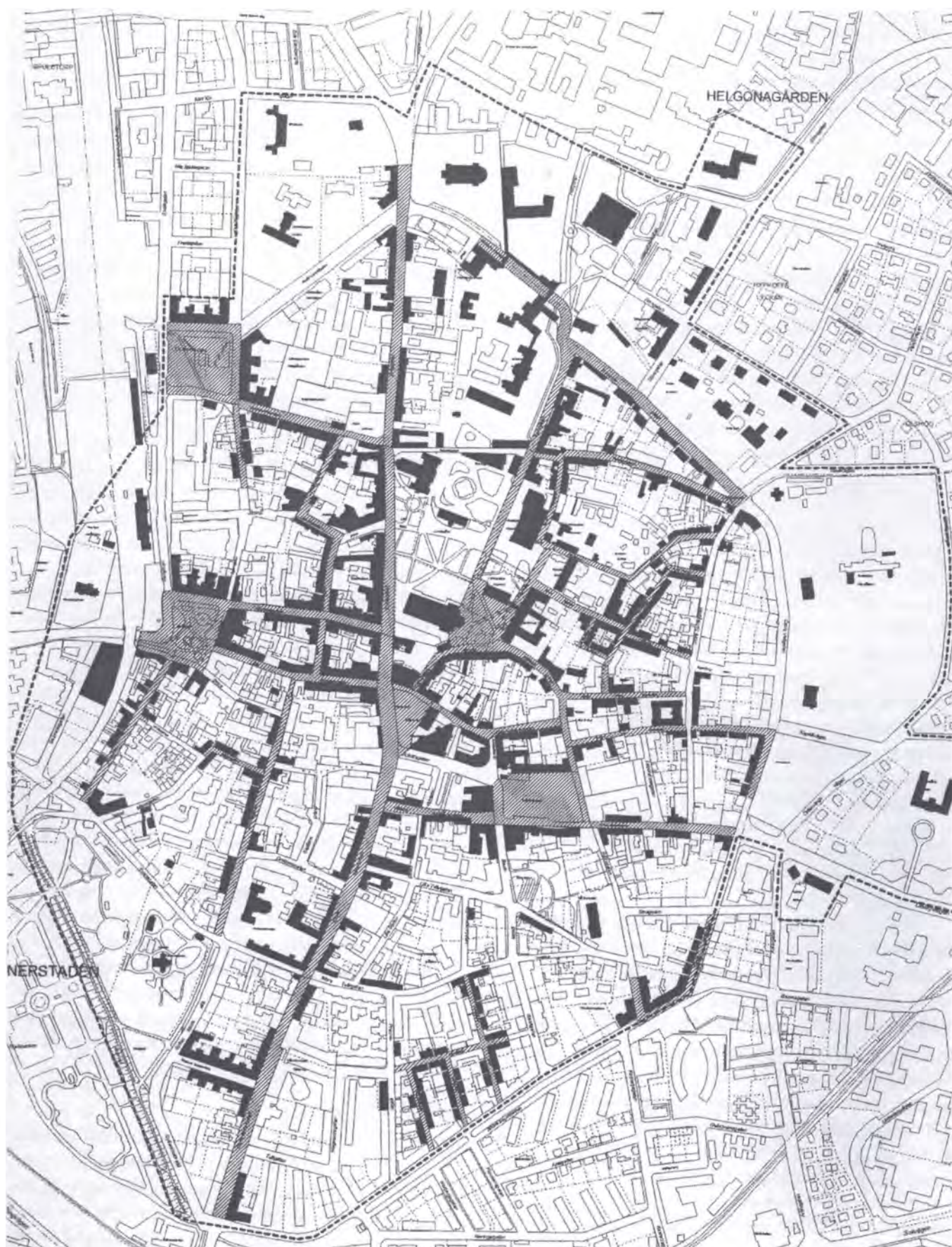


sløjfe gade gennembruddet og den firesporede ringgade, at lukke bykernen for gennemkørende trafik og at tilpasse trafikken til eksisterende gader. Der blev taget stilling for bevaring og forsigtighed - her var Lund flere år tidligere på banen end de fleste andre svenske byer. Det konkrete nybyggeri i bykernen i 1960'erne havde generelt en mere modernistisk og "international" karakter end 1950'ernes byggeri. Mange nye bygninger brød brutalt med det gamle bybillede, men der var også eksempler på værdifulde tilskud, f.eks. Stadshallen (arkitekt Klas Anshelm) og det nye strøg *Knut den Stores gata* ved stationen. Det nye stadsbibliotek (arkitekt Flemming Lassen) er et godt eksempel på 1960'ermodernisme, men byggeriet skete på bekostning af, at flere værdifulde gamle bygninger blev nedrevet,

og at den gamle gadelinje blev fjernet.

1970'erne og 1980'erne - bevaring og genopbygning, men usikkerhed om hvordan

Selvom bevaringslinien var dominerende, skete der mange nedrivninger i begyndelsen af 1970'erne. Dette gjaldt fortrinsvis boliger, der var stærkt forslummet pga. den tidligere politik samt ældre industri- og baggårdsbebyggelse. Der var fortsat en hård debat, men efterhånden blev situationen afklaret. Et omfattende boligbyggeri blev sat i gang på de tomme grunde. Der var enighed om, at gamle gaderum skulle retableres, at der skulle bygges langs gaderne, og at målestokken skulle tilpasses omgivelserne. Der var dog forskellige meninger om, hvordan dette skulle gøres. I 1970'erne og begyn-



Registrering i "Värna och vinna staden" 2001 med angivelse af særlig bevaringsværdige bygninger (sort) og bymiljøer (skraveret). Det er bemærkelsesværdig, at bevaringsprogrammet fra 1980-85 viste en større mængde bygninger som bevaringsværdige.

delsen af 1980'erne blev der bygget "forstadsenklaver" i bykernen. Inspirationen kom fra tæt-lave bebyggelsesenklaver i yderområderne, som igen var inspireret af den traditionelle købstad. I stedet for en direkte videreførelse af bykernens traditioner tog man omvejen via forstadens fortolkninger af købstaden. Dette indebar, at man vendte sig ind mod gårdene, at der blev skabt indre adgangsstræder i karréerne til boligerne, medens husene vendte bagsider uden indgange ud imod gaden. Husene havde normalt murstensfacader og sadeltage. (Jvf. karréerne *Repslagaren*, *Billegården* og *S:t Peter*.) Fra midten af 1980'erne blev nybebyggelsen mere direkte tilpasset bykernens traditionelle grammatik. I karréen *Östertull*, som tidligere var helt truet af gadegennembrud, blev der gennemført en varsom fornyelse med bevaring og nybyggeri, tilpasning til gamle baggårde og sammenlægning af grønne arealer i midten. I karréen *Gärdet* blev nybyggeriet bevidst tilpasset de bevarede ældre huse.

I 1980-85 blev *Lunds stadsbild* fulgt af *Bevaringsprogram för Lunds stadskärna*. Her blev registreringerne fra 1960'erne suppleret og uddybet. I det nye bevaringsprogram blev alle bygninger i bykernen beskrevet og fotograferet, og mange steder også deres interiør. Inden for voldene blev nu i alt 689 bygninger (fra før ca. 1935) udpeget som bevaringsværdige, og der blev ikke længere skelnet mellem forskellige kategorier. Enkelte af bygningerne er senere revet ned. Det blev udpeget 16 særligt værdifulde bymiljøer. Bevaringsprogrammet sidste del beskriver bykernens bebyggelses- og planlægningshistorie og giver råd og vejledning for byggeri i bykernen. Det kan konstateres, at størstedelen af gadehusene fra før 1930'erne er beskrevet som bevaringsværdige. Det kan være svært at få øje på, hvilke kriterier der er valgt, da næsten ens bygninger kan havne i de to forskellige hovedkategorier. Det blev rejst den kritik, at alt for mange huse blev vurderet som bevaringsværdige. Man mente, at hvis det ikke lykkedes at bevare alle bygningerne, ville bevaringsprogrammets betydning være svækket. I 1990'erne blev bevaringsprogrammet fulgt op af programmer for ældre bydele uden for voldene.

Perioden efter 1990 - bevidst satsen på bykernen som konkurrenceparameter

I planen *Värna och vinna staden 2001* bliver der givet retningslinier for byggeri i bykernen. Et særligt kapitel behandler bycenterudviklingen og dens tilpasning til det gamle bymiljø. Stor vægt bliver lagt ved udformningen af gademiljøet med materiale, bænke, belysning, skilte etc. Dertil blev bevaringsplanen fra 1980'erne revideret, således at antallet af udpegede bevaringsværdige bygninger og miljøer blev lidt mindre. Konkret blev der fra 1990'erne gjort et stort arbejde for forskønnelse af byens gader og torve. Brosten blev genindlagt på mange tidligere asfalterede gader. Belysning, bænke, stoppesteder, cyklestativer m.v. blev fornyet efter et samlet program tilpasset det gamle bymiljø. Flere steder associerer det nye miljø til tilstanden for mere end 100 år siden. Nybyggeriet i bykernen efter 1990 er mere end tidligere tilpasset det gamle bymiljø. I visse tilfælde arbejder man bevidst med pasticher og efterligninger. Andre steder søger man at finde nye former, men stadig med stærke bånd til de gamle traditioner. Der sker fortsat enkelte nedrivninger, men kraven til nybyggeriets udseende er stærke. I dag er det en selvfølge at gamle gade- og byggelinier bliver overholdt, og at målestok og materiale er i overensstemmelse med ca 1/4 af gadehusene og omgivelserne. Når det gælder specialbygninger i institutionsområder, f.eks. universitets- og sygehusbygninger, arbejder man dog friere med moderne arkitektur. Dette gælder dog områderne umiddelbart uden for voldene. Sammenfattende kan det konstateres, at i perioden 1950-2000 blev halvdelen af baggårdsbygningerne i Lunds bykerne revet ned. Nybyggeriet overholder stort set de gamle karrégrænser, men strukturen er forenklet. mange små bygninger og baggårde er erstattet af større bygninger og gårde.

Sammenfatning

Det er tydeligt, at der såvel på nationalt niveau som lokalt i Lund kan skelnes mellem forskellige holdninger og ideologier inden for den fysiske planlægning og byudvikling. I årene efter 1945 var det funktionalistiske paradigmeskift inden for planlægningen slået igennem. Der skete en udvikling fra en "blødere" til en mere rationalistisk og

Lunds bykerne i 1950. Sort: Bevarede bygninger. Hvidt: Bygninger, nedrevet efter 1950. Kortet viser tydeligt den lille målestok i den nedrevne bebyggelse.



Lunds bykerne i 2002. Sort: Bevarede bygninger fra før 1950. Hvidt: Bygninger opført efter 1950. Kortet viser tydeligt den større målestok i den nyopførte bebyggelse.



"international" funktionalismen i 1960'erne. En gennemgribende forandring af planlægningsideologien og forholdet til natur- og kulturmiljøet skete omkring 1970. Miljøtænkningen blev sat foran tilvækst- og velfærdstænkningen. Her er der tale om et paradigmeskift på bred front, men det var forberedt "under overfladen" allerede i 1960'erne og til dels også i 1950'erne. Det slog igennem i etaper i 1970'erne og 1980'erne. Fra 1990'erne blev kulturmiljøet opprioriteret og set i sammenhæng med naturmiljøet. Samtidig blev et nyt helhedssyn omkring det bæredygtige samfund udviklet. I årene omkring 2000 udvides kulturmiljødiskussionen til mere bevidst også at omfatte udformningen af nye byggede miljøer. Det handler om fremtidens kulturmiljøer. Byplanlægningens æstetiske og rumlige side bliver opprioriteret som et konkurrenceparameter. Generelt repræsenterer de forskellige årtier således forskellige udviklingstrin.

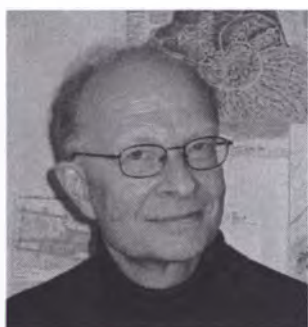
1950'ernes planlægning præges af fremtidsoptimisme og viljen til at skabe gode rammer for velfærdssamfundet. Byens struktur og udformning og helhedsidéer herfor står i fokus. Der er en begrænset interesse for naturmiljøet. Kulturmiljøet bliver som tendens betragtet som en hindring for udviklingen. I **1960'erne** kommer den tekniske udvikling, trafikken og de strukturelle spørgsmål i fokus, men samtidig begynder en ny miljøtænkning at spire. Byplanlægningen har stadig tydelige visioner om byens udseende. I **1970'erne** kommer miljø- og ressourcespørgsmål i fokus. Planlægningen handler mere om restriktioner end om visioner for byen. Den "klassiske" arkitektplanlægning af byernes udformning svækkes, paradoksalt nok samtidig med at byudformningen bliver en vigtigere faktor

på boligmarkedet. I Lund opstår vanskeligheder, når enkelte bygherrers ambitioner om at skabe afvekslende og levende bebyggelsesmiljøer skal indpasses i kommunens meget grove udviklingsplaner. **Fra midten af 1980'erne** fokuserer byplanlægningen på byens udformning, funktion og struktur. En ny interesse for bymæssige kvaliteter og identitet opstår. Kulturarv og byarkitektur bliver konkurrenceparametre. I Lunds byer bliver bevaringsideologien helt dominerende. Samtidig fokuseres på det bæredygtige samfund og en helhedstækning af natur, kultur og sociale forhold.

For fremtiden er situationen ikke fastlagt. På den ene side er planlægningens indhold og metoder kvalitativt udviklet på stort set alle områder. På den anden side er der divergerende opfattelser arkitekter, planlæggere og politikere imellem om, hvordan byerne skal udvikles fremover, og hvor meget den overordnede planlægning overhovedet skal styre. Der er mange muligheder for at forbedre ikke mindst forstadsområderne visuelt, funktionelt og socialt. F.eks. kunne nye gader binde adskilte bebyggelsesensklaver i den vestlige del af Lund sammen og åbne muligheder for bedre at integrere erhverv, butikker og boliger, gammelt og nyt. Der må skabes visioner for byens forhold og afgrænsning imod det omgivende landskab. Kommunernes planlægningsressourcer er begrænsede. Enkelte bygherrer og politikere har stor indflydelse på det konkrete planlægningsarbejde. Kortsigtede interesser har tendens til at dominere i forhold til langsigtede interesser. Det er min forhåbning, at et stykke byplanhistorie, som her om Lund, kan vække tanker også om fremtidens planlægning.

Lunds stadsplanering i förhållande till den statliga miljö- och planpolitiken

	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
NATURVÅRD	Fokus på det unika "Lortsverige"	Ökande intresse för samlade miljöer Nedskräpning i fokus	Föreningar i fokus Utredningar	Helheter, riksintressen Resurser i fokus		Helhetssyn, kulturlandskapet (natur och kultur) Elolog i fokus	Hållbarhet i fokus
KULTURMILJÖ	Fokus på monument och symboler Kulturarv är "konservativt"	Begynnande intresse för helhetsmiljöer	Ökad fokusering på helhetsmiljöer	Kulturmiljö är "progressivt"		Helhetssyn, kulturlandskapet (natur och kultur)	
FYSISK ÖVERSIKTS- PLANERING	Fokus på fysisk/funktionell struktur Generalplaner			Fokus på markhushållning, jordbruk Generalplaner, FRP m m		Fokus på helhetsmiljö Översiktsplaner, FRP	
ÖVERSIKTSPLANER I LUND	GPL 1936-42		GPL 1962	GPL 1969	Diverse planer/FRP	GPL 1982	ÖP 1990
	"Humanistisk" funktionalism fokus på sociala aspekter		"Rationalistisk" funktionalism fokus på teknik	Miljö- och resurstänkande fokus på naturmiljö		Miljötänkande, fokus också på estetik och kulturmiljö	Värna och vinna staden 2001
	Helhetsidé, vision, fokus på staden			Pragmatism, fokus på landsbygden		Fokus på både stad och landsbygd, ökat intresse för staden	
	Idéer för stadsgestaltning/stadsstruktur			Mindre intresse för stadsgestaltning/stadsstruktur		Ökat intresse för stadsgestaltning	
	Kontinuerlig stad		Enklavstad				
	Enbart utbyggnad med nya årsringar			Kombination förtätning + nya årsringar		Ökad vikt vid kulturlandskap och historiska spår	
BYGGD VERKLIGHET I NYA STADSDELAR	Regional modernism		"Internationell stil"	Regional stil	Postmodernism	Traditionalism	
	Gatustaden		Enklavstaden, gatan försvinner			Gatan återkommer	
	"Parkstaden" – den gröna staden som ideal			"Tät-låg"	Stadsrummen prioriteras		
	Nyanserade, varierade planer		Rätvinkliga, schematiska planer	Uppmjukade, varierade planer		Småstaden och trädgårdsstaden som ideal	
	Gestaltningen har underordnad betydelse för avsättningen			Gestaltningen har stor betydelse för avsättningen			
STADSKÄRAN I PLANERINGEN		Lunds stadsbild 1952	Lunds stadsbild 1968		Bevaringsprogram 1980-85		Värna och vinna staden 2000
	Bevara hus från före 1880	Bevara hus från 1880 - 1930			Bevara flertalet hus		
	Bevara unika hus	Bevarandeplanering: Bevara helhetsmiljöer, inte endast utvalda monument och byggnader					
	Stadsplanering: De flesta hus kan rivas, men skalan bör behållas		Ökat bevarande av resursskal	De flesta hus bör bevaras, de ger attraktionsvärden			
KONKRET STADSFÖRNYELSE	Ganska många rivningar	Omfattande rivningar		Vissa rivningar		Mycket få rivningar	
	Bostäder i regional funktionalism eller "tidlös anpassning"			"Tät-låg" enklaver i innerstaden		Bostäder anpassas till äldre stadsmiljö	
	Centrumbyggnader i regional funktionalism	Centrumbyggnader i "modern" stil		Centrumbyggnader i postmodernism eller traditionalism			
	Planering för ökad centrumtrafik: gatugenombrott, gatubreddningar			Gatugenombrott skrinläggs, centrum avstängs för genomfart, gamla gaturum bevaras			



Bo Larsson

Født 1946

1970: Svensk arkitektsamen LTH, Lund

1973: Dansk arkitektafgang Kunstakademiets Arkitektskole, Byplanafdelingen.

1973-74: Københavns Byplankontor.

1974-91: Lærer (faglig assistent) og forsker på Byplanafdelingen, Kunstakademiets Arkitektskole. Forskningsprojekter om planlægning af København og nordiske hovedstæder og om dansk byplanhistorie.

Fra 1991: Arbejde på tegnestuen Plan- og Byggnadskonst i Lund AB, medvirkende ved tegnestuens oprettelse samme år. Tegnestuen oprettedes i sammenhæng med opgaven at planlægge den nye by Alsike mellem Stockholm og Uppsala. Arbejde med byplanlægning, fortrinsvis i skånske kommuner, bl.a. Malmö, Lund, Landskrona, Trelleborg, Höganäs, Lomma og Vellinge. Stor vægt på kulturhistoriske og visuelle miljøanalyser.

1991-2005: Forsker på deltid på Stadsbyggnad, Arkitektur, LTH, Lund.

1994: Doktordisputats "Stadens språk - stadsgestaltning och bostadsbyggande i nordiska huvudstäder under 1970- och 1980-talen."

1995-2000: Forskningsprojekt "Relationer mellan natur och kultur i Lunds stadsplanering 1950 - 2000". Slutrapport i 6 dele 2002-2003. Docent 2000. Bearbejdes til "Föreningen Gamla Lunds" årbog 2006.

2002-2005: Forskningsprojekt om multietnisk kulturarv som ressource i byplanlægningen af 13 byer i Vest-Ukraine og Moldavien. (Lignende SAVE-analyser.) Slutrapport vil komme i 2006.

Flere mindre forskningsprojekter, f.eks. om Københavns og europæiske byers planlægning i årtierne omkring 1900 (Jf. Historiske meddelelser om København 2001), om svenske bykerners planlægning og om forstædernes fremtid. "Project Technical Assistant" for EU-kommissionen inden for 5. rammeprogram, nichen "Cultural heritage and the city of tomorrow".

Paneldebat

Arkivchef Poul Sverrild

I panelet, som indledte med at præsentere sig, sad:

Sven Illeris, geograf, professor ved Roskilde Universitet og i 20 år beskæftiget med planlægning, derefter forskning i geografi med historisk dimension og beskæftiger sig nu med historisk byplanforskning.

Mette Ladegård Thøgersen, historiker, skriver pt. ph.d. om rurale byer i perioden 1850-1960 og har desuden deltaget i kulturmiljøregistreringer, herunder anvendelse af GIS.

Peder Boas Jensen, arkitekt med byplanlægning som speciale, byplankonsulent i en årrække, underviser og siden professor i byplanlægning ved Kunstakademiets Arkitektskole. 1966-77 medlem af Københavns Borgerrepræsentation og fra 1974 også af Hovedstadsrådet.

Ole Degn, historiker med speciale i byhistorie, bl.a. disputats om Ribe (Rig og fattig i Ribe: økonomiske og sociale forhold i Ribe-samfundet 1560-1660. 1981). 1980-2004 ansat ved Landsarkivet i Viborg, hvorfra han nu har trukket sig tilbage for at hellige sig byhistorisk forskning.

Ordstyrer var *Poul Sverrild*, der indledte med at læse op fra Anders Bodelsens roman fra 1977, "De gode tider" om Danmark i 1960'erne, dels for at minde deltagerne om dem, som planlægningen egentlig drejer sig om, nemlig borgerne, dels for at fastholde billedet af planlægningens dimension i efterkrigstiden.

Han bad derefter paneldeltagerne forholde sig til dagens indlæg og blandt andet tage stilling til, hvorvidt det er et problem for byhistorikere at forstå de spilleregler, den kompleksitet, som byplanlæggerne må arbejde under, og om byplanlæggerne har en tendens til at overvurdere byplanlægningens betydning?

Ole Degn:

Svar på det første spørgsmål må være nej. Som historiker kan man sagtens forstå planlæggernes udredninger, kort og byplaner – og kortene har vi

meget brug for, fordi de skaber overblik over byen og dens historie. Byplaner, skattelister og folketællinger udgør alle meget vigtige kilder til at se en sammenhæng i byens historie og udvikling.

Når byplanlæggere spørger: Hvad er byplanlægningens rolle i og forhold til byhistorien, og kan byplanhistorien integreres i byhistorien, så burde svaret være let. Man kan her prøve at se på byhistorien strukturelt. Byplanlæggerne tænker jo også inden for deres fag strukturelt, historikerne har vistnok til en vis grad forsømt det, historiske forløb er jo uden en egentlig struktur, og i byhistorien, hvis emne er præget af strukturer, ses sjældent et blik for strukturerne.

I Dansk Komité for Byhistorie er vi efter diskussioner og arbejde nået frem til, at man kan betragte byhistorien ud fra tre sammenhængende og supplerende temaer: Byrummet, befolkningen og aktiviteten. Måske er det i virkeligheden en logisk struktur, der er indbygget i mange forhold. I litteraturforskningen taler man ved analyser af litterære tekster også om disse temaer, tiden, stedet og personerne. Stedet svarer her til lokaliteten, byrummet, personerne til bybefolkningen, og tiden kan ses som bevægelsen, udviklingen, aktiviteten i byen.

I en sådan struktur placerer byplanlægningen sig to steder. For det første er byplanen afgørende for forståelsen af en by, hvad enten denne plan er byplanlagt, eller der blot er tale om en plan, strukturer, der er selvgroede, opstået uden en planlægning, som så ofte i middelalderen. For det andet er selve byplanlægningen en vigtig aktivitet, der kan skildres under aktiviteten i byen, den kommunale forvaltning, som en del af den kommunale virksomhed.

Byplanlægningen og byplanlæggerne har altså en selvfølgelig plads i byhistorien, om end de jo ofte forsømmes. Men får man dette område med, får man på en særlig måde overblik over byen og dens historie, indbyggerne og byens liv. Her til kommer så en rent praktisk og direkte samfundsnyttig effekt: Byhistorien kan med inddragelse af byplanlægningen på en særlig måde gøre opmærksom på de værdifulde træk i de ældre byer, deres gadestruktur og arkitektur, der ellers i det seneste halve århundrede på grund af trafikpres og økonomiske kræfter har

været under hårdt pres og udsat for store ødelæggelser.

Her har byplanlæggerne en vigtig rolle at spille med det, de kan tilføre byhistorien, lige som i øvrigt til belysning af byernes historie gennem tiden, således med analyser af kvarterstrukturer og trafikforhold. Byplaner er sammen med social- og erhvervsstrukturen et af de vigtigste områder, hvor man i byhistorien kan vise sammenhænge og få overblik, se, hvorledes de forskellige elementer står i forhold til hinanden og hænger sammen. Og ser en byplanlægger reelt fremadrettet, historikerne bagudrettet, så må byplanlæggerne også kunne se på deres fags historie, på samme måde som historikerne gør det.

Peder Boas Jensen:

Først et bidrag til svar på det helt overordnede spørgsmål som stillet i indkaldelsen til dette seminar: Hvordan kan vi skrive byernes historie med byplanlægningens historie som integreret del? Håber dermed også at bidrage til svar på Poul Sverrilds spørgsmål om historikernes og byplanlæggernes roller og muligheder. Jeg skal henvise til Bent Flyvbjergs doktordisputats fra 1991 med titlen "Rationalitet og magt, det konkrete videnskab", bind 1, som helt relevant for problemet, rejst i John T. Lauridsens indlæg, om at kunne se bag facaden for at finde årsagerne til, at resultaterne ser ud, som de gør. Bogen omfatter et teoretisk bind om metoder, samt et casestudie om trafikplanlægning i Aalborg bymidte på et tidspunkt, hvor man fra gadegennembrud gik over til at planlægge for de svagere trafikanter. Man skal analysere, hvorfor planer kommer til at se ud, som de gør, ved først at se på de reelle interesser bag ved planen og dernæst hvordan planen siden bliver implementeret.

Han undersøger helt overordnet relationerne mellem rationalitet og magt, sådan som titlen siger, herunder desuden relationerne mellem idé og virkelighed, plan og implementering, *formal* politik og *real* politik, *formal* rationalitet og *real* rationalitet. Undersøgelsen er baseret et case study eller "Et case-baseret studie af planlægning, politik og modernitet", bind 2. Casen er en plan for Aalborg bymidte fra 1979. På det tidspunkt stod politikere og planlæggere i Aalborg åbenbart overfor samme

problemer, som vi har hørt om for Odenses vedkommende i 1980'erne. Man stod med rudimenterne af en 1950'er og -60'er planlægning for store gadegennembrud og byggelinier for tilbagerykning af bebyggelsen langs de store færdselsårer. Alt sammen for at fremme tilgængelighed, forbedre vilkårene for erhvervslivet, rydde op i utidssvarende bebyggelse mm.

Og man stod med et ønske om opgør med disse rudimenter, et ønske om en mere miljøvenlig bymidte, bedre vilkår for ophold og de bløde trafikanter samt færre biler.

Bent Flyvbjerg undersøger, hvilke aktører og interesser, der er afgørende for planens udformning, og hvordan det gik med en virkeliggørelse af planen. Det var samme type overvejelser, vi tidligere i dag hørte om i historien om Frederiksgadegennembrud det i Århus fra 1950'erne. Og jeg kunne forestille mig, at flere tilsvarende undersøgelser vil kunne bidrage til beskrivelsen af byernes historie med byplanlægningens historie som integreret del.

Planer og store projekter bliver ofte fremlagt i flotte for ikke at sige i floskuløse vendinger. Men hvad er det, der faktisk har ligget bag, og hvordan går det de samme planer og projekter over tid? Det kunne være lærerig historieskrivning. Jeg tror, at alle her tilstedeværende byplanlæggere hurtigt hver kunne komme op med adskillige velegnede emner til flere sådanne interessante undersøgelser. Jeg vil slet ikke gå ind debatten om case studies versus komparativ historieskrivning, hvis det er det, det hedder. Det har jeg ikke tilstrækkelig forstand på. Jeg skal altså heller ikke udtale mig om, hvor langt man kan slutte fra case studies til generel viden. Men som praktisk planlægger har jeg en tro på, at vi med flere studier à la Bent Flyvbjerg i hvert fald kan blive klogere på praktisering af det, der så er mit fag, region- og byplanlægning.

Der er i de mange indlæg, vi har hørt både tidligere i dag og her i den afsluttende debat en tendens til at skære alle planlæggere over én kam. Det kan man ikke. Megen af den planlægning, der er blevet beskrevet i dag, er resultat af trafikingeniørens arbejde rundt om i de store byer. Jeg tror ikke, det er en planlægning, som byplanarkitekter i almindelighed eller byplanarkitekter her i salen ville lægge

navn til. Det gælder også i hvert fald nogle af byplanarkitekterne dengang i 1950'erne, jf. debatten mellem stadsingeniør Forchhammer og Steen Eiler Rasmussen om de københavnske gadegennembrud.

Og byplanarkitekterne er heller ikke nødvendigvis enige. Heller ikke byplanarkitekterne her til stede. Der bliver spurgt, om historikere og planlæggere overhovedet kan samarbejde? Ja, selvfølgelig! Lærestanternes Fælles Byplankursus, hvor der, som navnet antyder, optræder studerende og lærere med megen forskellig faglighed, har netop fejret 50 års jubilæum. Der kan gå lang tid med forgæves forsøg på at kommunikere. Den store modsætning går mellem "teknikerne", der hurtigt - alt for hurtigt, synes de andre - vil se løsninger, og så de "universitære", der er opdraget i en helt anden, omhyggelig, akademisk tradition. Men til sidst lykkes det som regel. Selvfølgelig kan historikere og planlæggere altså samarbejde. Men hvis jeg nok en gang må vende tilbage til case studies som metode, er det spørgsmålet, om ikke historikere og planlæggere skal supplere sig med megen anden faglighed fra naturvidenskab og teknik, samfundsfagene og humaniora.

Mette Ladegård Thøgersen:

Mit Ph.D.-projekt om "De rurale byer" er en kortlægning og undersøgelse af de rurale byer i Danmark i perioden ca. 1860-1960. Rurale byer er kort fortalt de nye byer, der opstod og udviklede sig i af 1800-tallets anden halvdel og 1900-tallets første halvdel, og som traditionelt har fået påhæftet betegnelsen "stationsbyer", skønt mange af dem aldrig fik station.¹ Formålet med afhandlingen er at foretage en komparativ bebyggelseshistorisk undersøgelse af de rurale byer, hvor byernes fordeling og udviklingsforløb kortlægges med henblik på at beskrive og forklare byernes opståen og udvikling samt karakterisere deres funktion. I et forsøg på også at demonstrere undersøgelsens potentiale i strategisk henseende foretages der i en afsluttende perspektivering et udblik til byernes bevaringstilstand i dag. I undersøgelsen anvender jeg en be-

byggelseshistorisk tilgang, hvor den tidsmæssige dimension suppleres med en rumlig dimension. Bebyggelsen betragtes her som en "nøgle" til at forstå samfundsudviklingen og til at belyse den, anvender jeg som kildemateriale forskellige serier af kort (landskabet), topografiske værker og trykt statistik, som analyseres ved hjælp af et Geografisk Informationssystem (GIS).

Mit emne taget i betragtning er det lidt paradoksalt, at jeg er inviteret med i dag, for de rurale byer er blevet betragtet som "bastarder" eller "grimme ællinger", der hverken var rigtige byer (købstæder) eller landsbyer. På arkitekternes landsudstilling i Århus i 1909 blev byernes fremvækst beskrevet således: "... Bygget uden forudlagt Plan, opført af daarlige Materialer og ganske uden Smag, skød disse Byer op og bredte sig som en Skov af Paddehatte over Landet og ødelagte Landskabets Skønhed. Den kultur, som var et Særpræg for Borger- og Bondehuse i de gamle Provins- og Landsbyer, gik til grunde under dette Byggeraseri"².

De rurale byer kan i høj grad karakteriseres ved *ikke* at være planlagte: Som udgangspunkt lå der i ret få tilfælde en egentlig byplan til grund for de rurale byers opbygning. Da byplanloven i 1938 kom til, var byerne næsten fuldt udbyggede, hvorfor loven fik en forholdsvis begrænset betydning for byernes udviklingshistorie. Ydermere havde mange af de rurale byer vanskeligt ved at leve op til kravet om mindst 1.000 indbyggere. Efter 1938 fik de største byer altså en byplan, mens de resterende først noget senere kom ind under planlægningen (det åbne land). Efter de rurale byers egentlige epoke, som slutter omkring 1950, er det dog muligt at studere den fysiske planlægning og dens konsekvenser – f.eks. i forbindelse med en vurdering af de rurale byers bevaringstilstand.

En anden grund til, at jeg blev inviteret med i dag kunne være min deltagelse i et projekt på Syddansk Universitet 2003-2004 omhandlende udvikling af et Digitalt Kulturmiljøatlas. I projektet etableredes en totalregistrering af elementer og kulturmiljøer i to større områder især baseret på de fem udgaver af Trap: Danmark, andre større registreringer og en systematisk gennemgang af topografiske kort, hvor både database- og kortdelen er tilgængelig på nettet

(se projektbeskrivelse på <http://www.humaniora.sdu.dk/kulturmiljoe/> med link til de to databaser). Det er et redskab, der rækker en hånd ud til planlæggerne, idet der her er let tilgængelige data på Nettet, som kan give et overblik over et givet områdes historie, hvilket således forener forskernes interesse for at etablere ny viden med forvalternes ønske om hurtigt overblik over en given lokalitets historie. Endelig er det i atlasset muligt at studere planlægningens konsekvenser.

- 1) Hvad er forskellen på "byhistorie" og "byplanhistorie"?
- 2) Kan byplanhistorien integreres i byhistorien og på hvilken måde?
- 3) Hvad er vigtigst at beskrive i den generelle byhistorie og den lokale?
- 4) Hvordan kan vi beskrive samspillet mellem den overordnede samfundsudvikling, lovgivningen og byens planlægning og faktiske udvikling?

Til spørgsmålet om historikernes mulige manglende forståelse af den praktiske byplanlægnings spilleregler skal bemærkes, at behovet for indsigt i den praktiske planlægningsproces' detaljer afhænger i høj grad af, hvilken problemstilling historikeren ønsker at belyse samt hvilket niveau, han/hun arbejder på (fx mikro-, meso- eller makroniveau). Fokus kan fx være på den politiske virkelighed og hermed også den politiske beslutningsproces, som bl.a. Tim Knudsen har beskæftiget sig med. Han inddeler processen i fire faser: Genesen, Designfasen, Den formelle beslutningsproces og Implementeringen.³ Tim Knudsen fokuserer primært på nybrud i planlægningen, hvorfor han især er interesseret i genesen, som oftest vil være vanskelig at dokumentere.

Som bebyggelseshistoriker er mit fokus også i høj grad på resultatet - processen bag skal naturligvis inddrages, men den er ikke mit primære fokus. Som et konkret eksempel på, at også historikere inddrager planlægningen i undersøgelser, vil jeg tillade mig at nævne, at "fysisk planlægning" indgår som en parameter i den model, jeg anvender til studiet af de rurale byer. Her udgør fysisk planlægning den overordnede ramme, som betinger alle de øvrige parametre og bebyggelsen (om end det må understreges, at planlægningen først får afgørende betydning for netop disse byers udvikling efter ophøret

af deres egentlige funktionsperiode). Modellen ses på figur 1.

Jeg mener generelt ikke, at bebyggelseshistorikere er helt blinde for planlægningsvinklen, om end den manglende fokus på planlægningen til gengæld vil kunne findes inden for mange andre grene af historiefaget. For historikeren vil det sjældent være nødvendigt (eller relevant) at bestræbe sig på at få indsigt i alle den praktiske planlægningens detaljer.

Byplanlæggeren har en tendens til at overdimensionere byplanhistoriens betydning.

Det er der altid en risiko for, og den kan forklares med, at byplanlæggeren er aktør. Det vil ofte være lettere for en udenforstående (f.eks. en historiker) at sætte byplanhistorien ind i dens rette kontekst - med byplanlæggeren (og f.eks. de af ham/hende nedskrevne og dokumenterede erfaringer) som central kilde. Det er derfor vigtigt, at byplanlæggerne også selv er aktive i forbindelse med dokumentation af erfaringer - herunder også at tilgængeliggøre både planer, planlægningens forskellige faser samt relatere til det færdige produkt.

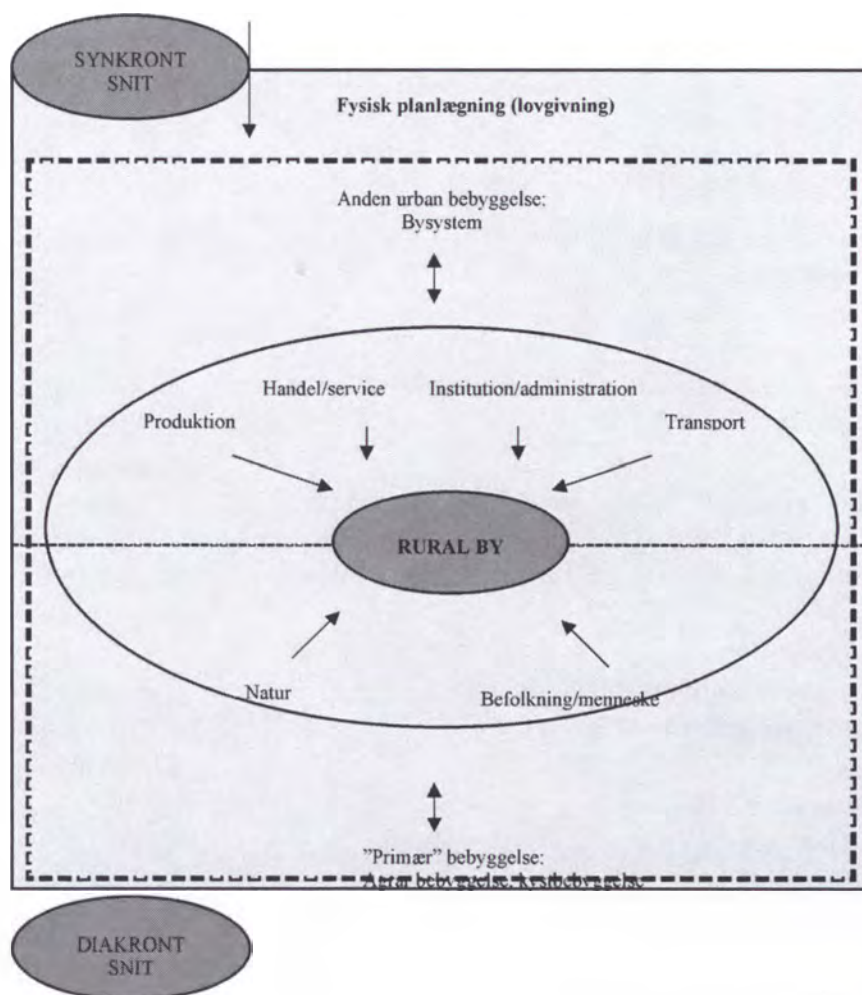
Omvendt ses der blandt nogle byhistorikere en tendens til at se bort fra byplanhistorien, hvilket kan hænge sammen med, at den byhistoriske tradition i Danmark er meget monografisk indrettet med en medfølgende risiko for, at de store strukturer (og hermed også planlægningen) overses. Samtidig har den *Annales*-inspirerede strukturhistorie i de senere år har haft meget trange kår, hvilket kan være en anden forklaring.

Vurdering af planlægningens konsekvenser i forhold de rurale byer:

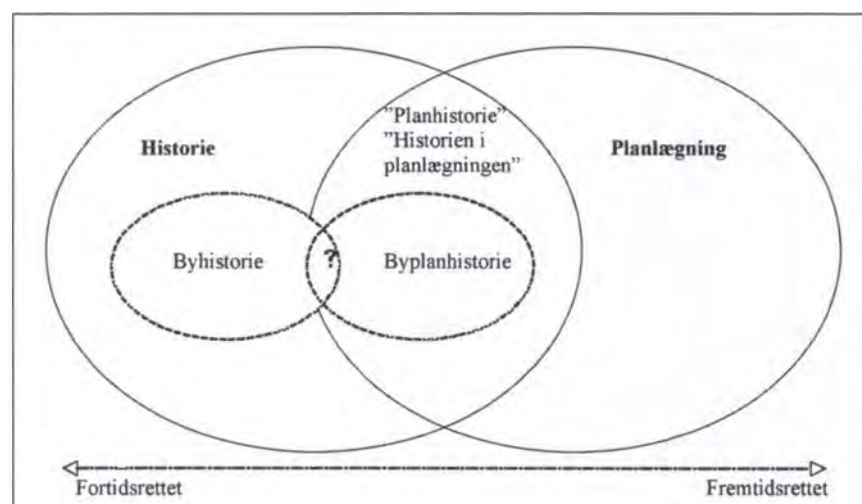
Ved en undersøgelse af stationsbyernes bevaringstilstand (kulturmiljø) kan planlægningens konsekvenser iagttages. Planlægningens konsekvenser kan beskrives ved to scenarier:

Eksternt: Valg af regional strategi for byudvikling medfører henholdsvis taber- og vinderbyer.

Internt i byen: Vækst medfører en risiko for, at kernen spoleres (anlæggelse af f.eks. gågade, nybyggeri), mens ingen/meget begrænset vækst giver



Figur 1: Model til belysning af de rurale byers historie



Figur 2: Om historie og planlægning.

risiko for forfald. Dvs. at byplanlægningen har haft konsekvenser i forhold til byernes aktuelle bevaringstilstand.

Byplanhistoriens interesse for andre

Ad 1) Hvad er forskellen på "byhistorie" og "byplanhistorie"?

Ad 2) Kan byplanhistorien integreres i byhistorien og på hvilken måde?

Til belysning af disse spørgsmål er det nødvendigt at skille begreberne lidt ad, hvilket kan gøres med ovenstående primitive figur (fig. 2).

Udgangspunkt:

Historie er som udgangspunkt fortidsrettet, mens planlægning er fremtidsrettet.

Historie og byhistorie:

Byhistorie er ikke kun købstædernes eller de meget store byers historie, men også de nye byer, der opstod ude i landdistrikterne (interaktion mellem by og land). Generelt vil jeg plædere for, at byhistorie ikke bør betragtes isoleret fra landdistrikternes historie.

Planhistorie:

Planhistorie kan godt være interessant i sig selv, men den får først interesse for en bredere kreds, når den bruges til at sige noget mere generelt om samfundet og dets udvikling. Eksempelvis er det muligt at bruge nybrud og udviklingstræk i planlægningen til at sige noget om, hvordan samfundet i øvrigt udviklede sig i en given periode, mens det må understreges, at planhistorie kun har meget begrænset interesse, såfremt den betragtes for sin egen skyld.

Historie i planlægningen

Der er et stort potentiale for at bruge historien i planlægningen, f.eks. i forhold til bevaring, hvor historien kan bruges til at skabe (lokal) identitet, jf. rapporten *Kulturarv en værdifuld ressource for kommunernes udvikling. En analyse af danskernes holdninger til kulturarv*. Kulturarvsstyrelsen og Fonden Realdania. 2005.)

Byplanhistorie og byhistorie

Byplanhistorie er en delmængde af byhistorien med meget forskellig betydning alt afhængig af hvilken tidsperiode, der belyses. Mindre dele af byhistorien kan godt beskrives uden planhistorien, men planhistorien bør integreres i større byhistoriske fremstillinger og komparative analyser (som der til gengæld ikke er så mange af).

Ad 3) Hvad er vigtigst at beskrive i den generelle byhistorie og den lokale?

Svært at svare på: Lokalt må det være kunsten, at se "det store i det små" (problemet har været, at byhistorien har været monografisk indrettet) - også rammen må med. Generelt er der et stort behov for komparative studier. Ikke et spørgsmål om, hvad der er mest vigtigt, men nærmere, at det er vigtigt at få skrevet en større komparativ byhistorie. I forhold til byplanhistorien betyder det, at den stadig kan nå at komme med.

Ad 4) Hvordan kan vi beskrive samspillet mellem den overordnede samfundsudvikling, lovgivningen og byens planlægning og faktiske udvikling?

Som udgangspunkt er der tale om en bebyggelseshistorisk model (med inspiration fra Porsmose, Grau Møller). Som det fremgår, ses også den fysiske planlægning som endda udgør den ramme, der betinger de øvrige. Det er min hensigt at studere bebyggelser, som så kan sige noget om den samfundsmæssige udvikling.

I de rurale byer spiller den fysiske planlægning en meget begrænset rolle, men grundprincipperne kan også bruges til at studere andre bebyggelser, hvor det vil være meget tydeligt, at denne faktor har haft indflydelse. Byplaner fungerer som en overordnet ramme, hvorfor netop rammens historie er helt afgørende for at forstå indholdet. Af modellen fremgår det ikke, at den fysiske planlægning er et resultat af en politisk beslutningsproces, men det er naturligvis tilfældet. Så hvis ærindet var at belyse planlægningens historie, skal det politiske niveau naturligvis med som en central faktor. Som det fremgår, er der tale om en integreret model, hvor også planlægningen påvirkes af og påvirker de øvrige faktorer.

Endvidere er det – som jeg ser det – meget relevant

at diskutere relationen mellem plan og produkt. En plan er i forhold til studier af en bys udvikling en normativ kilde, der ikke i sig selv siger noget om det færdige resultat. Der er derfor behov for at studere de politiske beslutningsprocesser, der ligger bag.

De spilleregler, som byplanlæggerne er underlagt, afhænger af hvilket niveau, man befinder sig på. Tim Knudsen har bl.a. i en Byplanhistorisk Note skrevet om de forskellige farer i beslutningsprocessen.

Det kan være svært at forstå præmisserne, men nogle gange er det måske nok at se på resultatet. Mange historikere tager hensyn til byplanlægningen, men der findes ikke ret mange sammenlignende undersøgelser i forhold til de mange byhistoriske monografier.

Sven Illeris:

Metode i monografier versus casestudier. Flyvbjerg hævder, at det er et problem at generalisere, men gør det alligevel selv. Hvis historikere er de sidste professionelle amatører, som Søren Bitsch siger, så må planlæggere være de sidste amatøriske professionelle. Planlæggere er professionelle som planlæggere, men amatører på historiske undersøgelser, ligesom historikere er professionelle på historiens område, men amatører på byplanlægningens substans.

F.eks. har historikeren Kristian Hvidt skrevet en bog om Haussmans Paris, men den handlede ikke om byplanlægning. Vi har brug for hinanden, men grundlæggende tænker vi forskelligt. De fleste universitetsuddannede er socialiserede til at søge en sandhed af en eller anden art. Men hvad er sandheden i en kommuneplan?

Jesper Harvest:

Forskellen er, at historikere kan komme bagefter og sige, at sådan gik det, galt eller skidt. Planlæggerne har en anden tilgang.

Mette Ladegård Thøgersen:

Vi kan sagtens bruge jeres kildemateriale, og Jesper

Harvest har jo også selv samarbejdet med historikere under arbejdet med bogen om Odense. Det er kun en styrke at se tingene fra forskellige vinkler.

Peder Boas Jensen:

Der findes muligheder for tværfaglige diskussioner. Lærestalernes Fælles Byplankursus, som netop har holdt 50-års jubilæum, er en oplagt mulighed for at nærme sig hinanden. Her arbejder studerende fra vidt forskellige fag – desværre er der ingen historiestuderende – om at udforme et konkret planforslag, og selv om de møder op med forskellige forudsætninger, lykkes det alligevel. - efter et halvt års diskussioner.

Ole Degn:

De fleste akademikere, f.eks. læger og jurister, beskæftiger sig med deres fortid og ser bagud på kilderne dertil, for at bevare vor kultur. Og det kunne byplanlæggere jo også gøre - i modsætning til økonomer, der kun ser fremad.

Svend Høgsbro:

Der tales om byplanlæggerne som en slags amatørhistorikere, men vi er opdraget i vores fag til at se ud i fremtiden.

Allan Tønnesen:

Historie og byplanlægning er to uddannelser med forskellige mål. Byplanlæggere er fremadskuende, mens historikere er tilbageskuende i sagens natur, men derfor kan de godt forstå hinanden. Der er jo eksempler på glimrende samarbejde mellem arkitekter, historikere og kunsthistorikere i "Kommuneatlasprojektet", som løb gennem en årække.

Søren Bitsch Christensen:

Replik til Jesper Harvest: Det bliver jo meget vanskeligt, hvis vi ikke må komme bagefter og sige noget. Til Ole Degn og Peder Boas Jensen om generalisering og cases. Cases vil altid appellere til historikere, fordi historikere kan give nogle skæve vinkler til byplanlægningen. Der er f.eks. i dagens løb nævnt boligforeninger, som ingen planlæggere vel vil beskæftige sig specifikt med. Men det kan en historiker sagtens finde på. Generalisering appellerer til gengæld til andre historikere, men ikke, hvis man først skal tilegne sig byplanlæggernes

hele sprog. I må finde jer i, at vi bruger andre vendinger, det væsentlige må jo være, at indholdet er forstået.

Ole Degn:

Man kan sagtens generalisere, f.eks. på en periode af byplanlægningen og pege særtræk ud og vise konkrete eksempler.

Sven Illeris:

Terminologien er ikke det største problem. Jeg er enig med Ole Degn i, at det er svært at undgå at generalisere. Som planlæggere skal vi generalisere, ellers kan vi ikke bruge den opnåede sammenhæng. Ellers kan resultaterne fra en undersøgelse foretaget i Vejle jo ikke bruges i Horsens eller andre steder.

Peder Boas Jensen:

Vi har jo mange eksempler på cases som Flyvbjergs Aalborg-undersøgelse, f.eks. Søringen, Avedøre etc., og jeg kan anbefale, at man læser disse cases – man bliver klogere af det.

Mette Ladegård Thøgersen:

(Viser overhead om relationerne mellem historie, byhistorie, planhistorie, byplanhistorie og planlægning – hvor planlægningen er fremadrettet, mens de historiske discipliner er bagudrettede.) Man kan diskutere, om planhistorie har en interesse i sig selv, og det mener jeg, den har, for den afspejler den udvikling, der har været. Men det bliver først rigtigt interessant, hvis man kan koble det fortidsrettede med det fremtidsrettede.

Poul Sverrild:

Byhistorie består som praktiseret dansk disciplin primært af cases, én type, hvor aktørerne skriver

deres egen historie, og en anden type, hvor historien bestilles og betales af byen eller kommunen selv. Det forekommer begge dele noget problematisk, da det ikke kan undgås at åbne feltet for defensorater, og som vi har hørt, giver det heller ikke endnu tilstrækkeligt grundlag for at drive egentlig komparativ forskning. Det peger derfor på behovet for at styrke funktionen i et uafhængigt center for byhistorisk forskning, som Dansk Center for Byhistorie.

Vibeke Dalgas:

Vibeke Dalgas afsluttede panelet og seminaret med på formandens vegne at takke for den interessante diskussion i panelet og for de mange gode indlæg i dagens løb.

Vibeke Dalgas fandt det vældig vigtigt, at byplanlæggerne har en direkte dialog med historikerne, selvom deres arbejde er mere fremadrettet. En af byplanlæggernes opgaver er jo netop at forsøge at skabe en meningsfuld sammenhæng mellem fortid, nutid og fremtid.

Vi behøver hinanden, og vi behøver historikernes monografier og komparative byhistorie! Byplanlæggerne må hele tiden lære af deres studier, undersøgelser og erfaringer for at kunne videreudvikle byernes planlægning og skabe kvalificerede vilkår og muligheder for byernes beboere og brugere.

Tak til historikerne for et inspirerende samarbejde om dette seminar. Vi føler, at byplanlægningen for den moderne by er godt på vej ind på historikernes landkort!

Noter

1. Ifølge min definition er en rural by "En bebyggelseskonzentration, der i perioden ca. 1860-1960 opstod og udviklede sig i landdistrikterne (typisk ved en hovedfærdselsåre), hvor langt hovedparten af befolkningen var beskæftiget ved andre end de primære erhverv, mens handel, transport, industri og institutioner alene eller tilsammen gav bebyggelsen et særpræg i forhold til omgivelserne."

2. Leuning Borch: *Stationsbyen. 1909 Landsudstillingen i Aarhus 1909*. København, 1909. Katalog til udstillingen
3. Tim Knudsen: "Nogle synspunkter på studier i byplanhistorie" i Sven Allan Jensen og Poul Strømstad (red.): *Forstæder – bydannelse og byplaner uden for de gamle bycentre 1850-1990. Byplanhistorisk Udvalgs 8. seminar, 1993*. Dansk Byplanlaboratorium, Byplanhistoriske Noter nr. 28. København 1994. S. 15-19.

Deltagerliste

Erik Agergård

konsulent, Erik Agergård ApS

Hans Andersson

professor emer., Inst. f. arkæologi och antikens historie, Lunds Universitet

Freddy Avnby

direktør, Alstrup & Avnby Architects

Marie Bach

museumsinspektør, Industrimuseet, Frederiksværk

Jørgen Birkedal

arkitekt

Nanna Bjerre

mag. art.

Peder Boas Jensen

arkitekt

Kitt Boding-Jensen

stud., etnologi, Skaarup & Jespersen

Mogens Boertman

arkitekt

Stella Borne Mikkelsen

arkivar, Herlev Kommunes Lokalkarkiv

Ragnhild Brox

arkitekt, Sprogcentret

Inger Busk

arkivar, Odense Bys Museer

Dan Christensen

pens.

Ole Degn

tidl. seniorforsker, byhistoriker

Jørgen Eskemose Andersen

lektor, Kunstakademiets Arkitektskole

Mette Galtt

arkitekt, Helsingør Kommune

Ole Hafström

cand. scient. pol., Text Restoration

Johnny R. Hansen

arkitekt

Lisbeth Hollensen

studerende, etnologi, KU, Historiens Hus, Hvidovre

Svend Høgsbro

fhv. stadsarkitekt

Mette Høj

museumsinspektør, Roskilde Museum

Ellen Elisabeth Jensen

museumsinspektør, Værløse Museum

Holden Jensen

arkitekt, Miljømin. (fhv.)

Sara Lise Jeppesen

forskningsassistent, m.sc., Center for trafik og transport, DTU

Laura Kolbe

professor i historie, Helsingfors Universitet

Svend Korup

cand. mag., medhjælper i Lokalthistorisk Arkiv, Viborg Kommune

Annette Kristensen

byplanarkitekt, Helsingør Kommune

Ernst Kristoffersen

civilingeniør

Niels Kyllensbech

arkitekt

Søren la Cour Jensen

museumsinspektør, Industrimuseet, Frederiksværk

Mette Ladegaard Thøgersen

ph.d.-studerende i historie, Syddansk Universitet

Bo Larsson

arkitekt, docent, Plan- & Byggnadskonst i Lund AB

John T. Lauridsen

forskningschef, dr. phil., Det Kongelige Bibliotek

Kai Lemberg

professor, RUC

Iago Noguer Storgaard

studerende

Jeppe Norskov

ph.d.-stipendiat, Dansk Center f. Byhistorie, AAU

Tore Nyberg

lektor emer., Center for Historie, SDU

Helle Nysted Andersen

stud., europæisk etnologi, Københavns Universitet

Torben Nøhr

tekn. direktør, Frederiksberg Kommune

Hans Helge Madsen

kunsthistoriker, freelance forfatter

Linda Petersen

stud. mag, SDU Odense

Arne Post

arkitekt, Skive Kommune

Anne-Mette Sørensen

studerende i historie og filosofi, Syddansk Universitet

Mikkel Thelle

museumsinspektør, Greve Museum

Niels Thougard

arkitekt

Ole Thun

arkitekt, Københavns Amt

Jens Toftgaard Jensen

museumsinspektør, Odense Bys Museer

Allan Tønnesen

cand. mag., redaktør, 'By og Land'

Christina Udesen

stud. mag., etnologi, Københavns Universitet

Marianne Weigel

stud. mag, SDU Odense

Vibe Weng

stud. scient, Københavns Universitet

Henrik Widmark

ph.d.-stipendiat, kunsthist., Konstvetenskap,
Uppsala Universitet

Niels Østergård

vicedirektør, Miljøministeriet, SNS

Deltagere fra Byplanhistorisk Udvalg**Kirsten Andersen**

arkitekt

Vibeke Dalgas

arkitekt, professor emer.

Jesper Harvest

arkitekt

Ellen Højgaard Jensen

direktør, Dansk Byplanlaboratorium

Jens Johansen

arkitekt

Lisa la Cour

bibliotekar

Sven Illeris

professor, RUC

Kristian Larsen

arkitekt

Elith Juul Møller

arkitekt M.A.A.

Poul Sverrild

arkivchef, Historiens Hus, Hvidovre

Deltagere fra Dansk Center for Byhistorie**Søren Bitsch Christensen**

lektor, ph.d.

Lisbeth Skjernov

forskningsassistent, cand.mag.

Oversigt over Byplanhistoriske noter

54. Egnsudvikling – egnsudviklingens historie i Danmark.

Af Sven Illeris. 2005. 42 s. PRIS: 50 kr.

52. Regionplanlægning – bidrag til regionplanlægningens historie.

Af Vilhelm Brage Michelsen, Karsten Bay Christensen og Ib Ferdinandsen. 2004. 62 s. PRIS: 50 kr.

51. Centerplanlægning - Udvalgte byplanopgaver.

Udført i konsulentfirmaet Institut for Centerplanlægning i 1960'erne.

Af Jesper Harvest. 2004. 46 s. PRIS: 100 kr.

49. Byen og Banen.

19. seminar, maj 2003. Red. Michaela Brüel og Jesper Harvest. 2005. 56 s.

48. Mit Arkitektliv

Af Kirsten Andersen. 2003. 64 s. PRIS: 50 kr.

47. Da Danmark blev lavet om – Kommunalreform og nye planlove.

Byplanhistorisk udvalgs 18. seminar, maj 2002. Red. Elith Juul Møller - 48 s.

46. Om byplan i Grønland - mellem præstestyre og hjemmestyre.

Af Poul Lyager. 2002. 82 s. PRIS: 90 kr.

45. Lem Præstegård i Vestsalling: Betragtninger over børnenes legevirkksomhed, udarbejdet i den regnfulde sommer 1987.

Af Max Sigumfeldt. Red. Edmund Hansen og Vibeke Dalgas. 2001. 22 s. PRIS: 50 kr.

44. Danske Stationsbyer i byplanlægningens århundrede.

17. seminar maj 2001, Gammel Dok. Red. Poul Sverrild, Jens Johansen, Vibeke Dalgas og Elith Juul Møller. 87 s.

43. ÆBÆ: Ældre byplanlæggere 1954-2000.

Red. Kirsten Andersen. 2001. 131 s. PRIS: 90 kr.

42. Byplanhistorisk status ved årtusindskiftet: Danske byers planlægning fra 1945-2000.

Red. Inge Alstrup, Lisa la Cour, Sven Allan Jensen og Kristian Larsen. 102 s. PRIS: 50 kr.

41. Fyn - regionen i midten:

Regionplanlægningen fra Kommunalreformen til "Lov om planlægning".

15. seminar, 28. maj 1999. Red. Lisbet Wolters og Ole Winding. 2001. - 66 s. PRIS: 50 kr.

40. Danmark under forvandling: De store planer og deres skæbne.

14. seminar, maj 1998. Red. Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1999. 43 s. PRIS: 50 kr.

39. Fra gamle dage til nutidens begyndelse: Overfredningsnævnets arbejde i årene 1962-1976.

Af Johan Garde. 1998. - 53 s. PRIS: 90 kr.

38. Byplanuddannelsen i Danmark 1930 til 1997.

13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg. Red. Inge Alstrup og Lisa la Cour. 1998. - 86 s. PRIS: 50 kr.

37. Arkitektskolernes byplanuddannelse 1930-1997.

13. seminar, 30. maj 1997, Charlottenborg. Red. Ole Winding. 1997. 70 s. PRIS: 50 kr.

36. Strandhaven - et kolonihaveområde bliver til lav, tæt boligområde.

Af Kirsten Andersen. 1997. 47 s. PRIS: 50 kr.

35. Hovedstadsregionen i historisk tilbageblik.

12. seminar, juni 1996. Red. Elith Juul Møller. 1997. 24 s. PRIS: 50 kr.

34. Købstædernes byfornyelse.

11. seminar, 8. december 1995, Arkitektskolen i Aarhus. Red. Lisbet Wolters og Ole Winding. 1999. 63 s. PRIS: 50 kr.

33. Ti år med en generalplanskitse 1958-1968.
Af Poul Lyager. 1996. 60 s. PRIS: 90 kr.

32. Hovedstadsrådet, 1. april 1974 - 31. december 1989 - erindringer 6 år efter.
Af Hugo Marcussen. 1996. 27 s. PRIS: 50 kr.

31. Byfornyelse - fra gadegennembrud til integreret byfornyelse.
10. seminar, juni 1995. Red. Kirsten Andersen, Sven Allan Jensen og Lisa la Cour. 1996. 71 s. PRIS: 90 kr.

30. Det åbne land.
9. seminar 1994. Red. Kirsten Andersen og Elith Juul Møller. 1995. 61 s. PRIS: 90 kr.

29. Lidt om fredningsplanlægning og om nogle af de mennesker jeg mødte hen ad vejen.
Af H.H. Holden Jensen. 1994. 64 s. PRIS: 90 kr.

28. Forstæderne - bydannelse og byplaner.
8. seminar, juni 1993. Red. Sven Allan Jensen og Poul Strømstad. 1994. 66 s. PRIS: 90 kr.

27. Byens offentlige rum.
7. seminar, juni 1992. Red. Vibeke Dalgas og Poul Strømstad. 1994. 84 s. PRIS: 80 kr.

26. Københavnske generalplantilløb 1932-1958.
Af Poul Lyager. 1992. 63s. PRIS: 90 kr.

25. Sommerhuset - fødsel og opvækst.
6. seminar, juni 1991. Red. Elith Juul Møller og Poul Strømstad. 1992. 60 s. PRIS: 70 kr.

24. Da miljøet kom til byen.
Af Bent Flyvbjerg. 1991. 63 s. PRIS: 90 kr.

23. Fra sommervilla til feriehytte - om århundredets og mellemkrigstidens fritidsbebyggelser.
Af Nan Dahlkild. 1991. 62 s. Udsolgt.

22. Trafikken og byerne - udvikling og planlægning.
5. seminar, juni 1990.
Af Edmund Hansen m.fl. 1991. 103 s. PRIS: 70 kr.

21. Fingerplanen - tilblivelsen, oplevet fra gulvet 1945- 50.
Af Sven Allan Jensen. 1990. 38 s. PRIS: 50 kr.

20. Københavns Kommune - humanitær byplanlægning 1940-70.
Af Max Siegumfeldt. 1990. 38 s. PRIS: 60 kr.

19. Boligbyggeriet og boligområderne i by- og regionplanlægningen i vort århundrede.
4. seminar, juni 1989. Af Tim Knudsen m.fl. 1990. 86 s. PRIS: 70 kr.

18. Rødovre - træk af kommunens byplanhistorie.
Af Niels Fosdal. 1989. 23 s. PRIS: 40 kr.

17. De første landsplanår 1959-64.
Af Kirsten Andersen og Erik Kaufmann. 1988. 25 s. PRIS: 40 kr.

16. De store vækstår - fra ca. 1960 og videre frem.
Seminar, juni 1988.
Af Sven Allan Jensen m.fl. 1989. 62 s. PRIS: 50 kr.

15. Industrikvarteret i Gladsaxe.
Af Vagn Isaksen, Edmund Hansen og Ella Bredsdorff. 1988. 114 s. PRIS: 60 kr.

14. Notat om Storkøbenhavns planlægning, 30. maj 1960.
1988. 38 s. PRIS: 50 kr.

13. Med de venligste hilsner fra Steen Eiler Rasmussen.
Red. Vibeke Dalgas. 1988. 28 s. PRIS: 40 kr.

12. 40'ernes og 50'ernes byplanhistorie - indlæg mv. fra seminar, juni 1987.
Af Edmund Hansen m.fl. 1987. 77 s. PRIS: 50 kr.

11. Værløse - en kommunes byplanhistorie 1944-74.
Af Max Siegumfeldt. 1987. 69 s. PRIS: 50 kr.

10. 20'ernes og 30'ernes byplanhistorie –
indlæg fra seminar, juni 1986.

Af Edmund Hansen, Lisbeth Balslev og Ole
Thomassen. 1987. 41 s. PRIS: 35 kr.

**9. Læreanstaltens Fælles Byplankursus 1955-
69.**

Af Kirsten Andersen. 1986. 45 s. PRIS: 40 kr.

**8. Bag kulisserne - Køge Bugt lovens politiske
og administrative forspil.**

Af Frank Bundgaard. 1986. 55 s. PRIS: 45 kr.

7. Planlægningens græsrodder.

Af Carl Evald Hansen. 1986. 20 s. Udsolgt.

**6. Byplanhistoriske erindringer fra midten af
40'erne til begyndelsen af 50'erne.**

Af Jesper Termansen. 1986. 47 s. PRIS: 40 kr.

5. Tilbageblik.

Af Edmund Hansen. 1985. 43 s. PRIS: 25 kr.

4. Bidrag til naturfredningens historie.

Af C. Blixenchrone- Møller. 1985. 74 s. PRIS: 35
kr.

3. Athen-erklæringen.

Oversat og kommenteret af Ernst Kristoffersen.
1985. 20 s. PRIS: 20 kr.

2. Havneby på Rømø.

Af Jesper Termansen. 1985. 37 s. PRIS: 30 kr.

**1. Udokumenterede optegnelser om et halvt
århundredes levnedsløb.**

Af Flemming Theisen. 1985. 89 s. (genoptryk).
Udsolgt

Byplanhistoriske noter kan købes i
Dansk Byplanlaboratorium.
Bestilling tlf. 33 13 72 81 eller
www.byplanlab.dk/publikationer



Æresboligen på Carlsberg

Jesper Harvest

Huset er bygget som bolig for brygger I.C. Jacobsen (1811-1887). Bryggeriet blev flyttet ud fra Brolæggerstræde i 1846, og i starten gik Jacobsen frem og tilbage hver dag efter særlig tilladelse langs med den nye jernbane, men han ville gerne også bo derude.

Huset er bygget i etaper over 30 år. Parken blev anlagt først (1848-49) efter engelsk forbillede med planter hjembragt fra rejser. Bakkerne stammer fra udgravninger til bryggeriets lagerkældre. Hovedbygningen er opført 1851-54, vinterhaven i 1858 og væksthuset, som også benævnes Pompej-salen, i 1876. Jacobsen bestemte selv byggeriets udformning. Der findes en facadetegning, som Jacobsen har påtegnet som sin første skitse til huset. Arkitekten var Niels Siegfried Nebelong (1806-1871). Nebelong var elev af G.F. Hetsch og var på den dengang for arkitekter almindelige store udlandsrejse til Frankrig, Italien og Grækenland i 1839-42.

Andre af hans arbejder er bl.a. Holstebro Rådhus (1846), Kolding Gymnasium, arbejderboliger i Overgaden Oven Vandet og ikke mindst Viborg Domkirke (1863-76), der blev nedrevet med undtagelse af krypten og genopført i, hvad han mente, var den oprindelige stil. Denne opgave blev fuldført af H.B. Storck efter Nebelongs død.

Jacobsen angiver den engelske arkitekt Robert Lugars bog "Villa Architecture, a Collection

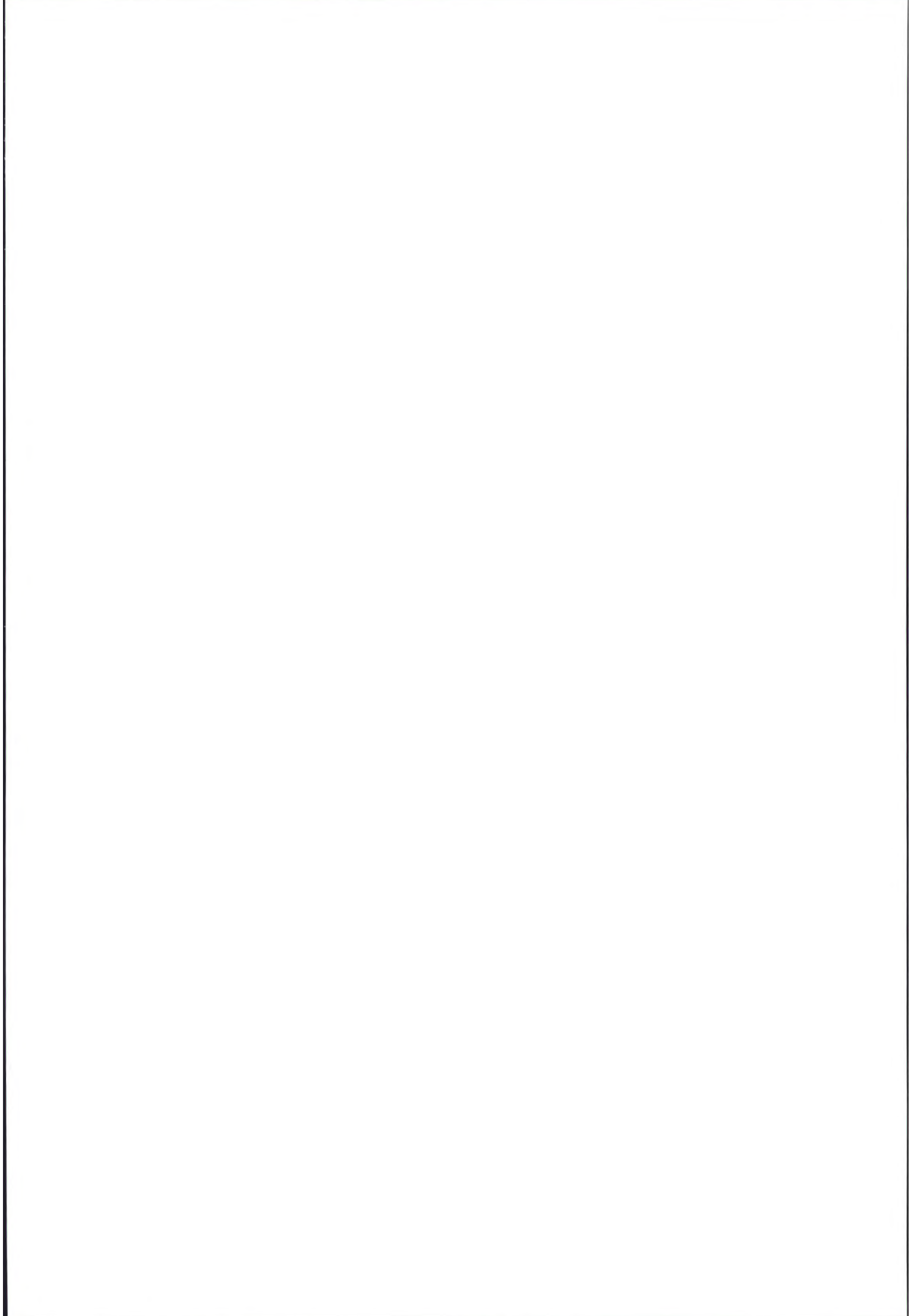
of Views, with plans, of Buildings executed in England, Scotland, etc.", 1828, som sin inspiration. Nebelongs forbillede er dog italienske og senklassiske, havesiden således inspireret af Palladio og kvaderfugningen af K.F. Schinkel. Jacobsen konstruerede selv husets varme- og ventilations-system, som han også fortalte om i et foredrag. Den indre udsmykning blev fornyet efter 1864.

Statuen foran huset er en afstøbning af Den Borghesiske Fægter, der i 1600-tallet blev fundet i Anzio og opstillet i Villa Borghese. I 1808 blev den røvet af Napoleon, og har siden befundet sig i Louvre.

H.C. Andersen besøgte familien Jacobsen i huset søndag den 16. februar 1868. Han kørte i spurvogn til Pile Allé "og gik da i Dynd og Søle neden om Søndermarken", men havde svært ved at finde huset, som han med hjælp først nåede frem til efter en tur gennem bryggeriet.

I 1882 blev huset sammen med bryggeriet testamenteret til Carlsbergfondet og i perioden 1914-1995 var huset æresbolig for en af "samfundet fortjent mand eller kvinde". Første beboer var Harald Høffding (frem til 1931), herefter kom Niels Bohr (frem til 1962) og senere astronomen Bengt Strömgren (frem til 1987). Fra 1995 er huset under navnet Carlsberg Akademi blevet benyttet til symposier og forelæsninger, og der er indrettet en gæstelejlighed til brug for forskere.

Litteratur: K. Glamann: "Bryggeren" og "Øl og Marmor", H.M. Colvin: "English Architects 1660-1840", H. Langberg, "Danmarks Bygningskultur II.



ISBN - nr.: 978-87-90413-36-9

ISBN - nr.: 87-90413-36-1

ISSN-nr.: 0900-3274